

Stadtratssitzung vom 19. September 2019

Interpellation I 10/2019**Interpellation I 10/2019 betreffend Infrastrukturbewirtschaftung, Verkehrsführung und Bauverfahren in der Innenstadt Thun**

Markus van Wijk, Hanspeter Aellig, Susanna Ernst, alle FDP, vom 16. Mai 2019; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Die Innenstadt Thun erfährt bereits im zweiten Jahr massive Bautätigkeiten. Während letztes Jahr am Berntor vor allem Werkleitungen gebaut und verlegt und am Lauitorstutz die Mauer rechts abgebrochen wurde, geht es dieses Jahr insbesondere um die Umgestaltung der Strassenräume. Der Lauitorstutz erhält bergwärts einen separaten Radstreifen und ein neues Trottoir; der Berntorkreisel wird ab der Einfahrt Bernstrasse bis und mit Ausfahrt Burgstrasse mit einer zweiten Spur ausgestattet.

Zwischenzeitlich wurde uns zugetragen, dass weitere Revisions- und Bauarbeiten in der Innenstadt in naher Zukunft geplant sind. Zum Beispiel soll die Sinnebrücke saniert oder erneuert werden. Dies würde unter Umständen wieder zu einer kompletten Schliessung dieser Achse über Wochen oder Monate führen. Anstossende Geschäftsinhaber wurden bereits auf diesen Umstand aufmerksam gemacht. Sollte diese Situation eintreten, würde eine äusserst schwierige und sehr belastende Situation für die Verkehrsführung in der Innenstadt entstehen.

Die FDP bittet daher den Gemeinderat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Verfügt der Gemeinderat über eine Art Masterplanung, in welcher ersichtlich ist, welche infrastrukturellen Arbeiten in der Innenstadt in den nächsten 10 Jahren zu bewerkstelligen sind und zu entsprechenden Mobilitätseinschränkungen aller Verkehrsteilnehmer führen?
2. Hat der Gemeinderat Kenntnis bezüglich Bauarbeiten in den Folgejahren in der Freienhofgasse bzw. an der Sinnebrücke? Wenn ja, wann und in welchem Umfang sollen diese stattfinden? Mit welchen Konsequenzen muss gerechnet werden und wie sollen diese gemildert werden?
3. Wurden bezüglich dieser künftigen Arbeiten betroffene Verbände, Organisationen und Parteien konsultiert bzw. informiert?
4. Gibt es bezüglich Verkehrsführung in der Innenstadt bereits Auswertungen? Wer trägt die Gesamtverantwortung bezüglich Verkehrsführung und welche Bereiche führen die operative Umsetzung durch? Gibt es auf Grund der bisherigen Erfahrungen mit Baustellen und Verkehrsbehinderungen bereits gesicherte Erkenntnisse und allenfalls Optimierungsbedarf?
5. Welche Sachlogik hat den Gemeinderat bewogen, das Bälliz als Fussgängerzone zu definieren und nicht als gemischte Begegnungszone? Sind mögliche Anpassungen in dieser Richtung nach dem Entscheid des Regierungsstatthalters denkbar?
6. Sind geplante Arbeiten der Energie Thun AG im Bälliz diesen Herbst bzw. nächsten Frühling mit den zuständigen Direktionen der Stadt Thun abgesprochen und koordiniert?

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Verfügt der Gemeinderat über eine Art Masterplanung, in welcher ersichtlich ist, welche infrastrukturellen Arbeiten in der Innenstadt in den nächsten 10 Jahren zu bewerkstelligen sind und zu entsprechenden Mobilitätseinschränkungen aller Verkehrsteilnehmer führen?

Ja. Es bestehen verschiedene Planungsinstrumente mit unterschiedlichen Flughöhen (Detaillierungsgraden) und Zusammensetzungen, in welchen die Bauvorhaben definiert und auch aufeinander abgestimmt werden.

- Langfristig (nächste 8 Jahre) sind die Vorhaben im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) sowie teilweise im Gesamtverkehrskonzept abgebildet.
- Mittelfristig (2-5 Jahre) gibt es eine regionale Baustellenkoordination im Rahmen der «Verkehrszukunft Thun» zwischen dem Oberingenieurkreis I des Kantons (Lead), dem Tiefbauamt der Stadt, der Gemeinde Steffisburg sowie weiteren Beteiligten wie z.B. Energie Thun AG und den Verkehrsbetrieben STI.
- Kurzfristig (0-2 Jahre) erfolgen Detailplanungen und Abstimmungen zwischen den Strassenbetreibern (Strasseninspektorate Stadt und Kanton) und allen Werkleitungseigentümern.

