

Stadtratssitzung vom 15. Dezember 2017

## **Interpellation Nr. I 15/2017**

### **Interpellation betreffend Gewährleistung eines erfolgsversprechenden Erarbeitungsprozesses für das Gesamtverkehrskonzept als Grundlage für die zeitgerechte Umsetzung der Massnahmen**

Lukas Lanzrein (SVP/FDP), Peter Aegerter (BDP), Andrea de Meuron (Grüne), Mark van Wijk (SVP/FDP), Hanspeter Aellig (SVP/FDP), Alain Kleiner (SVP/FDP) und Mitunterzeichnende vom 29. Juni 2017; Beantwortung

---

#### **Wortlaut der Interpellation**

##### *Begründung*

Zurzeit erarbeitet die Thuner Stadtverwaltung ein Gesamtverkehrskonzept (nachfolgend GVK) für die Stadt Thun. Als Begleitgruppe setzte der Gemeinderat die Mitglieder der Spezialkommission Verkehr ein. Der Verkehr ist ein zentrales Thema. Ein städtisches Konzept hat nicht nur den übergeordneten Vorgaben, sondern auch den gemeindeeigenen Reglementen Rechnung zu tragen.

Vor diesem Hintergrund scheint den Interpellanten wichtig, einen Blick in die Vergangenheit und auch in die Zukunft zu machen. Richtungsweisend für die Thuner Verkehrspolitik ist das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW). Basis hierzu legte die Gesamtverkehrsstudie aus dem Jahre 2002. Eine breit abgestützte Partizipation für das RGSK TOW fand in Form einer öffentlichen Mitwirkung im Herbst 2010 statt. Das RGSK TOW gilt als behördenverbindlicher Richtplan.

Beide enthalten auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Massnahmen zum Verkehr, namentlich MIV, ÖV, LV, nachfrageorientierte Massnahmen und kombinierte Mobilität, mit denen das Verkehrswachstum verträglich gestaltet und die Innenstadt vom Verkehr entlastet werden soll. Die darin vorgesehenen Massnahmen sind Bestandteile der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Es dient der Agglomeration als Führungsinstrument zur Koordination der Politikbereiche Verkehr und Siedlungsentwicklung sowie zur Beantragung von Subventionen für Verkehrsinfrastrukturen durch den Bund und Kanton.

Aus oben erwähnten Grundlagen, einem Postulat aus dem Jahr 2012 (P 17/2012) und Artikel 13 Absatz 1 des Reglements über eine nachhaltige städtische Mobilität (nachfolgend Mobilitätsreglement) ergibt sich der Auftrag für den Gemeinderat, ein Gesamtverkehrskonzept auszuarbeiten. An dieser Stelle ist die Entstehungsgeschichte des Mobilitätsreglementes hervorzuheben: dieses Reglement setzt die mit 1'625 gültigen Unterschriften im November 2013 eingereichte Städte-Initiative um. Bemerkenswert ist die Tatsache, dass die Städte-Initiative am 12. Dezember 2014 mit einer Mehrheit von nur einer Stimme angenommen, ihre Umsetzung (Mobilitätsreglement) am 27. Oktober 2016 im Stadtrat jedoch einstimmige Unterstützung fand. Diesem einstimmigen Umsetzungsbeschluss war ein intensiver und umfassender Kompromissfindungsprozess vorausgegangen, welcher sinnbildlich für die konstruktive Art steht, wie in Thun Politik gemacht wird.

Genanntes Mobilitätsreglement strebt eine sichere, ökonomische und für Mensch und Umwelt verträgliche Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse an. Dabei ist die Stadt verpflichtet, den Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel zu berücksichtigen (Art. 1 Abs. 1 Mobilitätsreglement). Artikel 7 bis 9 verpflichten die Stadt zur Förderung von Fuss-, Veloverkehr und ÖV. Artikel 10 behandelt den motorisierten Individu-

alverkehr und hält in Absatz 3 fest, dass Netzausbauten primär der Erschliessung, der Verkehrsentslastung und der Sicherheit dienen.

