

Stadtratssitzung vom 15. Dezember 2017

Interpellation Nr. I 17/2017

Interpellation betreffend „Bypass Thun Nord – Innenstadt vom Stau entlasten – ist Thun für die Umsetzung bereit?“

Fraktionen Grüne, BDP und Mitunterzeichnende vom 29. Juni 2017; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Begründung

Die Verkehrspolitik der Agglomeration Thun und somit massgeblich der Stadt Thun werden durch die Agglomerationsprogramme definiert. Die darin vorgesehenen Massnahmen für MIV, ÖV und LV basieren auf der dank einem vorbildlichen Mitwirkungsverfahren breit abgestützten Gesamtverkehrsstudie aus dem Jahre 2002, ein kohärentes Programm zur Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme in Thun. Schlüsselement ist der Bypass Nord mit umfassenden flankierenden Massnahmen. Sie tragen zu einer deutlichen Entlastung der Innenstadt bei, was sich sowohl auf die Effizienz des ÖV als auch auf die Qualität des Langsamverkehrs auswirkt. Er verbessert die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Thun Nord wesentlich. Mit Hilfe von Aufwertungsmassnahmen an den Haupteinfallsachsen von Thun, der Einführung eines Einbahnringes und Parkleitsystems sowie einzelner Busspuren im Innenstadtbereich werden die erwünschten Entlastungseffekte für die Innenstadt verstärkt und nutzbar gemacht.

Der Bypass Thun Nord stellt mit 130 Mio. Gesamtkosten nicht nur die teuerste, sondern auch die bedeutendste und landschaftsprägendste Massnahme dar. Gemäss dem Bericht führt dieses Strassenbauprojekt als Einzelmassnahme zu Mehrverkehr, darum sind zwingend flankierende Massnahmen vorzusehen. Zum Funktionieren des Bypasses und zur Gewährleistung seiner Umweltverträglichkeit sind darum nebst der Tempo 30 Zone im Schwäbis, Steffisburg, und Lärmschutzmassnahmen an der Burgstrasse vor allem das Einbahnregime in der Innenstadt als Begleitmassnahmen unerlässlich.

Der Bypass kann seine Wirkung zur Entlastung der Innenstadt nur entfalten, wenn diese zwingenden, flankierenden Massnahmen zum Zeitpunkt seines Baubeginns rechtlich sichergestellt und dann auch gleichzeitig realisiert werden. Gemäss Medienberichten soll der Bypass in diesem Jahr am 9. November eröffnet werden. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, wie weit die Stadt Thun mit der in ihrer Verantwortung liegenden, flankierenden Massnahmen ist. So dürfte nicht sein, dass die Verkehrs- vor allem Stausituation in der Innenstadt infolge eines Verzuges noch weiter verschlechtert wird.

Vor diesem Hintergrund stellen sich den Interpellanten folgende Fragen, für deren Beantwortung wir dem Gemeinderat danken:

1. Wie ist der Stand der Umsetzung der flankierenden Massnahmen zum Bypass Thun Nord und zu welchem Zeitpunkt kann das Einbahnregime über die innenstädtischen Brücken eingeführt werden?
2. Wie begründet sich ein allfälliger Verzug und welche Auswirkung auf den Verkehr wären damit in der Innenstadt zu erwarten?
3. Welche Priorisierungsmöglichkeiten für eine rasche Umsetzung bestehen, sofern fehlende Ressourcen oder geplante Baustellen zu einer allfälligen Verzögerung führen?

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Wie ist der Stand der Umsetzung der flankierenden Massnahmen zum Bypass Thun Nord und zu welchem Zeitpunkt kann das Einbahnregime über die innenstädtischen Brücken eingeführt werden?