Die Detailauswirkungen eines Bauvorhabens auf den Verkehr können meist erst zusammen mit einem weit fortgeschrittenen Ausführungsprojekt in der Ausschreibungsphase bestimmt werden. Dabei müssen verschiedenste Faktoren berücksichtigt werden, die auch unterschiedliche Auswirkungen auf die Verkehrseinschränkungen und die Baudauer haben:

- Bauumfang (Ersatz/Sanierung (tief liegender) Werkleitungen, Kanalisations- und Strassenentwässerungsleitungen, Ersatz der Kiesfundationsschicht oder nicht, Nebenanlagen, usw.)
- Maschineneinsatz (z.B. bei grossflächigen und zusammenhängen Bauflächen kann je nach Bauarbeit der Zeitaufwand durch effizientere, sprich grössere, Maschinen miniert werden)
- Verkehrsmengen und Verkehrsarten (welche durch die Baustelle geschleust werden müssen)
- Zugänglichkeiten der Baustelle (Zufahrten, Flächen für Lager und Depots, kann neben den Baubereich oder «nur» stirnseitig hingefahren werden, usw.)
- Zugänglichkeiten der umliegenden Liegenschaften und Betriebe (mit was für Fahrzeugen, Anlieferungen, usw.)
- Notfallrouten, Anforderungen der Blaulichtorganisationen Kantonspolizei, Feuerwehr und Rettungsdienste
- Einflussnahme der Anwohner und Anstösser und deren Beziehung in Verbänden, Organisationen und Politik
- Verträglichkeit der Örtlichkeit für alternative Arbeitszeiten (z.B. Mehrschicht-Betrieb oder verlängerte Arbeitszeiten)
- Jahreszeit (Temperatur und Lichtverhältnisse, Tagesarbeitszeit im Sommer länger als im Winter)
- Aktuelle private Bauprojekte und deren Einfluss auf den Verkehr (Beispiel Aarestrasse mit Umbau Falken und Neubau UNIA)
- STI- Fahrrouten

- Festanlässe mit Auswirkungen auf den Verkehr (Ausschiesset, Stadtlauf, Musikfest, Militär, Triathlon, usw.)

Zu Frage 2: Hat der Gemeinderat Kenntnis bezüglich Bauarbeiten in den Folgejahren in der Freienhofgasse bzw. an der Sinnebrücke? Wenn ja, wann und in welchem Umfang sollen diese stattfinden? Mit welchen Konsequenzen muss gerechnet werden und wie sollen diese gemildert werden?

Ja. Die Sanierung und Erneuerung der Innenstadtachsen (SEVI) ist seit langem im AFP enthalten. Es handelt sich dabei um flankierende Begleitmassnahmen zum Bypass Thun Nord und auch um ein Agglomerationsprogramm-Projekt der ersten Generation (AP1).

Die Sanierung der Innenstadtachsen wurde im Rahmen der Verkehrszukunft Thun auch immer zusammen mit den Baustellen am Berntorplatz und Lauitorstutz kommuniziert und erläutert (Info-Beilagen im Thuner Amtsanzeiger, Medienarbeit, Infoveranstaltungen, Internetseite www.verkehrszukunft-thun.ch).

Der Stadtrat wurde im Anschluss an die Sitzung vom 24. August 2017 über die Innenstadtbaustellen der folgenden Jahre informiert. Der Umfang der Bauarbeiten sowie deren Auswirkungen auf den Verkehr sind im Stadtratsgeschäft SEVI Kredit- und Projektgenehmigung beschrieben.

Zu Frage 3: Wurden bezüglich dieser künftigen Arbeiten betroffene Verbände, Organisationen und Parteien konsultiert bzw. informiert?

Ja, siehe auch Antwort zu Frage 2.

Weiter wurden die Geschäfte und Betriebe im Projektperimeter Freienhofgasse/Obere Hauptgasse mit bekanntem oder vermutetem grösserem Verkehrsaufkommen im Frühjahr 2019 informiert und deren Betriebsabläufe und Anlieferungsbedürfnisse abgeholt.

Diese Anfragen erfolgten im Rahmen der Detailbearbeitung des Bauprojektes, um möglichst allgemeinverträgliche und verbindliche Rahmenbedingungen als Basis für die Bauausschreibung zu definieren. Ohne Kenntnis der Betriebsabläufe, der Anlieferungen (Fahrzeugmengen, eingesetzte Fahrzeugarten, Zeitfenster, usw.) könnte eine Rücksichtnahme nur spekulativ am Schreibtisch formuliert werden. Dies wäre nicht im Sinne einer konstruktiven und partnerschaftlichen Zusammenarbeit aller Betroffener und Beteiligten.

Zudem hat der Gemeinderat vor den Sommerferien intensiv über die weiteren Schritte und Baustellen in der Innenstadt diskutiert und eine Auslegeordnung mit Prioritäten, Zumutbarkeitsabwägungen und Aufschiebemöglichkeiten gemacht (vgl. Medienmitteilung vom 4. Juli 2019).

Zu Frage 4: Gibt es bezüglich Verkehrsführung in der Innenstadt bereits Auswertungen? Wer trägt die Gesamtverantwortung bezüglich Verkehrsführung und welche Bereiche führen die operative

Umsetzung durch? Gibt es auf Grund der bisherigen Erfahrungen mit Baustellen und Verkehrsbehinderungen bereits gesicherte Erkenntnisse und allenfalls Optimierungsbedarf?

Die sogenannte Wirkungskontrolle des Bypass Thun Nord mit der flankierenden Massnahme Einbahnverkehr Innenstadt erfolgt durch den Oberingenieurkreis I des Kantons und wird entsprechend kommuniziert (vgl. Medienmitteilung vom 4. Juli 2019).

Verkehrsführungen und Signalisationen werden von der Stadt Thun beim Oberingenieurkreis I beantragt und von diesem bewilligt. Für die Kantonsstrassen ist die Verantwortung beim Oberingenieurkreis I. Durch die Schnittstellen erfolgt eine enge Koordination.

Die Verkehrssituationen während der Baustellen in der Innenstadt (Guisanplatz 2017, Berntorplatz und Lauitorstutz 2018 und 2019) wurden laufend beobachtet. Anpassungen/Optimierungen und Ergänzungen wurden soweit nötig und sinnvoll vorgenommen. Alle Erfahrungen fliessen jeweils auch in die nächsten Baustellenvorbereitungen ein.

Zu Frage 5: Welche Sachlogik hat den Gemeinderat bewogen, das Bälliz als Fussgängerzone zu definieren und nicht als gemischte Begegnungszone? Sind mögliche Anpassungen in dieser Richtung nach dem Entscheid des Regierungsstatthalters denkbar?

Die Fussgängerzone entspricht den im Rahmen der Parkplatzaufhebung gesetzten Zielen der Attraktivierung der Innenstadt und der Beschränkung/Eindämmung des Durchgangsverkehrs (insbesondere im Oberen Bälliz) besser als eine Begegnungszone.

Unterschiede zwischen einer Begegnungszone und einer Fussgängerzone sind insbesondere:

	Fussgängerzone	Begegnungszone
Fussgänger	Hat Vortritt	Ist vortrittsberechtigt, darf aber die Fahrzeuge nicht unnötig behindern
Geschwindigkeit	«Schritttempo»	Erlaubte Höchstgeschwindigkeit ist 20 km/h
Fahrverkehr	Grundsätzlich verboten, Ausnahmen sind klar zu definieren	Grundsätzlich gestattet, Einschränkungen sind möglich

Wichtiger Hinweis: Vor der Einführung der Fussgängerzone war die Einfahrt in die Begegnungszone bei der Einmündung Oberes Bälliz/Freienhofgasse (auf Höhe Walder Schuhe) ausschliesslich Motorfahrzeugen im Zubringerdienst gestattet. Die Erfahrungen zeigten, dass die Regelung wenig Wirkung erzielte und zu unnötigem Parkplatzsuch- und Renommierverkehr führte. Seit der neuen Regelung mit der Fussgängerzone ist der Renommierverkehr, der regelmässig Kritikpunkt war, Geschichte.





Mit dem Inhalt der Verfügung des Regierungsstatthalteramtes ist der Gemeinderat nicht einverstanden und hat dagegen am 24. April 2019 beim Regierungsrat des Kantons Bern Beschwerde erhoben.

Zu Frage 6: Sind geplante Arbeiten der Energie Thun AG im Bälliz diesen Herbst bzw. nächsten Frühling mit den zuständigen Direktionen der Stadt Thun abgesprochen und koordiniert?

Ja. Siehe Antwort auf Frage 1.

Thun, 21. August 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller