

Bericht des Gemeinderats

Interfraktionelles Postulat SVP, FDP/JF, AL/GaP/PdA (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher, SVP/Ruth Altmann, FDP/Luzius Theiler, GaP): Thunstrasse West: rasche Sanierung der Schienen und Verzicht auf die für Fussgänger und Velofahrer gefährlichen Verkehrsmassnahmen auf den Trottoirs! (2021.SR.000130)

In der Stadtratssitzung vom 20. Mai 2021 wurde folgende Motion Fraktion SVP, FDP/JF, AL/GaP/PdA in ein Postulat umgewandelt und erheblich erklärt:

Bereits früher wurde das Vorgehen des Gemeinderates in dieser Sache beanstandet (vgl. dazu u.a. Kleine Anfrage vom 28.3.2019, Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher Dichtung und Wahrheit oder die Irreführung des Stadtrates durch den Gemeinderat; 2019.SR000077).

Entgegen den Verlautbarungen des Gemeinderates waren wichtige Player nicht in den Entscheid eingebunden. Es sind – gemäss den Fragestellern vorliegenden Unterlagen – deshalb unzählige Einsprachen eingegangen. Auch wurden von den dazu Berechtigten Ansprüche auf Schadenersatz und Sachlistungen geltend gemacht. Auch Pro Velo und die Quartiervertretung QUAVIER reichten offenbar Einsprachen ein.

Der Verein Fussverkehr Schweiz, Sektion Bern erhob mit Eingabe vom 2.4.2019 Einsprache gegen die Vorlage. Interessant sind die nachfolgenden Schlussbemerkungen:

«Mit Befremden stellen wir fest, dass im Technischen Bericht (Kap. 3.11, Seite 25) nun suggeriert wird, dass die Interessenverbände FVBE, Procap und Pro Velo aktiv an der Projekterarbeitung mitgewirkt hätten. Das entspricht nicht den Tatsachen: die genannten Interessenverbände wurden lediglich über das Projekt informiert. Ein eigentliches Mitwirkungsverfahren hat nicht stattgefunden. Es ist keine Rede davon, dass die Interessenverbände FVBE, Procap und Pro Velo in die Projekterarbeitung 'eingebunden' waren, auch hat FVBE sich nie dahingehend vernehmen lassen, dass das vorliegende Projekt eine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand bedeute (vgl. Technischer Bericht Kap. 2.3, Seite 11), schon gar nicht eine 'massgebliche' Verbesserung.»

Es ist davon auszugehen, dass sich der entschlossene Widerstand gegen die Verkehrsmassnahmen richtet. Die Sanierung der Schienen scheint dagegen weitgehend unbestritten. Angesichts der geltend gemachten Dringlichkeit erscheint die Auftrennung der Vorlage geboten. Ebenfalls wird im Eventualstandpunkt die Auftrennung der Verfahren beantragt.

Wir beantragen die Durchführung der folgenden Massnahmen:

Der Gemeinderat habe mit Bernmobil eine Projektänderung vorzusehen, die sich auf die Sanierung der Tramschienen und der Fahrbeläge sowie die nötigen Anpassungen an das BehiG (Behindertengleichstellungsgesetz) beschränkt; auf das Befahren des Trottoirs durch Velos soll verzichtet werden; die bisherige Alleenstruktur muss dagegen unbedingt erhalten werden.

Eventualiter

Das Baugesuch sei aufzuteilen in einen eisenbahnrechtlichen Teil und ein Baugesuch gemäss BauG, eventuell zusätzlich unter vorgängiger Auflage gemäss Strassenverkehrsgesetzgebung und/oder Auflage des Projekts Sanierung Helvetiaplatz.

Bern, 04. April 2019

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher, Ruth Altmann, Luzius Theiler

Mitunterzeichnende: Ueli Jaisli, Kurt Rüeegsegger, Barbara Freiburghaus, Dolores Dana

Bericht des Gemeinderats

Der Gemeinderat hat bereits in seiner Antwort vom 12. Januar 2022 auf die Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Thomas Glauser): Fragen zum weiteren Vorgehen hinsichtlich der unteren Thunstrasse West ausgeführt, dass die Stadt Bern in Zusammenarbeit mit BERNMOBIL und Energie Wasser Bern ein Projekt zur Sanierung und Umgestaltung der Thunstrasse West (Abschnitt Helvetiaplatz – Thunplatz) erarbeitet und zur öffentlichen Auflage gebracht hat, in dessen Rahmen die Infrastrukturen saniert und der Verkehrsraum neu hätten organisiert werden sollen. Der Stadtrat hatte dafür am 28. Juni 2018 einen Projektierungskredit von Fr. 330 000.00 bewilligt (SRB Nr. 2018-336). Neben der Erneuerung der Gleise und der Haltestellen waren auch wesentliche Verbesserungen zugunsten der Sicherheit des Langsamverkehrs geplant.

In der Folge wurden zahlreiche Gespräche geführt. Die Suche nach einer Lösung für ein konfliktfreies Nebeneinander von ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr blieb aber leider erfolglos. Insbesondere die Konflikte bei der Veloführung auf dem Trottoir (enge Platzverhältnisse) konnten nicht gelöst werden. Aus diesem Grund hat BERNMOBIL das Gesuch zur Plangenehmigung des Projekts Thunstrasse West in Absprache mit den Partnerinnen der Bauherrngemeinschaft (Stadt Bern, ewb) inzwischen zurückgezogen.

