

Stadtratssitzung vom 17. Dezember 2021

## Interpellation I 6/2021

### Interpellation betreffend Langsamverkehr muss schneller gehen

Nicole Krenger (glp), Nicolas Glauser (glp), Simon Werren (die Mitte), Fraktion SP und Fraktion Grüne/JG vom 19. August 2021; Beantwortung

#### Wortlaut der Interpellation

Von der Annahme der Städteinitiative im Jahre 2014 bis zur Verabschiedung des Gesamtverkehrskonzepts 2035 (GVK) im Jahr 2018 sind vier Jahre für Reglemente und Planung vergangen. Bereits sind wieder drei Jahre ins Land gezogen.

Im GVK wird unseres Erachtens bezüglich Veloverkehr unnötig verzögert und von Hindernissen und nicht Umsetzbarem gesprochen. Erste (Teil-)Massnahmen werden für die nächsten fünf Jahre in Aussicht gestellt. Das ist uns zu langsam. Die genannten Massnahmen sollen auch weitergehen. Wir wünschen uns eine raschere Umsetzung und eine sicht- und spürbare Verbesserung für die Thunerinnen und Thuner. Velofahren soll richtig attraktiv werden! Und dafür ist noch einiges notwendig.

Wir bitten den Gemeinderat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Was braucht es, damit mehr Massnahmen für den Veloverkehr in drei Jahren umgesetzt sind?
2. Welche weiteren Massnahmen können beschleunigt werden? Wie?
3. Gemäss GVK werden Velostrassen in 30er-Zonen als untergeordnet, aber in gewissen Bereichen als machbar bezeichnet. Viele Thunerinnen und Thuner benutzen diese Achsen bereits heute als «inoffizielle» Velostrasse:
  - a. Wie ist eine pragmatische Realisierung innerhalb zweier Jahre machbar?
  - b. Was braucht es für die Realisierung?
4. Wann ist der geplante Aufbau eines Veloschnellroutennetzes zwischen Stadt und Agglomerationsgemeinden umgesetzt?
5. Velohaupttrouten als separater Veloweg mit überregionaler Koordination oder 2.5m breite Velostreifen sind uns ein wichtiges Anliegen. Die heutige Situation in der Stadt Thun ist unbefriedigend. Andere Gemeinden wie Basel oder Kreuzlingen haben dies bereits umgesetzt und können als Vorbild dienen. Uns stellen sich zur Umsetzung in Thun folgende Fragen:
  - a. Wie steht der Gemeinderat zum Einbezug der Trottoirs für den Veloverkehr?
  - b. Wie steht der Gemeinderat zur Reduktion von Fahrspuren oder Fahrspurbreite des MIV zugunsten des Veloverkehrs?
  - c. Wie steht der Gemeinderat zur Entflechtung von Nebenstrassen mit «Priorisierung Velo» und solchen mit «Priorisierung Auto»? Was ist rechtlich möglich?
6. Bis wann ist mit einer Verbesserung der Veloparkierung im Raum Bahnhof zu rechnen, insbesondere auf der Südseite und im Bereich Unterführung Frutigenstrasse oder Milchbrüggli?
7. Bis wann kann mit der ergänzenden Signalisation zum Rechtsabbiegen bei Rot für Velos gerechnet werden?

## **Antwort des Gemeinderates**

### *Vorbemerkung*

Weder das Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement) noch das Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK 2035) sind prioritär (oder gar ausschliesslich) auf eine Förderung des Veloverkehrs in der Stadt Thun ausgerichtet. Vielmehr zielen diese Instrumente auf eine gesamtheitliche Optimierung des Stadtverkehrs hinsichtlich Nachhaltigkeit. Vor dem Hintergrund des knappen städtischen Verkehrsraums berücksichtigen sie alle Verkehrsträger und -bedürfnisse. Dazu zählen neben dem Veloverkehr insbesondere auch der Fussverkehr und der öffentliche Verkehr. Die Umsetzung der im GVK 2035 aufgezeigten Massnahmen muss auf die jeweils vorhandenen finanziellen Mittel der Stadt und auf die zur Projektierung nötigen personellen Ressourcen abgestimmt werden. Dabei kann die Priorität nicht allein auf den Veloverkehr gelegt werden. Gewichtet werden auch die Wirkung der Massnahmen sowie die Abhängigkeiten und Synergien mit anderen anstehenden städtischen Projekten.

### **Zu Frage 1: Was braucht es, damit mehr Massnahmen für den Veloverkehr in drei Jahren umgesetzt sind?**

Die Realisierungsgeschwindigkeit von Veloprojekten hängt einerseits von äusseren Rahmenbedingungen (Verfahrensfristen, Zeitbedarf stadtexterner Institutionen) und andererseits von den städtischen Ressourcen (personell und finanziell) ab. Die äusseren Rahmenbedingungen lassen sich kaum beeinflussen.

