

Stadtratssitzung vom 14. Februar 2019

Interpellation Nr. I 17/2018

Interpellation zur verbesserten Erschliessung des rechten Thunerseeufers mit klaren Optionen

SVP-Fraktion und Mitunterzeichnende vom 20. September 2018; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Ausgangslage

Die SVP Thun trägt das grundsätzliche Ziel des Mobilitätsreglements (Art. 12) und auch des GVK (vgl. Ziel 1 GVK: „Mehrverkehr primär über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abwickeln“) mit. Bereits diese Formulierung schliesst aber mit ein, dass ein Teil des in den kommenden Jahren zu erwartenden Mehrverkehrs durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgewickelt werden soll und muss. Es wird schlicht nicht möglich sein, den künftigen Mehrverkehr nur durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr abzuwickeln. Dies war auch in der Vergangenheit nicht möglich, stieg der Anteil des MIV an den Wegen, welche die Bevölkerung zurücklegt, seit 2010 von 41 auf 46 Prozent. Diese Erkenntnis ist zentral und wir erwarten, dass diese entsprechend Eingang in das GVK findet. Nebst einem guten Angebot für ÖV, Fuss- und Veloverkehr braucht es genügend Kapazitäten für den MIV, um den Verkehr zu verflüssigen und bewältigen zu können.

Dem trägt das GVK zu wenig Rechnung, beinhaltet das GVK doch praktisch keine Massnahmen für den MIV, welche zu einer Kapazitätserweiterung führen, um den Mehrverkehr abwickeln zu können. Wie in der Konsultationsantwort Ende August 2018 ersichtlich, lehnt die SVP Thun das Gesamtverkehrskonzept (GVK) in der vorliegenden Fassung ab und verlangt vom Gemeinderat eine umfassende Überarbeitung. Mit Bedauern musste die SVP Thun zur Kenntnis nehmen, dass das GVK in seiner vorliegenden Fassung ihre Anliegen, welche an diversen Sitzungen der stadträtlichen Kommissionen vorgebracht wurden, nicht berücksichtigt.

Genügend Kapazitäten, auch für motorisierten Individualverkehr

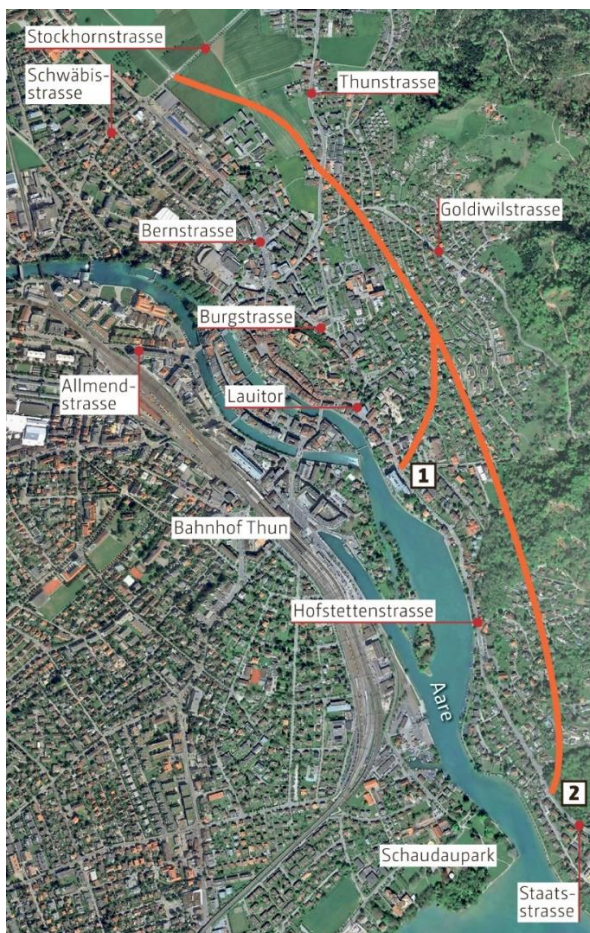
Für die SVP Thun ist entscheidend, dass die künftige Thuner Verkehrspolitik und -planung sich nicht von Ideologie, sondern von Pragmatismus und Realismus leiten lässt. Insbesondere rufen wir den Gemeinderat auf, den Willen des Gesetzgebers, wie er im städtischen Mobilitätsreglement zum Ausdruck kommt, vollumfänglich zu respektieren. Hierzu gehört insbesondere auch die Gleichberechtigung sämtlicher Verkehrsmittel (Art. 1 Abs. 1: „Sie {die Stadt} berücksichtigt dabei den Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel.“). Nebst einem guten Angebot für ÖV, Fuss- und Veloverkehr braucht es genügend Kapazitäten für den MIV, um den Verkehr zu verflüssigen und bewältigen zu können. Wie bereits festgehalten, ignoriert das GVK diese Erkenntnis vollends. Dies ist erstaunlich, geht doch auch der Kanton Bern von einer Steigerung des MIV von 19 Prozent bis ins Jahr 2030 aus (S. 65 Entwurf GVK). Die SVP Thun hat das erwähnte Mobilitätsreglement bzw. die darin enthaltene Förderung von ÖV, Fuss- und Veloverkehr im Sinne eines Kompromissvorschlages nur unterstützt, weil sie im Gegenzug davon ausgegangen ist, dass auch die Anliegen der Autofahrer/innen und des lokalen Gewerbes in der Umsetzung des Reglements berücksichtigt werden.

