

Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher): Velofahren auf den Trottoirs der Thunstrasse: Dichtung und Wahrheit oder die Irreführung des Stadtrates durch den Gemeinderat

Gemäss Angaben in den Medien aber auch den dem Fragesteller vorliegenden Unterlagen sind ProCap, Fussverkehr Schweiz und selbst Pro Velo mit der vorgesehenen Lösung auf den Trottoirs der Thunstrasse gar nicht einverstanden. Es wurde von Seiten der Stadt zwar immer berichtet, dass diese eingebunden sind. Die verlangte Aussprache mit diesen Organisationen fand aber offensichtlich nie statt. Auch fragt sich, wie andere wichtige Player (Beratungsstelle für Unfallverhütung und zuständige Stellen der KAPO, Quartierorganisationen wie KBEL, Quavier) und wie die Bewohner zu der projektierten, für Fussgänger gefährlichen Lösung stehen.

Der Gemeinderat sei höflich ersucht in diesem Zusammenhang, die folgenden Fragen zu beantworten.

1. Ist es richtig, dass die Velos mit gelben Kontrollschildern nach der vorgesehenen Sanierung der Thunstrasse auf dem mit einer 4cm hohen Rampe vom Fussgängerbereich abgetrennten Fahrweg mit 45km/h fahren dürfen? Wenn ja, führt dies nicht zu einer grossen Gefährdung der Fussgänger? Wenn nein, warum nicht?
2. Sind Fussverkehr, ProCap und Pro Velo und die zuständigen Stellen der KAPO Bern, die Bewohner der Thunstrasse, die Quartierorganisationen wie KBEL und Quavier sowie gegebenenfalls die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) mit der vorgesehenen Lösung des Gemeinderates (4cm Rampe) und die BfU einverstanden oder lehnen sie diese ab?
 - a) Wenn ja, fand die verlangte Aussprache mit diesen Organen statt und was war das Ergebnis?
 - b) Wenn nein, warum spricht der Gemeinderat gleichwohl davon, dass diese in das Vorgehen eingebunden seien?
3. Im Vortrag des Gemeinderates an den Stadtrat steht, dass der Velostreifen 1m 50 breit sei, nun wird er 1m 60 gebaut; auch scheint es nicht den Tatsachen zu entsprechen, dass wichtige Fachverbände hinter der Sanierungsvariante stehen; liegt in diesem Vorgehen nicht eine bewusste Täuschung/Irreführung der Stadträte durch den Gemeinderat vor? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wiederholt und berichtigt der Gemeinderat die Abstimmung im Stadtrat? Wenn nein, warum gibt es keine Wiederholung der Abstimmung im Stadtrat?

Bern, 21. März 2019

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher

Antwort des Gemeinderats

Wie der Gemeinderat bereits mehrfach betont hat, ist ihm ein sicheres Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr ein wichtiges Anliegen. Deshalb wird in städtischen Projekten wenn immer möglich eine bauliche Trennung der Bereiche Fuss- und Veloverkehr angestrebt. Diese Grundhaltung ist in den Richtplan Fussverkehr (zurzeit beim Kanton in der Vorprüfung), in den Masterplan Veloinfrastruktur (zurzeit erfolgt die Auswertung der öffentlichen Vernehmlassung) und in das vorliegend angesprochene Projekt Thunstrasse West eingeflossen. Eine abgeschrägte, 4 cm hohe

Rampe soll auf dem heutigen Trottoir der Thunstrasse West (stadtauswärts) – und künftig auch in anderen städtischen Projekten – eine Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr bewirken und so die beiden Verkehrsgruppen besser schützen. Solche Lösungen wurden auch schon andernorts realisiert.

Das Dossier für das Projekt Thunstrasse West wurde dem Bundesamt für Verkehr im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens eingereicht. Im Rahmen dieses Verfahrens haben sowohl das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wie auch das kantonale Tiefbauamt als zuständige Aufsichtsbehörden die Möglichkeit, sich zur gewählten Lösung mit baulicher Abtrennung von Fuss- und Veloverkehr vernehmen zu lassen. Im Vorfeld des Verfahrens hat sich das ASTRA positiv zur geplanten Aufteilung des heutigen Trottoirbereichs geäußert.

Zu Frage 1:

Die Frage, wie im urbanen Bereich mit den schnellen E-Bikes umgegangen werden soll, wird derzeit in vielen Schweizer Städten kontrovers diskutiert und stellt sich losgelöst von der vorliegend konkret geplanten Infrastrukturlösung. Ob schnelle E-Bikes auf der Fahrbahn bleiben oder den Veloweg benutzen müssen bzw. dürfen, entscheidet sich durch die Art der Signalisation und ist derzeit Gegenstand von Abklärungen – auch für die Thunstrasse West.

Zu Frage 2:

Die offizielle Quartierkommission QUAV4, welcher der Kirchenfeld-Brunnadern-Elfenau-Leist angeschlossen ist, Pro Velo, ProCap und Fussverkehr Kanton Bern wurden im Vorfeld des Plangenehmigungsverfahrens über das Projekt informiert, sind aber nicht in allen Punkten mit dessen Ausgestaltung einverstanden. Aus diesem Grund haben sowohl Pro Velo als auch Fussverkehr Kanton Bern und die QUAV4 Einsprachen eingereicht.

Im Vorfeld des Plangenehmigungsverfahrens fand mit Pro Velo, ProCap und Fussverkehr Kanton Bern insbesondere ein Austausch über die Gestaltung der Einmündungsbereiche statt; dabei konnte kein Konsens gefunden werden. Die Organisationen wurden in der Folge informiert, dass in der Planaufgabe nicht ihre Wunschvariante berücksichtigt werde. Gleichzeitig sicherten die städtischen Stellen aber zu, während der Bewilligungsphase mit den betroffenen Organisationen weiter auf einen Konsens zur Umsetzung der Trottoirüberfahrten hinzuarbeiten. Sobald konkrete Vorschläge vorliegen, werden sie den erwähnten Organisationen unterbreitet.

Zu Frage 3:

Die Verbreiterung des Velostreifens von 1.50m auf 1.60m war notwendig, um den Unterhalt mit den Reinigungsmaschinen des Tiefbauamts gewährleisten zu können. Wie in Antwort auf Frage 2 erwähnt, sind die Verhandlungen mit den Verbänden noch nicht abgeschlossen.

Bern, 24. April 2019

Der Gemeinderat