

Interfraktionelle Motion 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!

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 ProVelo 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 Rüeeggesser, Barbara Freiburghaus, Dolores Dana

Antwort des Gemeinderats

Der Inhalt der vorliegenden Motion betrifft einen Bereich, der in der Zuständigkeit des Gemeinderats liegt. Der Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung beim Gemeinderat.

Wie der Gemeinderat bereits mehrfach betont hat, ist ihm ein sicheres Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr ein wichtiges Anliegen, weshalb in städtischen Projekten wenn immer möglich eine bauliche Trennung des Fuss- und Veloverkehrs angestrebt wird. So insbesondere auch im vorliegend angesprochenen Projekt Thunstrasse West mit der vom Vorstoss kritisierten Lösung. Die Lösung muss ausserdem den städtischen Vorgaben aus dem Projekt «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» bzw. dem Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) entsprechen.

Einbezug von Quartier und Interessenverbänden

Die Quartiervertretung QUAVIER – die offizielle Ansprechpartnerin der Stadt Bern – wurde laufend über das Gesamtprojekt Thunplatz – Ostring informiert: Es fanden dazu mehrere Sitzungen statt. Auch den Interessenverbänden Pro Velo, ProCap und Fussverkehr Kanton Bern wurde das Projekt vorgestellt: Im Februar 2018 wurden die konkreten Pläne mit den Vertreterinnen und Vertretern der genannten Verbände anlässlich einer ersten gemeinsamen Sitzung diskutiert. Im November 2018 wurden die Vertretungen schriftlich über den weiteren Ablauf informiert.

Damit das Gesuchsdossier im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren «Sanierung Thunstrasse West» möglichst frühzeitig eingereicht werden konnte, wurde eine Variante der Trottoirüberfahrt eingereicht, die zwar nicht der von den Interessenverbänden favorisierten entsprach – dies aber vor allem aufgrund der Erfahrung, dass ein Plangenehmigungsverfahren verhältnismässig lange dauern kann und sich die gewählte Variante derweil noch optimieren lässt. Dies war allen Beteiligten bewusst. Und so wurde während der Bewilligungsphase weiter an einem Konsens zur Umsetzung der Trottoirüberfahrten gearbeitet. Den Interessenvertretungen wurde kommuniziert, dass ihnen die konkreten Vorschläge erneut zur Stellungnahme vorgelegt werden. Da die Situation aufgrund der zahlreich eingegangenen Einsprachen zurzeit überprüft wird, wurden die Vorschläge den Interessenvertretungen bis anhin noch nicht vorgelegt.

Wahl des Bewilligungsverfahrens

Die Wahl des vorliegend gewählten eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens beruht auf einer vorgängigen, sorgfältigen Analyse und einer entsprechenden Vorabklärung mit den infrage kommenden Bewilligungsinstanzen. Dabei waren sich die Beteiligten einig, dass angesichts der geplanten Massnahmen und den jeweiligen Kostenfolgen das eisenbahnrechtliche Verfahren im vorliegenden Fall das richtige ist. Dies auch in Anlehnung an die bisher gehandhabte Praxis.

Alleebäume

Gemäss aktuellem Projektstand soll die bisherige Baumalleestruktur erhalten bleiben. Lediglich ein Baum vor der Tramhaltestelle Luisenstrasse muss gefällt werden: Der Abstand zwischen den bestehenden Bäumen reicht nicht dafür aus, dass der Veloverkehr fliegend von der Fahrbahn in den Trottoirbereich hinter der Wartehalle geführt werden könnte. Ohne die Baumfällung wäre der Wechsel von der Fahrbahn in den Trottoirbereich nur mit einem abrupten Fahrmanöver möglich und sie führt zudem zu einer besseren Sichtweite. Damit wird das Unfallrisiko sowohl für Velofahrer wie auch für Fussgängerinnen reduziert.

Einsprachen

Gegen das Projekt Sanierung Thunstrasse West sind zahlreiche Einsprachen – unter anderem von Pro Velo, der Quartiervertretung QUAVIER und Fussverkehr Schweiz – eingegangen. Diese richten sich schwergewichtig gegen die für den Fuss- und den Veloverkehr vorgesehene Lösung. Gestützt auf die Vielzahl der Einsprachen wird deshalb die Situation zurzeit überprüft.

Einzelne Einsprachen enthalten auch Schadenersatzforderungen. Die Höhe des geforderten Schadenersatzes ist in keiner Einsprache beziffert. Grundsätzlich gilt dabei, dass bei öffentlichen Strassenbauvorhaben ohne Landerwerb keine Entschädigungen an betroffene Anwohnerinnen und Anwohner ausgerichtet werden.

Dem Gemeinderat ist im Übrigen bewusst, dass es aufgrund der Einsprachen zu einer Verzögerung im Projekt kommen dürfte. BERNMOBIL wird deshalb im Rahmen des laufenden Unterhalts Massnahmen zur Stabilisierung der Gleisanlage ergreifen müssen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen; er ist jedoch bereit, den Vorstoss als Postulat entgegenzunehmen.

Bern, 18. September 2019

Der Gemeinderat