Nadelöhr rechtes Thunerseeufer

Die SVP Thun will konkrete Antworten und Massnahmen und fordert unter anderem, dass die bessere Erschliessung des rechten Thunerseeufers angegangen wird und nicht nur als „langfristige Option“ offenbleibt. Aus unternehmerischer, gesellschaftlicher sowie touristischer Optik sind die Zustände entlang dieses Strassenteilstückes für alle seit langem nicht mehr zumutbar. Im Sinne einer gesunden und proaktiven Verkehrspolitik, die in Thun gelebt wird, bitten die Interpellanten den Gemeinderat um eine ehrliche und klare Beantwortung der untenstehenden Fragen.

Fragen an den Gemeinderat

1. Wie beurteilt der Gemeinderat die verkehrstechnische Situation entlang des rechten Thunerseeufers generell? Welche Risiken erkennt der Gemeinderat hinsichtlich einer reibungslosen Einfahrt in die Stadt Thun auf diesem Strassenstück und wie will er diese kontrollieren und weitere Gefahren vermeiden?
2. „Hübelitunnel“: Wie beurteilt der Gemeinderat diese Idee eines Tunnels zwischen der Hofstettenstrasse und Stockhornstrasse/Bernstrasse (Steffisburg) aktuell in Bezug auf Machbarkeit, Finanzierbarkeit und zeitlicher Umsetzung?



Rot eingezeichnet: mögliche Linienführungen für den Hübelitunnel. Ein früheres Projekt sah einen Tunnel von der Günzenen bis zum Thunerhof (1) vor. Denkbar wäre auch ein Tunnel bis zum Chartreusewald (2)¹.

3. „Aarequerung Süd“: Wie beurteilt der Gemeinderat die Idee einer Verbindung über die Aare zwischen der Frutigenstrasse und der Hofstettenstrasse in Bezug auf Machbarkeit, Finanzierbarkeit und zeitlicher Umsetzung?
4. Welche konkreten Schritte auf kommunaler und kantonaler Ebene wurden und werden allenfalls noch unternommen, um dieses jahrzehntealte Verkehrsproblem zu lösen?
5. Welche ganz konkreten Massnahmen definiert der Gemeinderat als Alternative zur Verbesserung der Situation am rechten Thunerseeufer als Einfahrt nach Thun?
6. Ist der Gemeinderat bereit, die sich hinsichtlich einer besseren Verkehrserschliessung des rechten Thunerseeufers stellenden Fragen im Rahmen des GVK zu behandeln und den vorgelegten GVK-Entwurf diesbezüglich zu ergänzen?

¹ <https://www.thunertagblatt.ch/region/thun/altes-tunnelprojekt-wird-wieder-aktuell/story/10449698>

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Wie beurteilt der Gemeinderat die verkehrstechnische Situation entlang des rechten Thunerseeufers generell? Welche Risiken erkennt der Gemeinderat hinsichtlich einer reibungslosen Einfahrt in die Stadt Thun auf diesem Strassenstück und wie will er diese kontrollieren und weitere Gefahren vermeiden?

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass im Erschliessungssystem am rechten Thunerseeufer in Spitzenzeiten Kapazitätsengpässe auftreten können, welche neben dem motorisierten Individualverkehr (miV) auch den öffentlichen Verkehr (öV) beeinträchtigen können. Die Gestaltung dieser Hauptverkehrsachsen soll Sicherheit und Attraktivität für alle Verkehrsträger - insbesondere des ÖV und Veloverkehr - verbessern. Sie fördert damit das Umsteigen auf Bus und Velo und verhindert Unfälle und Stausituationen.

Die Erschliessung am rechten Thunerseeufer, insbesondere die Achsen Hofstettenstrasse und Burgstrasse, sind Kantonsstrassen und gehören als übergeordnete Erschliessungsachsen in die Zuständigkeit des Kantons Bern. Somit ist nur ein Teil des Verkehrs auf diesen Achsen – nämlich der Ziel- und Quellverkehr aus der Stadt Thun – aus der Sicht der städtischen Verkehrsplanung direkt beeinflussbar. Der regionale Transitverkehr – etwa der Zubringer- und Pendelverkehr vom rechten Seeufer zur Autobahn A6 oder nach Spiez – ist hingegen über das städtische Instrument des Gesamtverkehrskonzepts GVK 2035 kaum zu beeinflussen. Die Stadt Thun engagiert sich jedoch auf regionaler Ebene im Rahmen laufender Vorarbeiten zur 4. Generation des Agglomerationsprogramms aktiv für die Lösung solcher übergeordneter Verkehrsfragen.

Durch die Sanierung der Hofstettenstrasse, des Laitorstutzes, der Burgstrasse und des Berntorkreisels wird der Durchfluss auf der für das rechte Seeufer relevanten Hauptachse Hofstettenstrasse-Burgstrasse-Bernstrasse deutlich verbessert. Dazu trägt auch das neu erstellte Parkhaus Schlossberg bei, welches den Zielverkehr vom rechten Seeufer in die Thuner Innenstadt «abfangen» soll. Gleichzeitig entsteht durch die Einführung des Einbahnsystems um die Innenstadt eine neue Verkehrssituation, welche die Verkehrsbewegungen vom und zum rechten Seeufer insbesondere beim städtischen Zielverkehr entscheidend verändert. In den Jahren 2018/2019 wird der Verkehrsfluss durch die komplexe Baustellensituation in der Innenstadt Thun noch stark beeinflusst. Die Wirkung des neuen Verkehrsregimes kann erst nach Bauabschluss beurteilt werden.

Zu Frage 2: Wie beurteilt der Gemeinderat diese Idee eines Tunnels zwischen der Hofstettenstrasse und Stockhornstrasse/Bernstrasse (Steffisburg) aktuell in Bezug auf Machbarkeit, Finanzierbarkeit und zeitlicher Umsetzung?

Die Zuständigkeit für die Realisierung eines «Hübelitunnels» und dessen Finanzierung liegt beim Kanton Bern. Im Agglomerationsprogramm ist für den «Hübelitunnel» derzeit lediglich eine langfristige raumplanerische Sicherung des Trassees enthalten. Als Zeithorizont für einen Grundsatzentscheid und die anschliessende Realisierung wird «ab 2027» angegeben. Die Vision «Hübelitunnel» erfordert in jedem Fall vorab grundlegende und aufwändige Planungsschritte, weshalb aus heutiger Sicht bis zu einer effektiven Realisierung des Bauwerks mit einem sehr weiten Zeithorizont (mindestens 15-25 Jahre) gerechnet werden muss. Für den Grundsatzentscheid bezüglich einer möglichen Realisierung des «Hübelitunnels» fehlen derzeit aktuelle Studien, welche eine realistische Beurteilung des Nutzens, der Machbarkeit sowie der Kosten und Finanzierbarkeit zulassen würden. Auch eine Beurteilung der in der Frage aufgezeigten Varianten der Linienführung ist auf den heutigen Grundlagen nicht sinnvoll. Die Kosten für eine Realisierung des «Hübelitunnels» sind in jedem Fall als sehr hoch einzustufen, weshalb auch eine entsprechende Mitfinanzierung durch den Bund unabdingbar ist. Als Voraussetzung dafür ist eine ausreichende Begründung und Verankerung des «Hübelitunnels» im Agglomerationsprogramm nötig.

Aus der Sicht der Stadt Thun scheint der Verkehrsnutzen eines «Hübelitunnels» – rein auf die Stadt Thun bezogen – begrenzt. Die Netzergänzung würde in erster Linie dem Transitverkehr vom rechten Thunerseeufer zur Autobahn A6 dienen, der allerdings nur einen Drittel des Verkehrsaufkommens auf der Hofstettenstrasse ausmacht. Davon würden vorab die weitgehend entwickelten Seegemeinden Hilterfingen, Oberhofen und Sigriswil profitieren. Der städtische Ziel- und Quellverkehr würde hingegen nur indirekt – etwa durch eine Entlastung der Burgstrasse und einen dadurch verbesserten Zugang des

öV zur Innenstadt beeinflusst. Eine wirksame Entlastung der Thuner Innenstadt wäre durch den «Hübelitunnel» jedoch nicht zu erwarten.

