Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher): Velofahren auf den Trottoirs der Thunstrasse: Praktische Probleme der Umsetzung

Gemäss Angaben des Gemeinderates und BernMobils müssen die Gleise rasch saniert werden. Angesichts des sich abzeichnenden konzentrierten Widerstandes muss wohl mit längeren Verzögerungen wegen der gewählten Verkehrslösung, insbesondere wegen der Verkehrsführung der Velos auf den Trottoirs und der Aufhebung der vielen Parkplätze im Quartier. Auch dürften viele Rechtsverwahrungen eingehen.

Der Gemeinderat wird in diesem Zusammenhang höflich darum ersucht in, folgenden Fragen zu beantworten.

1. Sind die Tramgleise im Bereich Thunstrasse effektiv stark sanierungsbedürftig oder könnte dies nur vorgeschoben sein, wie dies bei den angeblich so schadhafte Werkleitungen der Gemeinde Ostermundigen und den Baumallen im Breitenrain der Fall war (Tramabstimmungen)? Wenn die Tramgleise effektiv stark sanierungsbedürftig sind, wann müssen diese spätestens ersetzt werden? Was passiert, wenn wegen der bestrittenen Velomassnahmen Rechtsmittel eingelegt und das Verfahren weitergezogen werden? Wird der Massnahmenbereich Velo zurückgestellt? Wenn nein, warum nicht?
2. Gemäss Messungen der Anwohner dürft der Trottoir Bereich an vielen Stellen nicht ausreichen, um die vorgesehene Lösung (Trottoir: 2 m. Trennstein: 16 cm; Velobereich 1 m 60 (gemäss Vortrag 1 m 50) zu realisieren, wenn dabei nicht zusätzliche Bäume gefällt werden müssen. Wieso wird der Velobereich - entgegen dem Vortrag des Gemeinderats - gleichwohl um 10 cm verbreitet?
3. Ist sich der Gemeinderat der folgenden Probleme bewusst und wie will er sie lösen:
 - Ausfahrten für Motorfahrzeuge aus diversen Abstellplätzen: es ist ein grosser Unterschied, ob sich auf dem Trottoir Velos oder rasche E-Bikes mit gelben Kontrollschildern fahren, die bis 45 km/h fahren können: wie will der Gemeinderat hier verhindern, dass gefährliche Konfliktsituationen bei den diversen Ausfahrten entstehen (Spiegel werden wohl nicht genügen),
 - Viele Hauseingänge kommen nach der Erstellung der 4cm Rampe tiefer als der Radweg zu liegen, es besteht somit die Gefahr, dass das Wasser in die Hauseingänge und Gärten zurückfliesst: Wer zahlt die Kosten dieser Anpassungen? Sind diese Kosten im Vortrage enthalten? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, wie viel wurde dafür zurückgestellt?

Bern, 21. März 2019

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Hans Ulrich Gränicher

Antwort des Gemeinderats

Wie der Gemeinderat bereits mehrfach betont hat, ist ihm ein sicheres Nebeneinander von Fuss- und Veloverkehr ein wichtiges Anliegen. Deshalb wird in städtischen Projekten wenn immer möglich eine bauliche Trennung der Bereiche Fuss- und Veloverkehr angestrebt. Diese Grundhaltung ist in den Richtplan Fussverkehr (zurzeit beim Kanton in der Vorprüfung), in den Masterplan Veloinfrastruktur (zurzeit erfolgt die Auswertung der öffentlichen Vernehmlassung) und in das vorliegend angesprochene Projekt Thunstrasse West eingeflossen. Eine abgeschrägte, 4 cm hohe Rampe soll auf den heutigen Trottoirs der Thunstrasse West – und künftig auch in anderen städtischen Projekten – eine Trennung zwischen Fuss- und Veloverkehr bewirken und so die beiden Verkehrsgruppen besser schützen. Solche Lösungen wurden auch schon andernorts realisiert.

Zu Frage 1:

Sowohl die Gleisanlage als auch die Strassenoberfläche der Thunstrasse West sind im Jahr 2001 umfassend saniert worden. Heute liegen im Bereich der Gleisbettung materialtechnische Schwachstellen vor. Die gesamte Gleisanlage zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz – bestehend aus Fundation, Tramtrog und Schienen – muss deshalb gemäss BERNMOBIL ersetzt werden.

Im Rahmen der geplanten Gesamtsanierung muss aufgrund der Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzgebung zwingend auch die Haltestelle Luisenstrasse angepasst und behindertengerecht ausgestaltet werden. Dies erfordert eine bauliche Trennung des heute auf dem Trottoir im Mischverkehr geführten Fuss- und Veloverkehrs.

Der Sanierungsbedarf der Gleise wird mit jeder Verzögerung des Projekts dringender. Dabei gilt es insbesondere zu verhindern, dass aus Sicherheitsgründen ein 1:1-Ersatz der Gleisanlage vor der Gesamtsanierung und der geforderten Anpassung der Haltestellen Luisenstrasse vorgenommen werden muss.

Zu Frage 2:

Die heutige Mischverkehrsfläche auf dem Trottoir wird stadtauswärts mit einem taktil erfassbaren Randabschluss neu in einen Veloweg und einen Fussgängerbereich unterteilt. Mit der klaren Zuweisung der Verkehrsflächen wird die Verkehrssicherheit erhöht. Der vorhandene Querschnitt reicht dafür grundsätzlich aus, einzig im Bereich Luisenstrasse muss ein Baum gefällt werden. Die Verbreiterung des Velostreifens von 1.50m auf 1.60m ist notwendig, um den Unterhalt mit den Reinigungsmaschinen des Tiefbauamts gewährleisten zu können.

Zu Frage 3:

- Die geplante Lösung führt zu einer klareren Trennung der verschiedenen Verkehrsarten und damit insgesamt – auch in den vom Vorstoss angesprochenen Bereichen - zu höherer Verkehrssicherheit. Die Frage der Signalisation und insbesondere des Umgangs mit schnellen E-Bikes stellt sich – schweizweit - losgelöst von der konkret vorgesehenen Infrastrukturlösung; sie ist Gegenstand laufender Abklärungen.
- Der gesamte Querschnitt zwischen Grünstreifen und Parzellengrenzen/Hauseingängen wird neu modelliert. Die Entwässerung wird nicht gegen die Hauseingänge erfolgen, sondern weiterhin in den Grünstreifen; bauliche Anpassungen an den Hauseingängen sind keine notwendig.

Bern, 24. April 2019

Der Gemeinderat