

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 Anhängern.

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?

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

Antwort des Gemeinderats

Im Rahmen des Gesamtprojekts zur Sanierung der Achse zwischen Thunplatz und Ostring sind zahlreiche Vorhaben geplant, welche sich jeweils in einem unterschiedlichen Stadium der Projektierung befinden und dementsprechend unterschiedliche Realisierungstermine aufweisen. Im August 2015 hat der Stadtrat für das Gesamtprojekt einen Projektierungskredit bewilligt (SRB Nr. 2015-318; Kostenanteil der Stadt Bern). Der Kredit dient zur Erarbeitung der drei Hauptprojekte: der definitiven Gestaltung des Thunplatzes, der Gesamtsanierung der Thunstrasse Ost (inkl. Umbau Knoten Burgernziel) und der Sanierung Ostring. Als viertes Hauptprojekt wurde nachträglich die Sanierung Thunstrasse West in die Gesamtkoordination aufgenommen. Den entsprechenden Projektierungskredit hat der Stadtrat am 28. Juni 2018 (SRB Nr. 2018-336) genehmigt. Dabei hat der Stadtrat zum Ausdruck gebracht, dass ihm eine gute Lösung für den Veloverkehr wichtig ist.

Im Perimeter der Thunstrasse West wird der Veloverkehr stadteinwärts über die Jungfrau- bzw. Marienstrasse geführt. Stadtauswärts ist zwischen Helvetiaplatz und Luisenstrasse ein durchgehend 2,5 m breiter Radstreifen vorgesehen (Velohauptroute Kirchenfeld – Muri). Ab der Haltestelle Luisenstrasse soll gemäss dem zur Bewilligung beantragten Projekt auf dem heutigen Trottoir ein Velostreifen von mindestens 1,5 m Breite angeordnet und mit einem taktil erfassbaren Randabschluss vom Fussgängerbereich abgetrennt werden.

Zu Frage 1:

Mit der Quartierorganisation QUAVIER fanden mehrere Sitzungen zum Gesamtprojekt Thunplatz-Ostring statt; zudem wurde das Projekt Thunstrasse West im Februar 2018 auch den Vertreterinnen und Vertretern von Pro Velo Bern, Procap und der Behindertenkonferenz anlässlich einer ersten gemeinsamen Sitzung vorgestellt und diskutiert. Dabei wurden Besprechungsprotokolle erstellt.

Am 7. November 2018 wurden die Vertretungen der genannten Organisationen schriftlich über den weiteren Ablauf informiert. Damit das Gesuchdossier «Sanierung Thunstrasse West» möglichst frühzeitig eingereicht werden konnte, wurde eine Variante der Trottoirüberfahrt vorgesehen, die nicht der von den Interessenverbänden favorisierten entsprach – dies vor allem aufgrund der Erfahrung, dass das Bewilligungsverfahren 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.

Die übrigen am Projekt Interessierten wurden mit einer Publikation im Anzeiger Region Bern vom 27. Februar 2019 auf das Vorhaben aufmerksam gemacht (samt Hinweis auf die Möglichkeit, Einsprache zu erheben). Das entspricht dem gängigen Prozedere bei solchen Projekten. Die Publikation wurde offensichtlich zur Kenntnis genommen, und von der Einsprachemöglichkeit wurde auch Gebrauch gemacht. Es gingen insgesamt 39 Einsprachen gegen das Projekt ein.

Zu Frage 2:

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,

Wird ein Vorhaben im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens abgewickelt, besteht die Möglichkeit, gegen das Projekt Einsprache zu erheben. Mit der Plangenehmigung entscheidet das Bundesamt für Verkehr (BAV) sodann über die Einsprachen, soweit mit den Einsprechenden vorgängig keine Einigung erzielt werden kann. Die Plangenehmigungsverfügung kann von unterlegenen Einsprechenden beschwerdeweise beim Bundesverwaltungsgericht angefochten werden; zweite Rechtsmittelinstanz ist das Bundesgericht.

Zu Frage 3:

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 angesprochenen Projekt Thunstrasse West. Die Lösung muss ausserdem den städtischen Vorgaben aus dem Projekt «Umsetzung hindernisfreier öffentlicher Raum» bzw. dem Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) entsprechen.

Zu Frage 4:

Der im Projekt vorgesehene Velobereich darf – wie bereits heute - nicht mit schnellen E-Bikes (mit Tretunterstützung bis 45 km/h) befahren werden. Aufgrund der im Plangenehmigungsverfahren zahlreich eingegangenen Einsprachen, welche sich schwergewichtig gegen die für den Fuss- und den Veloverkehr vorgesehene Lösung richten, wird die Situation zurzeit überprüft.

Zu Frage 5:

Gemäss aktuellem Projektstand soll die Baumallee bestehen bleiben – lediglich ein Baum vor der Tramhaltestelle Luisenstrasse muss gefällt werden. Dort reicht der Abstand zwischen den bestehenden Bäumen nicht aus, um den Veloverkehr fliegend von der Fahrbahn in den Trottoirbereich hinter der Warthalle zu führen. Die Baumfällung führt zudem zu einer besseren Sichtweite. Damit wird die Verkehrssicherheit sowohl für Velofahrer wie auch für Fussgängerinnen erhöht.

Bern, 18. September 2019

Der Gemeinderat