In Anbetracht der vorliegenden Vorgaben und bekannten Massnahmen für MIV, ÖV, LV und kombinierte Mobilität gehen die Interpellanten davon aus, dass das GVK vor allem auch einen Umsetzungsplan beinhaltet. Das GVK sollte zudem der OPR und neuen Entwicklungen, wie z.B. Sharing, E-Mobilität Rechnung tragen. Die unterzeichnenden Interpellanten sind der Meinung, dass Gemeinderat und Verwaltung bei der Ausarbeitung des GVK an die übergeordneten Vorgaben und Bestimmungen und an das stadtteilgene Mobilitätsreglement gebunden sind. All diese streben eine sichere, ökonomische und für Mensch und Umwelt verträgliche Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse an und beinhalten Massnahmen für den MIV, ÖV, LV.

Entscheidend und zielführend ist nach unserer Auffassung, dass der Stadtrat und die Thuner Bevölkerung schon früh aktiv und umfassend in den Prozess der GVK-Erarbeitung einbezogen werden. Das GVK wird konkrete verkehrspolitische Massnahmen vorsehen, welche einige Diskussionen auslösen werden. Dies ist unseres Erachtens durch entsprechende Konsultations- und / oder Vernehmlassungsverfahren frühzeitig sicherzustellen.

Zu diesem Zweck erlauben sich die unterzeichnenden Interpellanten, dem Gemeinderat die folgenden Fragen zu stellen:

1. Wie stellt der Gemeinderat sicher, dass die GVK-Arbeiten dem übergeordneten, breit abgestützten RGSK und dem Mobilitätsreglement ausreichend Rechnung tragen und dass die notwendige Koordination mit der OPR und dem ESP erfolgt, so dass die Projektarbeiten am Schluss umfassend aufeinander abgestimmt sind?
2. Wie und mit welcher Tiefe gedenkt der Gemeinderat, den Stadtrat und die Bevölkerung, insbesondere auch betroffene Organisationen, in den GVK-Prozess miteinzubeziehen, damit die hierbei doch letztlich konkreten, verkehrspolitischen Massnahmen eine Abstützung erhalten?
3. Sieht der Gemeinderat ein frühzeitiges Konsultations- und / oder Vernehmlassungsverfahren vor? Wenn Nein, wie lautet die Begründung.
4. Wie stellt der Gemeinderat sicher, dass die Mitglieder der Begleitgruppe (Spezialkommission Verkehr) die Historie und Vorgaben und die bereits beschlossenen, jedoch bis heute nicht umgesetzten Massnahmen des RGSK TOW kennen und diese wie auch das Mobilitätsreglement als Voraussetzung für die weiteren Arbeiten betrachten?
5. Wie gedenkt der Gemeinderat die stadträtlichen Sachkommissionen für Stadtentwicklung und Bau und Liegenschaften in den GVK-Prozess miteinzubeziehen?
6. Wie beurteilt der Gemeinderat die Zusammenarbeit der gemeinderätlichen Direktionen für Stadtentwicklung und für Bau und Liegenschaften sowie der Ämter für Stadtplanung und Tiefbau im vorliegenden Projekt?
7. Wie stellt der Gemeinderat sicher, dass bei der Stadt Thun trotz Ausschreibung der Projektarbeiten an externe Büros verwaltungsintern genügend Know-How vorhanden ist, um das anspruchsvolle Verfahren begleiten und die Erarbeitung des GVK in der Stadtverwaltung sicherstellen zu können?
8. Auf welche fachlichen und politischen Vorgaben seitens des Gemeinderates stützen sich die Projektdelegation, Projektteam, Begleitgruppe und die beauftragten externen Büros bei der Erarbeitung des GVK?

