

Stadtratssitzung vom 18. November 2021

Fragestunde F 17/2021

Fragestunde betreffend Angebot Goldiwheel Trail - Gefahrensignalisation und Verkehrslenkung

Hanspeter Aellig, Barbara Lehmann Rickli, Mark van Wijk, FDP.Die Liberalen, vom 16. November 2021; Beantwortung

Wortlaut der Fragestunde

Der von Initiant Jérôme Hunziker und dem Verein Bikepark Thunersee errichtete «Goldiwheel Trail» in Goldiwil erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Hierzu hat neben einem Angebot für alle Altersstufen, dem Shuttlebus der STI, der den einfachen Zugang zum Trail ermöglicht, vermutlich auch die COVID-19-Pandemie ihren Beitrag geleistet, da mehr Menschen Aktivitäten im Freien nachgehen. Das touristische Angebot lockt nicht nur Sporttreibende aus der Region an, sondern andere (Sprach)Regionen der Schweiz sind auch vor Ort anzutreffen: Diese Bikeroute trägt somit unbestrittenermassen zur Attraktivierung und der Bekanntheit von Thun bei.

Bekanntermassen gilt: Wo es Sonne hat, gibt es auch Schatten. Im Rahmen einer Aussprache anlässlich der Schulgemeindeversammlung Goldiwil am 10. November 2021 kristallisierte sich die Verkehrssicherheit als Hauptthema heraus. Es werden Bikende genannt, die abseits der offiziellen Zufahrtsrouten unterwegs sind, die Befürchtung von Unfällen mit spielenden Kindern durch vermutlich subjektiv hohe Geschwindigkeiten der Bikenden steht im Raum. Da der Trail neben der Goldiwilstrasse (zwischen Scheidweg und Stegacker) verläuft und der Einstieg in den Trail direkt an der Strasse liegt, führt dies zu kritischen Verkehrssituationen: Rückstau von Bikern auf sowie Zuschauer an der Goldiwilstrasse, in einer Kurve die Strasse querende oder in Zweierreihe bergwärts pedalende Biker. Es steht die berechnete Befürchtung im Raum, dass es nur eine Frage der Zeit ist, dass «etwas» passiert.

Im Kontext der Signalisationsverordnung (SSV) vom 5. September 1979 (Stand am 15. Januar 2017) stellen sich folgende Fragen:

1. Ist es zutreffend, dass das Tiefbauamt der Stadt Thun für die Signalisation der Goldiwilstrasse auf dem Abschnitt Scheidweg – Stegacker verantwortlich ist?
2. Wenn ja, was waren die Beweggründe, das Signal «Radfahrer» (1.32) ca. 10 m entfernt vom Einstieg in die Bikestrecke (potenzielle Gefahrenstelle) aufzustellen?
3. Warum wird auf eine Ausschilderung der Zufahrtsrouten (Strecke Buswendeplatz Goldiwil – Schwendibachstrasse) nach Massgabe von Artikel 54a SSV «Wegweiser für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte» resp. der ASTRA-Publikation «Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte» verzichtet?

Nach unserem Verständnis handelt es sich um ein Gefahrenzeichen nach Artikel 3 SSV, das gemäss Ziffer 3b ausserorts 150 bis 250 m vor der Gefahrenstelle aufgestellt werden muss.

4. Sollte die Signalisation nicht in beiden Fahrtrichtungen (berg- und talwärts) zur rechtzeitigen Information aller Verkehrsteilnehmenden aufgestellt werden?
5. Waren allenfalls Kostenüberlegungen ausschlaggebend, nur ein Verkehrszeichen aufzustellen?
6. Derzeit wird das Geschäft von Gemeinderat Gimmel noch bis zu seinem Ausscheiden am 31. Dezember 2021 betreut. Ist es denkbar resp. nicht zielführend, wenn das Dossier aufgrund der dominierenden verkehrstechnischen Aspekte federführend Gemeinderat Hädener übertragen wird?

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Ist es zutreffend, dass das Tiefbauamt der Stadt Thun für die Signalisation der Goldiwilstrasse auf dem Abschnitt Scheidweg – Stegacker verantwortlich ist?

Ja. Das Tiefbauamt der Stadt Thun ist zuständig.

Zu Frage 2: Wenn ja, was waren die Beweggründe, das Signal «Radfahrer» (1.32) ca. 10 m entfernt vom Einstieg in die Bikestrecke (potenzielle Gefahrenstelle) aufzustellen?

Alle Signalisationen wurden mit der Verkehrsberatung der Kantonspolizei abgesprochen. Das betreffende Signal soll auf strassenquerende Fahrräder hinweisen. Der Abstand von 150 bis 250 Meter wurde als zu weit weg von der Gefahrenstelle beurteilt.

Zu Frage 3: Warum wird auf eine Ausschilderung der Zufahrtsrouten (Strecke Buswendeplatz Goldiwil – Schwendibachstrasse) nach Massgabe von Artikel 54a SSV «Wegweiser für Fahrräder und fahrzeugähnliche Geräte» resp. der ASTRA-Publikation «Wegweisung für Velos, Mountainbikes und fahrzeugähnliche Geräte» verzichtet?

Der Projektperimeter beschränkte sich auf den eigentlichen Trail. Die angesprochene Zufahrtsroute wurde daher nicht ausgeschildert. Bei Bedarf kann dies aber nachgeholt werden.

Zu Frage 4: Sollte die Signalisation nicht in beiden Fahrtrichtungen (berg- und talwärts) zur rechtzeitigen Information aller Verkehrsteilnehmenden aufgestellt werden?

Das Kreuzen der Fahrbahn stellt nur beim bergwärts fahrenden Verkehr eine Gefahr (Gegenverkehr) dar. Talwärts fahren die Velos mit dem Verkehr. Auch diese Massnahme ist mit der Kantonspolizei abgesprochen.



Zu Frage 5: Waren allenfalls Kostenüberlegungen ausschlaggebend, nur ein Verkehrszeichen aufzustellen?

Nein. Siehe auch Antwort zu Frage 4.

Zu Frage 6: Derzeit wird das Geschäft von Gemeinderat Gimmel noch bis zu seinem Ausscheiden am 31. Dezember 2021 betreut. Ist es denkbar resp. nicht zielführend, wenn das Dossier aufgrund der dominierenden verkehrstechnischen Aspekte federführend Gemeinderat Hädener übertragen wird?

Das Strasseninspektorat im Tiefbauamt beurteilt grundsätzlich alle öffentlichen und privaten Baugesuche mit Strassenanschluss. Der Goldiwheel Trail ist in dieser Hinsicht kein Sonderfall. Falls Verkehrsmassnahmen zu verfügen wären, würde sie der Bauvorsteher auf Antrag des Strasseninspektorats verfügen, ungeachtet der bisherigen politischen Federführung.

Thun, 17. November 2021

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller