

## **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 Plangenehmigungsverfahrens 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 Informationen 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 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 Rechtsschutzes und des Instanzenwegs?
4. Was für Konsequenzen drohen der Baumallee? Wie viele Bäume müssen wegen dem dem Projekt Thunstrasse West gefällt werden?

*Erstunterzeichnende: Ruth Altmann, Alexander Feuz*

*Mitunterzeichnende: Hans Ulrich Gränicher*