

Stadtratssitzung vom 18. Dezember 2020

Interpellation I 7/2020**Interpellation betreffend Einbahnverkehr Freienhofgasse – Lauitor und Sternenplatz – Guisanplatz**

Fraktion SVP vom 22. Oktober 2020; dringliche Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Am 2. September 2020 hat das erste von mehreren Foren zum Thuner Verkehrsgeschehen stattgefunden. Wenig erstaunlich bot dabei das seit seiner Einführung umstrittene Einbahnregime am meisten Anlass zu Kritik. Hinsichtlich der weiteren diesbezüglichen Diskussionen wäre es nach Einschätzung der Interpellanten von Nutzen, wenn über gewisse grundsätzliche Problemstellungen Klarheit herrschen würde. In diesem Sinne wird der Gemeinderat um Beantwortung nachstehender Fragen gebeten:

1. In wessen abschliessender Entscheidkompetenz liegt eine allfällige Aufhebung des Einbahnregimes?
2. Welche Vorkehrungen – bspw. juristischer, organisatorischer oder baulicher Natur – wären notwendig, um das Einbahnregime aufzuheben?
3. Gibt es rechtliche Unterschiede zwischen einer definitiven Aufhebung und einer temporären Aufhebung des Einbahnverkehrs, bspw. im Rahmen eines Verkehrsversuchs?
4. Wie lange wäre die Aufhebung des Einbahnverkehrs im Rahmen eines Verkehrsversuchs maximal zulässig?
5. Wieviel Vorlaufzeit bedürfte es für eine temporäre (im Rahmen eines Verkehrsversuchs) bzw. dauerhafte Aufhebung des Einbahnverkehrs?
6. Welche finanz- und verkehrspolitischen Konsequenzen oder weiteren Auswirkungen trüge eine temporäre (im Rahmen eines Verkehrsversuchs) bzw. dauerhafte Aufhebung des Einbahnregimes nach sich?

Antwort des Gemeinderates**Zu Frage 1: In wessen abschliessender Entscheidkompetenz liegt eine allfällige Aufhebung des Einbahnregimes?**

Das Einbahnregime ist eine flankierende Massnahme des Bypass Thun Nord. Es war neben der Alpenbrücke das wichtigste Begleitprojekt für die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr und damit Bestandteil des Agglomerationsprogramms des Bundes. Die angestrebte massgebliche Entlastung der Innenstadt war die wesentliche Voraussetzung in der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) des Bypass Thun Nord. Die Subventionen des Bundes basierten auf der Gesamtwirkung des Bypasses mit dem Einbahnregime. Die Baubewilligung des Bypasses (kantonale Strassenplan-

genehmigung) setzte das Einbahnregime voraus. Diese Zielsetzungen wurden zudem im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun GVK 2035 übernommen und vom Gemeinderat Ende 2018 als wesentlicher Inhalt der Strategie und des Netzplans zum MIV verabschiedet.

Die Frage tangiert drei rechtliche Aspekte: strassenverkehrsrechtliche, umweltrechtliche und finanzrechtliche. Für die Beantwortung dieser Frage sind die beiden erstgenannten relevant.

Die Aufhebung des Einbahnregimes wäre eine Verkehrsmassnahme, die vom Vorsteher Bau und Liegenschaften der Stadt Thun verfügt und vom Obergeringenieurkreis I des Kantons Bern (OIK) bestätigt werden müsste.

Sofern die ursprüngliche Zielsetzung nicht mehr erfüllt werden könnte, müsste vorgängig mit den zuständigen kantonalen und Bundesämtern geklärt werden, welche Konsequenzen das Aufheben des Einbahnregimes auf die Umweltverträglichkeit des Projekts Bypass Thun Nord hätte, ob und wie die Umweltverträglichkeit ohne Einbahnregime gewährleistet bzw. ob das Einbahnregime überhaupt aufgehoben werden könnte. Diese Abklärungen dürften längere Zeit in Anspruch nehmen.