## **Antwort des Gemeinderates**

### *Vorbemerkung*

Gemäss Artikel 43 Absatz 1 der Stadtverfassung ist der Gemeinderat das führende, planende und vollziehende Organ der Stadt, das die Strategien für die Zukunft entwickelt. Die Erarbeitung und Verabschiedung von Strategien, Konzepten und Leitbildern liegt damit in der Zuständigkeit des Gemeinderates. Die Zuständigkeit für die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes ist im Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement) zudem ausdrücklich dem Gemeinderat zugewiesen worden (vgl. Art. 13 Abs. 1 Mobilitätsreglement).

**Zu Frage 1: Wie stellt der Gemeinderat sicher, dass die GVK-Arbeiten dem übergeordneten, breit abgestützten RGSK und dem Mobilitätsreglement ausreichend Rechnung tragen und dass die notwendige Koordination mit der OPR und dem ESP erfolgt, so dass die Projektarbeiten am Schluss umfassend aufeinander abgestimmt sind?**

Der Gemeinderat hat mit der Kreditbewilligung für das Gesamtverkehrskonzept GVK eine Vision für dieses Führungsinstrument genehmigt, welche als Überbau für die derzeitigen Arbeiten am GVK gilt (vgl. Beilage Medienmitteilung vom 23.09.2016). Die Vision ist mit den Inhalten des Mobilitätsreglements abgestimmt. Das Zielsystem des GVK soll alle wichtigen, den Verkehr in Thun betreffenden Zielsetzungen berücksichtigen. Es beinhaltet deshalb als feste Bestandteile auch die Ziele des Agglomerationsprogramms AP bzw. des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK und das neue Mobilitätsreglement. In Bezug auf die übergeordnete Planung sollen mit dem GVK in einzelnen begründeten Fällen auch Rückkoppelungen und Korrekturvorschläge aus der städtischen Verkehrsoptik möglich sein, welche in späteren Generationen des RGSK und AP eingebracht werden können. Im erweiterten Projektteam sind zudem auch der Kanton (Oberingenieur, OIK I) und der Geschäftsführer des Entwicklungsraums Thun ERT vertreten.

Die Federführung für das GVK liegt beim Planungsamt. Dadurch wird eine optimale inhaltliche Koordination mit der laufenden Ortsplanungsrevision (OPR) gewährleistet. Zudem wurde auch auf eine zeitlich koordinierte, parallele Erarbeitung zwischen GVK und OPR geachtet. Mit dem Teilprojekt Verkehr des ESP Bahnhof Thun wird zudem zugewartet, bis die für den Raum Bahnhof wesentlichen Erkenntnisse aus dem GVK konsolidiert vorliegen. Dieses Teilprojekt wird anschliessend die Verkehrsfragen um den Bahnhof in Berücksichtigung der übergeordneten Aspekte aus dem GVK vertiefen. Der Projektleiter des GVK ist zugleich Vertreter der Stadt in der Gesamtprojektleitung des RGSK und AP. Die Vorsteherin Stadtentwicklung ist Vertreter der Stadt in der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West. Das Projekt ist damit hinsichtlich der übergeordneten Verkehrsplanung sehr gut abgestützt und koordiniert.

**Zu Frage 2: Wie und mit welcher Tiefe gedenkt der Gemeinderat, den Stadtrat und die Bevölkerung, insbesondere auch betroffene Organisationen, in den GVK-Prozess miteinzubeziehen, damit die hierbei doch letztlich konkreten, verkehrspolitischen Massnahmen eine Abstützung erhalten?**

Beim Gesamtverkehrskonzept handelt es sich um ein Führungsinstrument des Gemeinderats, welches die Aufgaben der Verwaltung im Zusammenhang mit dem umfangreichen Thema Verkehr koordiniert und auf die gesetzten städtischen Ziele ausrichtet. Für die Erarbeitung hat der Gemeinderat bewusst eine schlanke Projektorganisation gewählt, welche ein effizientes und vorab fachlich ausgerichtetes Arbeiten ermöglicht. Nur so kann gewährleistet werden, dass das GVK im gesetzten engen Zeitrahmen der OPR ausreichend rasch vorangetrieben und koordiniert werden kann.