Der Stand der drei erwähnten Begleitmassnahmen bzw. flankierenden Massnahmen zum Bypass ist wie folgt:

Tempo-30-Zone im Schwäbis, Steffisburg

Die Zone im Schwäbis und in Steffisburg wurde vor Inbetriebnahme Bypass umgesetzt. Parallel zur Umsetzungsplanung im Frühjahr 2017 hat die Stadt die Erweiterung der Zone von der Mitte Regiebrücke bis an die Allmendstrasse sowie über die Scheibenstrasse bis an den Guisankreisel geprüft und als logisch und sinnvoll erachtet. Die umgehend begonnene Projektierung konnte mit der Publikation der Verkehrsmassnahme im Spätsommer abgeschlossen werden. Gegen die Erweiterung ist keine Beschwerde eingegangen. Die notwendigen Markierungen und Signalisationen wurden direkt im Anschluss an die Arbeiten Schwäbis dank gutem Wetter im Oktober 2017 umgesetzt.

Lärmschutzmassnahmen an der Burgstrasse

Es sind keine Lärmschutzmassnahmen an der Burgstrasse bekannt. Da die Burgstrasse eine Kantonsstrasse ist, wäre auch der Kanton und nicht die Stadt in der Verantwortung. Falls die Lärmschutzmassnahmen an der Burgerstrasse gemeint sein sollten, kann der Vollzug gemeldet werden. Die Lärmschutzwand Burgerstrasse im Bereich Mittlere Strasse 97-103 wurde bereits im Jahr 2013 erstellt. Im Rahmen des Projektes Kreisel General-Wille-Strasse konnte dank der neuen Lage der Kreuzung und der auch geänderten freizuhaltenden Sichtfelder die Lärmschutzwand Richtung Stadt um rund 44 Meter bis über das Gebäude Mittlere Strasse 95a und 95 verlängert werden. Die Lärmschutzwand neben der Tierklinik ist und war nicht Bestandteil der flankierenden Massnahmen, musste aber im Rahmen der Lärmsanierung Gemeindestrassen erstellt werden.

Einbahnregime in der Innenstadt

Das Einbahnregime wird abgestimmt auf die regionale Gesamtsicht der anstehenden Baustellen unter dem Lead des Kantons terminiert. Das Einbahnregime wird mit Beginn der Berntorbaustelle im April 2018 mit zusätzlichen Einbahnabschnitten infolge der Baustellen (Lauitor, Berntor) eingeführt.

Zu Frage 2: Wie begründet sich ein allfälliger Verzug und welche Auswirkung auf den Verkehr wären damit in der Innenstadt zu erwarten?

Die Terminierung ist das Ergebnis einer umfassenden gemeinsamen Planung von Kanton und Stadt. Die Stadtratsmitglieder wurden im Anschluss an die Stadtratssitzung vom 24. August 2017 an einer nicht öffentlichen Orientierung mit der Präsentation der Medienkonferenz vom 28. August 2017 über die gemeinsame Planung und Terminierung vorinformiert. Auch wurde zusammen mit der Medienkonferenz die Website www.verkehrszukunftthun.ch mit den relevanten Informationen aufgeschaltet.

Die Auswirkungen auf den Verkehr werden als eher positiv angesehen, da eine zusätzliche Aarequerung in Betrieb ist und sich der Verkehr erwartungsgemäss besser verteilen wird. Zudem erlaubt diese Situation mit Bypass und ohne Einbahnregime zusätzliche Verkehrsmessungen im Frühling, welche zusammen mit Verkehrsmessungen nach der Einführung des Einbahnregimes verlässliche Angaben zur Wirkung des Bypasses liefern werden.

Zu Frage 3: Welche Priorisierungsmöglichkeiten für eine rasche Umsetzung bestehen, sofern fehlende Ressourcen oder geplante Baustellen zu einer allfälligen Verzögerung führen?

Es braucht keine Priorisierungen. Die vorgesehene Terminierung ist das Ergebnis einer umfassenden gemeinsamen Planung von Kanton und Stadt. Die bewusste Terminierung stellt keine Verzögerung dar. Sie ist auch keine Frage potenziell fehlender Ressourcen. Der Einbahnverkehr mit den zusätzlichen Einschränkungen durch die Baustellen wird ab Frühling 2018 in Betrieb sein.

Thun, 8. November 2017

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Beilage (nur in elektronischer Form: auf der Sitzungsapp bzw. unter www.thun.ch/stadtrat/sitzungen)
Medienmitteilung des Kantons Bern vom 9. November 2017 zur Eröffnung des Bypass Thun Nord