

Interfraktionelle Interpellation FDP/JF, SVP, CVP/BDP (Ruth Altmann, FDP/Alexander Feuz SVP/Michael Daphinoff, CVP): Renovations- und Umbauarbeiten an der unteren Thunstrasse zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz. Bauvorhaben Thunstrasse 2020

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 deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wieso wurden nur die kantonalen Verkehrs- und Velovereine angehört und informiert, nicht aber die ansässigen Liegenschaftsbesitzer, Anwohner und Gewerbetreibenden?
2. Was bedeutet die Unterstellung unter das Eisenbahngesetz für die Einsprachemöglichkeiten der Bevölkerung (Private und Interessenorganisationen)? Insbesondere betreffend des Rechtsschutzes und des Instanzenwegs?
3. Wieso werden die Velofahrer und die Fussgänger räumlich nicht klar getrennt? Ist das nicht ein Widerspruch zu den Erklärungen der zuständigen Gemeinderätin?
4. Wie kann sichergestellt werden, dass die Velofahrer die Sicherheit der Fussgänger bei Überholmanövern nicht gefährden? Was gedenkt der Gemeinderat konkret zu unternehmen, um den Bedenken der Fussgänger Rechnung zu tragen?

5. Welche Konsequenzen drohen der Baumallee? Wie viele Bäume müssen wegen dem Projekt gefällt werden?

Begründung der Dringlichkeit

Da die Sanierung bald ansteht, haben das Parlament und Bevölkerung Anspruch auf rasche Beantwortung der offenen Fragen. Die Einsprachefrist ist abgelaufen. Die Einspracheverhandlungen beim BAV werden in den nächsten Monaten beginnen. Sofern entgegen der Einschätzung der InterpellantInnen die Bewilligung des BAV nicht nur für die Sanierung der Schienen, sondern auch für die umstrittenen Verkehrsmassnahmen erteilt werden sollte, werden mit Sicherheit von den EinsprecherInnen dagegen Rechtsmittel eingelegt. Damit entstehen hohe Kostenfolgen und es droht eine lange Verzögerung. Dies dürfte nicht im Interesse von Bernmobil und der Steuerzahler liegen.

Im Übrigen wäre die zeitgleiche Behandlung mit der interfraktionellen Motion «Thunstrasse West: rasche Sanierung der Schienen und Verzicht auf die für Fussgänger und Velofahrer gefährlichen Verkehrsmassnahmen auf den Trottoirs!» zu begrüßen.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 04. April 2019

Erstunterzeichnende: Ruth Altmann, Alexander Feuz, Michael Daphinoff

Mitunterzeichnende: Hans Ulrich Gränicher, Daniel Lehmann, Ueli Jaisli, Claudine Esseiva, Rudolf Friedli, Milena Daphinoff, Christophe Weder, Thomas Berger, Dolores Dana, Dannie Jost, Oliver Berger