Als wichtiges Element der Projektorganisation und Bindeglied zur Bevölkerung wurde die Spezialkommission Verkehr als Begleitgruppe („Echoraum“) eingesetzt. In der Spezialkommission Verkehr sind alle wichtigen Thuner Verkehrsorganisationen und die Quartierleiste vertreten. Zur Spezialkommission Verkehr wurde im Stadtrat ein Vorstoss betreffend Legitimation der Kommission eingereicht (M 1/2017). Es wurde festgestellt, dass es sich um eine ständige Kommission handelt, welche der Gemeinderat noch formell einsetzen wird. Die Spezialkommission erhält im Rahmen des Erarbeitungsprozesses Gelegenheit, dreimal, nämlich zu den Ergebnissen der Phasen „Analyse und Zielsetzung“, „Netzkonzeption“ und „Massnahmen und Umsetzung“ Stellung zu nehmen. Die Rückmeldungen der Begleitgruppe werden im Rahmen der Weiterbearbeitung des GVK sorgfältig geprüft.

Auf Wunsch werden zudem die Sachkommissionen Stadtentwicklung und Bau und Liegenschaften regelmässig nach der Begleitgruppe über den Stand der Arbeiten informiert.

Die Information der Bevölkerung ist im Rahmen der Mitwirkung zur OPR geplant. Der Gemeinderat beabsichtigt, bei den Parteien, wichtigen Organisationen und Quartierleuten 2018 zeitlich abgestimmt mit der OPR eine Konsultation zum Entwurf des GVK durchzuführen.

**Zu Frage 3: Sieht der Gemeinderat ein frühzeitiges Konsultations- und / oder Vernehmlassungsverfahren vor? Wenn Nein, wie lautet die Begründung.**

vgl. Antwort zu Frage 2.

Aus Aufwandgründen und im Hinblick auf eine zeitgerechte und mit der OPR koordinierte Bearbeitung verzichtet der Gemeinderat auf eine vorgezogene (oder frühzeitige) Vernehmlassung einzelner Teile des GVK. Es ist Aufgabe der Exekutive, ihre Führungsinstrumente zu erarbeiten und zu bestimmen, in welchem Zeitpunkt und Entwurfsstand sie der Öffentlichkeit unterbreitet werden sollen. Der Gemeinderat begleitet das Projekt GVK sehr eng durch eine Projektdelegation, in welcher neben der Vorsteherin Stadtentwicklung und dem Vorsteher Bau und Liegenschaften auch die Stadtplanerin und der Stadttingenieur vertreten sind.

**Zu Frage 4: Wie stellt der Gemeinderat sicher, dass die Mitglieder der Begleitgruppe (Spezialkommission Verkehr) die Historie und Vorgaben und die bereits beschlossenen, jedoch bis heute nicht umgesetzten Massnahmen des RGSK TOW kennen und diese wie auch das Mobilitätsreglement als Voraussetzung für die weiteren Arbeiten betrachten?**

Die Spezialkommission Verkehr wurde auch deshalb als Begleitgruppe eingesetzt, weil die Vertreter/innen der Thuner Verkehrsorganisationen die entsprechenden fachlichen Kenntnisse mitbringen. Anlässlich der ordentlichen Sitzungen der Spezialkommission ist der Stand der Umsetzung von RGSK- bzw. AP-Massnahmen ein regelmässiges Traktandum. Bei den erwähnten Instrumenten RGSK und Mobilitätsreglement handelt es sich um (über das Internet) öffentlich zugängliche Grundlagen. Im Prozess des GVK wird darauf geachtet, wo immer möglich – insbesondere bei Argumenten und Begründungen – auch Querbezüge zu den genannten Instrumenten zu schaffen.

**Zu Frage 5: Wie gedenkt der Gemeinderat die stadträtlichen Sachkommissionen für Stadtentwicklung und Bau und Liegenschaften in den GVK-Prozess miteinzubeziehen?**

vgl. Antwort zu Frage 2.

Der Einbezug erfolgt im Rhythmus des Einbezugs der Begleitgruppe, jeweils nach der Auswertung der Rückmeldungen der Begleitgruppe durch die Projektverantwortlichen.

**Zu Frage 6: Wie beurteilt der Gemeinderat die Zusammenarbeit der gemeinderätlichen Direktionen für Stadtentwicklung und für Bau und Liegenschaften sowie der Ämter für Stadtplanung und Tiefbau im vorliegenden Projekt?**

Die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren im Projekt GVK funktioniert. Die Arbeiten am GVK erfordern eine enge Zusammenarbeit der beiden Direktionen und der beiden genannten Verwaltungsabteilungen. Das GVK muss die gesetzten Planungsziele auch in eine sinngerechte und tragbare Umsetzung führen. Die Schnittstelle zwischen Planung und Umsetzung ist damit im Projekt bedeutend und erfordert ein hohes Mass an Koordination. Das GVK bietet Gelegenheit, die gegenseitigen Standpunkte auszutauschen, in sinnvollen Zielen anzugleichen und damit diese wichtige Schnittstelle im Verkehr zu optimieren und für die Zukunft effizient zu gestalten.

**Zu Frage 7: Wie stellt der Gemeinderat sicher, dass bei der Stadt Thun trotz Ausschreibung der Projektarbeiten an externe Büros verwaltungsintern genügend Know-How vorhanden ist, um das anspruchsvolle Verfahren begleiten und die Erarbeitung des GVK in der Stadtverwaltung sicherstellen zu können?**

Für das GVK setzt der Gemeinderat ausreichend kompetente Mitarbeiter aus dem Planungsamt und dem Tiefbauamt ein (vgl. auch Antwort zu Frage 1). Das Planungsamt stellt die Koordination mit der laufenden OPR, insbesondere zu den Themen „Siedlungsentwicklung nach innen“ und „Arbeiten“, sicher. Durch die enge Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt im Rahmen des Projektteams und der Projektdelegation ist das vorhandene städtische Knowhow zum Thema Verkehr – aber auch zur Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung – im Projekt umfassend verfügbar. Im erweiterten Projektteam kann zudem mit den Vertretern des OIK I und des ERT, sowie dem Verkehrsplaner der Stadt Bern, in Form einer „Aussensicht“, auf weitere hohe Fachkompetenzen zurückgegriffen werden.

**Zu Frage 8: Auf welche fachlichen und politischen Vorgaben seitens des Gemeinderates stützen sich die Projektdelegation, Projektteam, Begleitgruppe und die beauftragten externen Büros bei der Erarbeitung des GVK?**

vgl. auch Antwort zu Frage 1.

Im Wesentlichen sind es die Vision des Gemeinderats zum GVK, die Ziele des RGSK und des AP, das Mobilitätsreglement und die Erfordernisse der laufenden OPR. Daneben sind weitere Zielsysteme massgebend wie die Strategie Stadtentwicklung, die Legislaturziele, der kantonale Richtplan, die Mobilitätsstrategie des Kantons Bern oder das Angebotskonzept des öffentlichen Verkehrs.

Das GVK berücksichtigt auf der Stufe der fachlichen Bearbeitung, d.h. des Projektteams, zudem eine umfangreiche Palette von über 90 relevanten Verkehrs-Grundlagen. Mit dem GVK besteht das Ziel, die bestehende Vielzahl sektorieller Grundlagen zur Thuner Verkehrspolitik möglichst in einem neuen Instrument zusammenzufassen und zu koordinieren. Damit soll letztlich auch mehr Übersicht und Transparenz geschaffen werden.

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](http://www.thun.ch/stadtrat/sitzungen))  
Medienmitteilung vom 23. September 2016 (Vision Gemeinderat zum GVK)