Es sei darauf hingewiesen, dass der Grosse Rat des Kantons Bern die Forderung nach dem Aufheben des Einbahnregimes in der Motion 144-2019 Amstutz (Sigriswil, SVP) abgelehnt hat. Somit darf der OIK seine Zustimmung zum Aufheben eigentlich gar nicht erteilen.

Sollte ein Aufheben des Einbahnregimes angestrebt werden, müssten also aufwändige rechtliche Abklärungen und vermutlich umfangreiche Planungen von Ersatzmassnahmen durchgeführt werden.

Zu Frage 2: Welche Vorkehrungen – bspw. juristischer, organisatorischer oder baulicher Natur – wären notwendig, um das Einbahnregime aufzuheben?

Die nötigen juristischen Abklärungen sind in der Antwort zu Frage 1 aufgeführt. Es muss davon ausgegangen werden, dass als Voraussetzung – sofern ein Aufheben überhaupt möglich wäre – verkehrliche Ersatzmassnahmen nötig wären, um die ursprünglichen Ziele zu erhalten (Reduktion des aarequerenden Verkehrs durch die Innenstadt um 40%).

Zu Frage 3: Gibt es rechtliche Unterschiede zwischen einer definitiven Aufhebung und einer temporären Aufhebung des Einbahnverkehrs, bspw. im Rahmen eines Verkehrsversuchs?

Ja, im Rahmen eines Verkehrsversuches sind nicht alle erforderlichen baulichen Massnahmen zu realisieren. Die definitiven baulichen Umgestaltungen sind an ein normales Baubewilligungsverfahren gebunden. In beiden Fällen müsste der OIK seine Zustimmung erteilen. Wegen der Ablehnung der Motion 144-2019 ist unklar, ob der OIK einem Verkehrsversuch zustimmen dürfte.

Zu Frage 4: Wie lange wäre die Aufhebung des Einbahnverkehrs im Rahmen eines Verkehrsversuchs maximal zulässig?

Ein Verkehrsversuch sollte sich über eine Zeit erstrecken, welche aussagekräftige Rückschlüsse zulässt. Die gemäss Artikel 107 Absatz 2^{bis} Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) maximal zulässige Frist von einem Jahr wäre in diesem Fall gerechtfertigt.

Zu Frage 5: Wieviel Vorlaufzeit bedürfte es für eine temporäre (im Rahmen eines Verkehrsversuchs) bzw. dauerhafte Aufhebung des Einbahnverkehrs?

Für ein temporäres Aufheben des Einbahnregimes müsste mit einem Vorlauf von mehreren Monaten, für die dauerhafte Aufhebung vermutlich von mehreren Jahren gerechnet werden. Zudem gelten die oben gemachten grundsätzlichen Vorbehalte.

Zu Frage 6: Welche finanz- und verkehrspolitischen Konsequenzen oder weiteren Auswirkungen trüge eine temporäre (im Rahmen eines Verkehrsversuchs) bzw. dauerhafte Aufhebung des Einbahnregimes nach sich?

Es ist unklar, welche Auswirkungen sich aus dem Bundesrecht betreffend der Verwendung des Infrastrukturfonds ergeben könnten, denn der Bypass Thun und die flankierenden Massnahmen sind Bestandteil des Agglomerationsprogrammes der 1. Generation von Bund und Kanton. Die Finanzleistungen an das Projekt Bypass Thun Nord und die flankierenden Massnahmen wurden zwischen Bund und Kanton verbindlich mittels Finanzierungsvereinbarung geregelt. Mit einer Abkehr vom Einbahnregime würden die festgelegten Massnahmen in der Leistungsvereinbarung einseitig abgeändert. Inwieweit Gelder aus dem Bypassprojekt an den Bund zurückerstattet werden müssten oder aber künftige Strassenbauprojekte in der Region keine oder reduzierte finanzielle Beiträge von Bund und Kanton erhalten würden, müsste mit dem Bund abgeklärt werden.

Thun, 11. November 2020

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller