

Velostrasse Alexander-Moser-Strasse – gut gemeint, aber nur halbgut gemacht

Die Stadt Biel rühmt sich ihrer ersten Velostrasse. Ein Leuchtturmprojekt soll es sein. Ein Signal. Ein Fortschritt. Doch schaut man genauer hin, bleibt vor allem Ernüchterung. Die Velostrasse an der Alexander-Moser-Strasse ist ein Beispiel dafür, wie man ein richtiges Ziel mit einer halbherzigen Umsetzung verspielt.

Planerische Grundlagen

Die Grundlagen sind bekannt und schwarz auf weiss festgehalten. Das ASTRA-Handbuch zu Velobahnen sowie die neue VSS-Norm 640 060 formulieren klare Anforderungen:

- Fahrbahnbreiten von ca. 4,50 m bis 6,50 m
- grosse, klar platzierte Velopiktogramme
- Vortritt der Velostrasse gegenüber einmündenden Strassen
- möglichst geradliniger, übersichtlicher Verlauf ohne unnötige Versätze

Diese Punkte sind kein Wunschkonzert von Pro Velo, sondern anerkannte fachliche Standards des ASTRA und des VSS.

Die Umsetzung ist technisch nicht sauber

Die nun realisierte Umsetzung weicht von den planerischen Grundlagen in entscheidenden Punkten ab. Besonders problematisch sind die Grünrabatten und Schikanen. Die Fahrbahn verengt sich in der engsten Stelle auf 4,2 Meter, im Kurvenbereich bleiben 6,16 Meter, um Platz für die Grünstellen zu schaffen. Das ist nicht komfortabel, sondern kritisch – insbesondere für Kinder, ältere Menschen und Velofahrende mit Anhänger oder Cargobikes. Das Kreuzen mit einem entgegenkommenden Auto wird zur Zitterpartie. Von einer Velostrasse, auf der Velos selbstverständlich den Raum einnehmen, kann hier keine Rede sein. Unverständlich bleibt zudem, weshalb ausgerechnet in einer Kurve künstlich eine zusätzliche Unübersichtlichkeit durch die Grünrabatten geschaffen wird. Verkehrsberuhigung darf nicht auf Kosten der Sicherheit gehen.

Velostrasse light – ohne echtes Regime

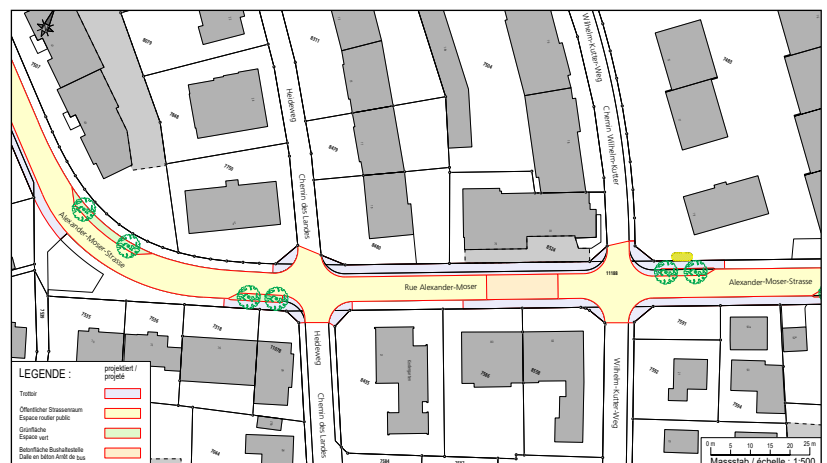
Die Stadt argumentiert, es brauche kaum Anpassungen, da die Alexander-Moser-Strasse bereits eine Tempo-30-Zone sei. Entsprechend sollen lediglich Velopiktogramme angebracht werden, ansonsten ändere sich an Markierung und Signalisation «nichts Grundlegendes». Hier liegt das Problem: Eine Velostrasse ist mehr als ein neues Piktogramm auf dem Asphalt. Sie lebt vom klaren Verkehrsregime, vom Vortritt, von der Lesbarkeit des Raums. Wenn alles bleibt wie bisher, ist es keine Velostrasse, sondern einfach alter Wein in neuen Schläuchen.

Im Stadtrat wurde auch angekündigt, das Projekt Bieler Velostrasse mit Pro Velo zu besprechen, was leider nicht geschehen ist. Die Begründung war zwar formal korrekt – es gebe keine publikationspflichtigen Verkehrsmassnahmen – aus Sicht der Verkehrssicherheit und in Anbetracht der politischen Ankündigungen jedoch ungenügend.

Im rot markierten Bereich der Alexander-Moser-Strasse wurden die Grünrabatten realisiert (grün markiert).

© Stadt Biel

(Abteilung Infrastruktur)



Bruchstück statt Komfortroute

Noch gravierender ist die fehlende Gesamtsicht. Die Alexander-Moser-Strasse ist Teil einer durchgehenden Komfortroute Richtung Bahnhof. Weshalb endet die Velostrasse ausgerechnet am Zihlplatz und warum wird das Regime nicht konsequent bis zum Kreisel weitergezogen, wo sich Alexander-Moser-Strasse und Alfred-Aebi-Strasse treffen? Die Antwort drängt sich auf: Weil man dort tatsächlich Vortrittsregelungen ändern müsste. Genau das aber wäre der Lackmustest für eine ernst gemeinte Velostrasse.

Rückmeldungen aus der Praxis

Eine Umfrage von Pro Velo zeigt ein klares Bild: Die Zufriedenheit ist bestenfalls mittelmässig, das Sicherheitsgefühl hat sich für viele nicht verbessert, teils sogar verschlechtert. Mehrfach genannt werden die erzwungenen Ausweichmanöver, der Slalom zwischen Inseln, die Enge bei Gegenverkehr und die zusätzliche Gefahr für Kinder. Die Gesamtzufriedenheit mit der Velostrasse ist verhalten: Rund 55 % bewerten sie nur mit 3 oder 4 von 6, während lediglich 26 % eine gute bis sehr gute Bewertung (5 – 6) vergeben. Noch deutlicher wird es beim Sicherheitsgefühl: Mehr als die Hälfte der Befragten fühlt sich nach der Umsetzung nicht oder nur geringfügig sicherer (Note 1–3), nur rund ein Viertel empfindet eine klare Verbesserung (Note 5), niemand vergibt die Bestnote 6.

Rückmeldungen von Pro Velo-Mitgliedern:

«Velos brauchen Raum – keine Schikanen. Die Hindernisse machen die Strasse nicht sicherer, sondern enger.»

«Die Idee Velostrasse überzeugt, die Umsetzung mit Engstellen und Inseln verschlechtert jedoch für viele das Sicherheitsgefühl.»

Fazit

Die erste Bieler Velostrasse zeigt: Der Wille ist da, die Umsetzung hinkt hinterher. Technisch nicht sauber, konzeptionell zu zaghaft, prozessual ohne echte Konsultation. Jetzt gilt: nachbessern, ernst nehmen, dazulernen. Eine Velostrasse ist kein Marketinginstrument, sondern Infrastruktur. Und die muss für die Schwächsten funktionieren, nicht nur auf dem Papier. **OO MATTHIAS**

RUTISHAUSER