Zu Frage 3: Wie beurteilt der Gemeinderat die Idee einer Verbindung über die Aare zwischen der Frutigenstrasse und der Hofstettenstrasse in Bezug auf Machbarkeit, Finanzierbarkeit und zeitlicher Umsetzung?

Die Zuständigkeit für die Realisierung einer «Aarequerung Süd» und deren Finanzierung liegt ebenfalls beim Kanton Bern. Auch eine Mitfinanzierung durch den Bund müsste vorgängig über das Agglomerationsprogramm gesichert werden. Die «Aarequerung Süd» ist im Massnahmenpaket 3 der Gesamtverkehrsstudie der Agglomeration von 2002 und als Option im Agglomerationsprogramm (Massnahme MIV-6) enthalten. Der Fahrplan des Agglomerationsprogramms sieht vor, nach Inbetriebnahme des Bypasses Thun Nord und sämtlicher flankierender Massnahmen – d.h. auch nach Abschluss aller derzeitigen, den Verkehrsfluss in der Innenstadt beeinflussenden Bauarbeiten – eine sorgfältige Wirkungsanalyse zur Verkehrswirkung des Bypasses Thun Nord durchzuführen und auf den Ergebnissen dieser Wirkungsanalyse einen Grundsatzentscheid hinsichtlich einer «Aarequerung Süd» zu fällen. Als Zeithorizont für diesen Grundsatzentscheid wird 2023 bis 2026 angegeben.

Für die «Aarequerung Süd» liegen konkretere, städtische Grundlagen aus den Jahren 1997 bis 2000 vor. Als Ergebnis umfangreicherer Variantenstudien unter besonderer Berücksichtigung des sensiblen Ortsbilds im Bereich des Aarebeckens, ist diese Netzergänzung als Untertunnelung zwischen Thunerhof und Mönchplatz vorgesehen, welche Aare, Inseli und Bahnhof Thun unterquert. Die für eine solche Untertunnelung notwendigen langen und tiefen Zufahrtsrampen an der Frutigen- und Hofstettenstrasse bedeuten einen massiven Eingriff ins Ortsbild und die Funktion der angrenzenden wichtigen Siedlungsgebiete. Diese Studien müssen aus heutiger Optik bezüglich ihrer Machbarkeit hinterfragt werden, da sie insbesondere im Bereich Mönchstrasse/Mönchplatz schwierige Fragen hinsichtlich Platzbedarf, Knotenbelastung und Abwicklung des öV auf der Bahnhofrückseite aufwerfen. Nach dem Grundsatzentscheid sind deshalb umfangreichere Planungsschritte nötig, weshalb bis zur Realisierung ebenfalls mit einem weiten Zeithorizont (mindestens 10-15 Jahre) gerechnet werden muss. Auch für eine «Aarequerung Süd» ist mit sehr hohen Kosten zu rechnen. Die Gesamtverkehrsstudie der Agglomeration von 2002 veranschlagt sie mit 135 Mio. Franken.

Die Verkehrswirkung der «Aarequerung Süd» für die Stadt Thun ist gegenüber dem «Hübelitunnel» insofern bedeutender einzustufen, da sie insbesondere die Innenstadt (Freienhofgasse, Maulbeerplatz, etc.) direkt entlasten würde. Da eine weniger direkte Anbindung an die Autobahn A6 erfolgt, ist sie jedoch für die rechten Seeufergemeinden als eigenständige Lösung weniger attraktiv.

Zu Frage 4: Welche konkreten Schritte auf kommunaler und kantonaler Ebene wurden und werden allenfalls noch unternommen, um dieses jahrzehntealte Verkehrsproblem zu lösen?