Die Sanierung und Umgestaltung der Thunstrasse West ist ein Teilprojekt des Gesamtprojekts Thunstrasse – Ostring (GTO). Zurzeit liegen nicht nur für den Abschnitt Thunstrasse West, sondern auch für die GTO-Teilprojekte Thunplatz und Thunstrasse Ost (inkl. Kreisel Burgernziel) keine Lösungen vor, die gemäss aktueller Einschätzung die bestehenden Konflikte zwischen Fuss- und Veloverkehr einerseits und dem MIV und dem ÖV andererseits lösen könnten und bewilligungsfähig wären. Die Stadt, BERNMOBIL und ewb haben sich deshalb darauf geeinigt, über den gesamten Perimeter von der Thunstrasse West bis zum Ostring – inklusive der in Planung befindlichen Projekte zur Umgestaltung und Sanierung der Jungfrau-/Marienstrasse, der Kirchenfeldstrasse und der Muristrasse – eine Gesamtanalyse zu erarbeiten. Darin soll unter Einbezug aller Stakeholder ein gesamtheitlicher Lösungsansatz erarbeitet werden, welcher Massnahmen zur Konfliktlösung aufzeigt und bewilligungsfähige Lösungen für die strittigen Themen hervorbringt. In diesem grösseren Kontext soll insbesondere auch eine Entflechtung der Verkehrsträger geprüft werden. Möglicherweise können auf diese Weise gewisse Verkehrsmittel in einen anderen Raum verlegt werden, womit auf der Achse Thunstrasse-Ostring – und auch im Bereich der Thunstrasse West – Platz für neue Lösungen geschaffen werden könnte.

Allerdings kann BERNMOBIL nicht mehr länger zuwarten mit der Gleissanierung im oberen Bereich der Thunstrasse West (zwischen der Luisenstrasse und dem Thunplatz); die in diesem Abschnitt dringend anstehende Sanierung der Gleise muss vor der Umsetzung einer Gesamtlösung erfolgen. Das Projekt Thunstrasse West wird deshalb in drei Einzelprojekte aufgeteilt:

Obere Thunstrasse West

Damit die Sicherheit des Trambetriebs weiterhin gewährleistet werden kann, soll im Abschnitt zwischen der Haltestelle Luisenstrasse und dem Thunplatz unter dem Lead von BERNMOBIL eine Gleissanierung umgesetzt werden – im Sinne einer Sofortmassnahme. Die Vorarbeiten beginnen bereits im Frühling 2022, die Intensivbauphase ist auf die Herbstferien 2022 angesetzt. Es handelt sich dabei um einen 1:1-Gleisersatz und es erfolgen keine Anpassungen im Strassen- und Trottoirraum. Lediglich der Strassenbelag in diesem Abschnitt wird auf Kosten von BERNMOBIL erneuert.

Abschnitt Haltestelle Luisenstrasse

Hier sind aufgrund der schwierigen Platzverhältnisse vorderhand keine Sofortmassnahmen geplant. Unbestritten ist, dass die Haltestelle in den nächsten Jahren gemäss den Vorgaben des BehiG barrierefrei umgestaltet werden muss. Nach Vorliegen der Gesamtanalyse soll zudem eine Verbesserung der Situation für den Veloverkehr angestrebt werden.

Untere Thunstrasse West

Im Abschnitt zwischen der Haltestelle Luisenstrasse und dem Helvetiaplatz lässt es der Gleiszustand zu, noch einige Jahre mit der Sanierung zuzuwarten. Es sollen deshalb die Resultate der erwähnten Gesamtanalyse abgewartet werden – schliesslich gilt es eine Lösung zu finden, welche die unbefriedigende Situation für Velofahrende verbessert und mit den Plänen zur Neugestaltung des Helvetiaplatzes kompatibel ist.

Fazit

Die Forderungen des Postulats werden mit dem neuen Vorgehen in der Thunstrasse West weitgehend erfüllt. In einem ersten, vorgezogenen Schritt werden die dringendsten Gleissanierungsarbeiten in der oberen Thunstrasse West ausgeführt (Lead: BERNMOBIL). Daneben wird im Rahmen einer Gesamtanalyse unter Führung der Stadt eine verkehrliche Gesamtsicht über einen erweiterten Perimeter erarbeitet und nach Lösungsansätzen für alle Verkehrsteilnehmenden gesucht. Dabei ist dem Gemeinderat insbesondere auch ein sicheres Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr wichtig. Bis diese erwähnte Analyse erfolgt ist und Massnahmen daraus umgesetzt werden können, wird in der Thunstrasse West jedoch die bestehende Koexistenz zwischen Fuss- und Veloverkehr zwangsläufig weitergeführt.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Kosten für den notwendigen Gleisersatz «obere Thunstrasse West» und die nötigen Belagsanpassungen gehen vollumfänglich zu Lasten von BERNMOBIL. Die Stadt wird sich an den Projekten «Haltestelle Luisenstrasse» und «untere Thunstrasse West» gemäss den spezifischen Kostenteilen bei Tramprojekten finanziell beteiligen müssen. Die Anträge zur Bewilligung dieser Kostenteile werden den kreditkompetenten Organen zu gegebener Zeit unterbreitet.

Bern, 4. Mai 2022

Der Gemeinderat