2019.SR.000110 (19/125)

Interfraktionelle Kleine Anfrage FDP/JF, SVP (Ruth Altmann, FDP/Alexander Feuz, SVP): Renovations- und Umbauarbeiten an der unteren Thunstrasse zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz. Bauvorhaben Thunstrasse 2020 und Sanierung Ostring

Es wird beabsichtigt, den Helvetiaplatz und die Thunstrasse zu sanieren. Anfangs März 2019 ist die Baupublikation zu diesem Bauvorhaben veröffentlicht worden. Dabei geht es um die Sanierung der Tramgeleise, aber auch um die Neuanlage der Velospur auf dem Trottoir auf der Südseite der Thunstrasse, um die Eliminierung von Parkplätzen, um die Erneuerung der Beleuchtung usw. All dies erfolgt im Rahmen eines Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht und ist in der Baupublikation zusammengefasst. Die Parkplatzaufhebung zwischen Mottastrasse und Luisenstrasse und der Umbau des Trottoirs zwischen Luisenstrasse und Thunplatz stehen aber in keiner Weise in einem Zusammenhang mit der Gleissanierung. Vielmehr unterstehen diese Vorhaben dem kantonalen Strassenverkehrsgesetz.
Obschon der Gemeinderat immer davon spricht, die Bevölkerung bei ihren Vorhaben partizipieren zu lassen, fanden bei diesem Projekt offenbar keine Information der ansässigen Liegenschaftsbesitzer, Anwohner und Gewerbetreibenden auf dem betreffenden Terrain statt. Der Gemeinderat muss die Beteiligung und Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger ernst nehmen: Sie und nicht nur die die kantonalen Verkehrs- und Velovereine müssen informiert und angehört werden.
Kritisch ist namentlich, dass VelofahrerInnen und FussgängerInnen unmittelbar nebeneinander geplant sind. Die Sicherheit der FussgängerInnen erscheint deshalb gefährdet. Für eine Velohauptroute braucht es laut Plan des Bundesamtes für Verkehr mindestens 2,5 Meter Breite. Doch ab Luisenstrasse soll die Velohauptroute bis zum Thunplatz auf dem Trottoir verlaufen. Dabei wird das Trottoir über die gesamte Länge aufgeteilt zwischen einer Velospur von 1.6 Meter Breite (entlang des Grünstreifens) und einem Fussweg von 2 Metern Breite (entlang der Innenseite des Trottoirs, mit einem Randabschluss von 16 cm). Im ausführlichen Bericht der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün heisst es, dass die Velos im Regelfall ihre Spur nicht verlassen werden. Anhand der Erfahrungen und der Situation ist aber davon auszugehen, dass die Velos, um überholen zu können, auf den Fussweg ausweichen werden, da ihre Spur von 1,6 Metern zu schmal sein wird, um langsamer fahrende Velos zu überholen. Noch grösser werden die Probleme bei Velos mit Anhänger.
Ein freies, entspanntes Gehen ist schon heute stark eingeschränkt, ganz besonders für Kinder, ältere Personen und Behinderte. Durch die Verlegung der Velospur auf das Trottoir sind alle Velos (inkl. E-Bikes) gezwungen, diese Spur zu nutzen. Die Fussgänger werden damit gefährdet und weiter in die Defensive gedrängt. Als Fussgänger darf man sich die Situation bei der vom Gemeinderat prognostizierten massiven Steigerung des Veloverkehrs gar nicht vorstellen.
Wir bitten den Gemeinderat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wieso wurden nur die kantonalen Verkehrs- und Velovereine angehört und informiert, nicht aber die Liegenschaftsbesitzer, Anwohner und Kleingewerbler?
2. Wurden auch bei der Vorlage Sanierung Ostring vom Gemeinderat falsche Angaben betr. Einbinden von Fussverkehr Schweiz/ProVelo gemacht? Wenn ja, welche? Warum?
3. Was bedeutet die Unterstellung unter das Eisenbahngesetz für die Einsprachemöglichkeiten der Bevölkerung? Insbesondere betr. des Rechtschutzes und des Instanzenwegs?
4. Was für Konsequenzen drohen der Baumallee? Wie viele Bäume müssen wegen den dem Projekt Thunstrasse West gefällt werden?

Bern, 04. April 2019
Erstunterzeichnende: Ruth Altmann, Alexander Feuz

Mitunterzeichnende: Hans Ulrich Gränicher

Antwort des Gemeinderats

Zu Frage 1:
QUAV4, Pro Velo, ProCap und Fussverkehr Kanton Bern sind über die vorgesehene Lösung informiert worden. Die öffentliche Auflage des Dossiers für das Plangenehmigungsverfahren (PGV) wurde im amtlichen Publikationsorgan veröffentlicht. Damit war das Projekt für alle Grundeigentümer, Anwohnende und Gewebetreibende einsehbar. Die vorgängige Information über entsprechende Vorhaben erfolgt – wie in der Stadt Bern üblich – über die Veranstaltungen der Quartierkommission; eine direkte Information der einzelnen Liegenschaftsbesitzer und Anwohnenden ist in dieser Projektphase nicht Usus.

Zu Frage 2:
Nein. Es wurden weder im Projekt Ostring noch im Projekt Thunstrasse West falsche Angaben gemacht. Im Projekt Ostring fand ein Austausch mit Pro Velo, Procap und Fussverkehr Kanton Bern über die Gestaltung und Umfahrung der Haltestelle Sonnenhof statt. Dabei konnte eine Einigung gefunden werden, und es sind keine Einsprachen gegen die Neuauflage des Projekts eingegangen. Betreffend Thunstrasse West verweist der Gemeinderat auf seine kürzlich erfolgte Antwort auf die Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher): Velofahren auf den Trottoirs der Thunstrasse: Dichtung und Wahrheit oder die Irreführung des Stadtrats durch den Gemeinderat.

Zu Frage 3:
Das PGV ist ein ordentliches Bewilligungsverfahren auf Bundesebene, welches unter Federführung des Bundesamts für Verkehr durchgeführt wird. Die Einspracheberechtigten können die gesetzlich vorgesehenen Rechte ausüben (Einsprache, Beschwerdemöglichkeit).

Zu Frage 4:
Die bestehende Baumallee bleibt bis auf einen Baum unberührt. Ein Baum muss für die angestrebte Verkehrslösung gefällt werden.

Bern, 15. Mai 2019

Der Gemeinderat