Die Lösung des Verkehrsproblems am rechten Thunerseeufer ist eine kantonale Aufgabe. Die Verkehrsentwicklung ist eng mit der Siedlungsentwicklung verbunden. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms und des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzeptes engagiert sich die Stadt Thun seit 15 Jahren für eine zweckmässige und nachhaltige Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der Agglomeration Thun. Der Gemeinderat sieht dieses Agglomerationsprogramm denn auch als wichtigsten und erfolgversprechenden Ansatz, um den Verkehr am rechten Seeufer nachhaltig bewältigen zu können. Er wird deshalb auch in Zukunft dieses Engagement fortsetzen und die Anliegen der Stadt Thun ins Agglomerationsprogramm einbringen. Hingegen sieht er keinerlei Spielraum für Alleingänge der Stadt Thun in solchen Infrastruktur-Grossprojekten, weil die Kosten für die Stadt (oder Partnergemeinden) schlicht nicht tragbar wären.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms gilt es, eine möglichst gute Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen durch den Bund langfristig sicherzustellen. Der Bund verschärft derzeit seine Anforderungen an die Agglomerationsprogramme. Die nachhaltige Entwicklung von Siedlung und Verkehr, eine grosse Bereitschaft zur Vermeidung und Verlagerung des Verkehrs vom mIV auf öV und Langsamverkehr sowie eine Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sind Voraussetzung für einen hohen Beitragssatz. Wollen Stadt und Agglomeration Thun künftig ihren Beitragssatz von 35 Prozent halten, müssen sie im Rahmen des Controllings entsprechend besondere Anstrengungen in diesen Bereichen vorweisen können. Der Gemeinderat setzt gerade deshalb mit dem Gesamtverkehrskonzept GVK auf Massnahmen, welche geeignet sind, diesen Leistungsausweis zu verbessern (z.B. durch die Förderung und Priorisierung des öV oder die Verbesserung des Velonetzes).

Zu Frage 5: Welche ganz konkreten Massnahmen definiert der Gemeinderat als Alternative zur Verbesserung der Situation am rechten Thunerseeufer als Einfahrt nach Thun?

Aktuell werden die Verkehrsknoten Lauitor (inkl. Lauitorstutz) und Berntor gestärkt. Im Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK) fokussiert der Gemeinderat auf diejenigen Massnahmen, welche im Handlungsspielraum der Stadt Thun liegen. Darunter sind Massnahmen, welche die Vermeidung oder die Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV und das Velo fördern und so die Effizienz und den Verkehrsfluss auf dem bestehenden Verkehrsnetz verbessern. Massnahmen, z.B. zur Verbesserung des Bus- und Veloverkehrs auf den Hauptverkehrsachsen, welche in städtischer Kompetenz umgesetzt werden können, sind für die Stadt Thun rascher realisierbar und finanziell tragbar. Im besten Fall sind es echte «Alternativen», weil sie so wirksam sind, dass sie die teuren Infrastruktur-Grossprojekte auch längerfristig überflüssig machen. Aber auch im ungünstigeren Fall, in welchem grosse Netzausbauten unumgänglich würden, haben sie eine wichtige ergänzende und nachhaltige Wirkung auf das städtische Gesamtverkehrssystem.

Zu Frage 6: Ist der Gemeinderat bereit, die sich hinsichtlich einer besseren Verkehrserschliessung des rechten Thunerseeufers stellenden Fragen im Rahmen des GVK zu behandeln und den vorgelegten GVK-Entwurf diesbezüglich zu ergänzen?

Der Gemeinderat hat das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun am 5. Dezember 2018 genehmigt.² Das neue verwaltungsanweisende Planungsinstrument nimmt die Verkehrsprobleme am rechten Thunersee-Ufer ernst. Soweit sie den städtischen Verkehrsfluss betreffen und durch die Stadt direkt beeinflusst werden können, werden sie im GVK auch behandelt. Im Vordergrund stehen diesbezüglich die bereits angesprochenen Massnahmen zur Förderung und Priorisierung des öV (Massnahme G2: Verkehrsmanagement) und zur sicheren Führung des Velos auf der städtischen Einfallsachse vom rechten Seeufer (Massnahme V1: Qualitätsverbesserung auf Velohaupttrouten).

Darüber hinaus hat der Gemeinderat – aufgrund der Eingaben im Rahmen der Konsultation – eine zusätzliche Massnahme (Massnahme M9: Langfristplanung Grossprojekte) im GVK aufgenommen, welche den Infrastruktur-Grossprojekten «Hübelitunnel» und «Aarequerung Süd» gewidmet ist. Mit dieser Massnahme respektiert er einerseits die Zuständigkeit des Kantons sowie das Agglomerationsprogramm als Planungsinstrument und Taktgeber für eine allfällige Realisierung. Gleichzeitig bekräftigt er seine Absicht, die Anliegen der Stadt Thun für diese Projekte aktiv ins Agglomerationsprogramm einzubringen.

Thun, 9. Januar 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

² vgl. Medienmitteilung vom 18. Dezember 2018 (http://www.thun.ch/stadtverwaltung/medien/medienmitteilungen/news-behoerden.html?tx_news_pi1%5Bnews%5D=2208&tx_news_pi1%5Bday%5D=18&tx_news_pi1%5Bmonth%5D=12&tx_news_pi1%5Byear%5D=2018&cHash=a47bf8945cfbc3076c097851d42168e7)