

Interpellation zur verbesserten Erschliessung des rechten Thunerseeufers mit klaren Optionen

SVP-Fraktion und Mitunterzeichnende vom 20. September 2018

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%. 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% 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

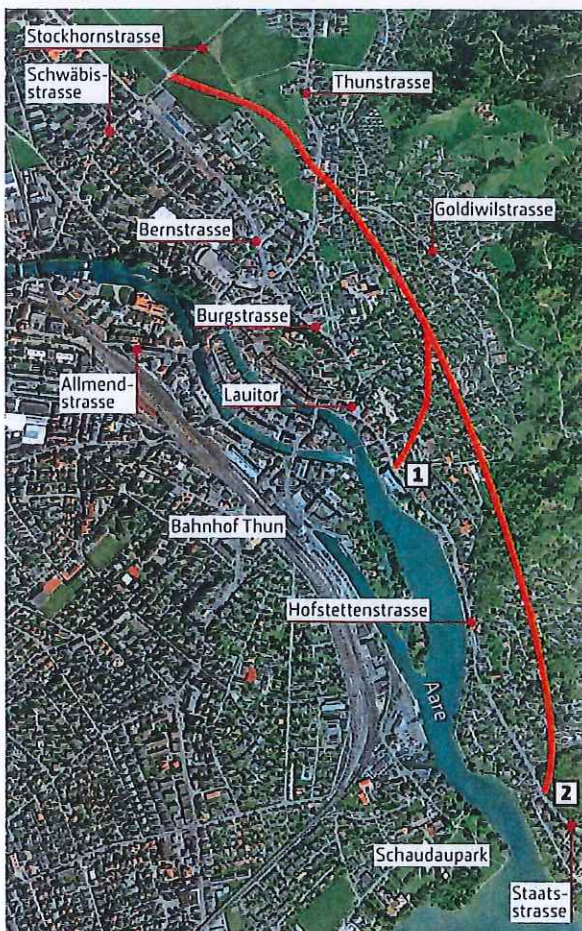
Die SVP Thun will konkrete Antworten und Massnahmen und fordert unter anderem, dass die **bessere Erschliessung des rechten Thunerseeufers** angegangen wird und nicht nur als „langfristige Option“ offenbleibt. Aus unternehmerischer, gesellschaftlicher sowie touristischer Optik sind die Zustände entlang 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.

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

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?

Dringlichkeit: wird nicht verlangt.

A collection of handwritten signatures in black and blue ink. The signatures are arranged in several columns and rows. Some are clearly legible, such as 'Lumpchen' in blue ink, while others are more stylized and difficult to decipher. The signatures appear to be from various individuals, likely members of the municipal council or other stakeholders involved in the project.