Aktuell realisiert die Stadt jährlich ein bis zwei grössere Veloprojekte sowie zusätzliche Verbesserungen für den Veloverkehr entweder im Rahmen von Strassensanierungsprojekten oder von velospezifischen Sofortmassnahmen. So wurde beispielsweise 2019 die neue Veloabstellanlage «Stückgut Süd» realisiert. 2019 und 2020 wurden Sofortmassnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an fünf Kreisel umgesetzt. Ebenfalls 2020 wurde die Erneuerung der Velostation am Bahnhof Thun umgesetzt. 2020 und 2021 wurde eine Evaluation der Linienführung und des Querschnitts für die Fuss- und Veloverkehrsverbindung «Bahnhof-Selve-Schwäbis» durchgeführt. 2021 wurden zusätzliche Veloabstellplätze in der Altstadt geschaffen und bis Ende 2021 wird ein Messstellennetz für den Veloverkehr, den Fussverkehr und den motorisierten Individualverkehr in Betrieb genommen. Ebenfalls 2021 wurde eine Koexistenzkampagne für den Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Die Öffnung der Uttigenstrasse für den Fuss- und Veloverkehr wird anfangs 2022 erfolgen. Aktuell läuft die Planung zur Sanierung der Burger- und General-Wille-Strasse. Zugleich ist die Planung zum Ausbau der Velohauptroute auf diesem Abschnitt im Gang. Ende 2021 startet die Überarbeitung des Bauprojekts für die erste Etappe «Bahnhof-Gewerbstrasse» der Fuss- und Veloverkehrsverbindung «Bahnhof-Selve-Schwäbis» mit dem Ziel, das Baubewilligungsverfahren im Sommer 2022 zu lancieren.

Sollten mehr Verkehrsmassnahmen zugunsten des Verkehrsmittels Velo pro Jahr umgesetzt werden als heute (d.h. mehr als ein bis zwei grössere Veloprojekte), müssten die personellen Ressourcen deutlich aufgestockt werden. Dies gilt sowohl für die Planung (z.B. Erarbeiten der übergeordneten Planungsinstrumente, Durchführen von Wettbewerben und Studienaufträgen), als auch für die Ausführung (Vor- und Bauprojektierung, Bewilligungsverfahren, Oberbauleitung). Entsprechend müssten die personellen Ressourcen des Planungsamts und des Tiefbauamts aufgestockt werden.

**Zu Frage 2: Welche weiteren Massnahmen können beschleunigt werden? Wie?**

Das Gesamtverkehrskonzept 2035 sieht sieben Velomassnahmen (V1 bis V7) mit insgesamt mehr als 20 Teilmassnahmen vor. Des Weiteren finden sich Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs in anderen Teilen des Gesamtverkehrskonzeptes (z.B. G1, G3, G4, G5). Die Umsetzung dieser Massnahmen umfasst einen Investitionsbedarf von über 60 Millionen Franken und wird mehr als zehn Jahre in Anspruch nehmen. Der Massnahmenmix im Gesamtverkehrskonzept ist ausgewogen und zielführend. Der Gemeinderat erachtet es zum heutigen Zeitpunkt nicht als sinnvoll, weitere Massnahmen aufzunehmen und zu beschleunigen. Allerdings hat der Gemeinderat bereits beschlossen, im Rahmen der Investitionsplanung des nächsten Prozesses die Prioritätensetzung im Bereich der Verkehrsmassnahmen zu überprüfen.

**Zu Frage 3: Gemäss GVK werden Velostrassen in 30er-Zonen als untergeordnet, aber in gewissen Bereichen als machbar bezeichnet. Viele Thunerinnen und Thuner benutzen diese Achsen bereits heute als «inoffizielle» Velostrasse:**

- a) **Wie ist eine pragmatische Realisierung innerhalb zweier Jahre machbar?**
- b) **Was braucht es für die Realisierung?**

Das Gesamtverkehrskonzept sieht vor, Velostrassen im Rahmen der Massnahme G3 «Betrieb und Gestaltung Wohnquartiere» zu prüfen und festzulegen. Mit dieser Vorgehensweise wird gewährleistet, dass eine neue Velostrasse mit den weiteren Funktionen des Quartierstrassennetzes vereinbar ist (unter anderem im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr, die Verkehrssicherheit und die Gestaltung des öffentlichen Raumes). Die Massnahme G3 bedingt umfangreiche Planungsarbeiten, so dass eine Umsetzung von Velostrassen innerhalb von zwei Jahren wenig realistisch ist. Eine Realisierung innerhalb von zwei Jahren wäre nur machbar, wenn die Velostrassen aus der Massnahme G3 ausgekoppelt und separat behandelt würden.

Der rechtliche Rahmen für Velostrassen wurde mit der Revision der Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und Begegnungszonen geschaffen (Art. 4 Abs. 1 Bst. b, in Kraft seit 1. Januar 2021). Velostrassen können demnach in Tempo-30-Zonen auf Strassen errichtet werden, die Teil eines behördenverbindlich festgelegten Velowegnetzes sind (in Thun: Velohaupt- und Ergänzungsrouten gemäss Gesamtverkehrskonzept 2035). Mit der Errichtung einer Velostrasse werden alle Rechtsvortritte an dieser Strasse aufgehoben und durch die Signale «Kein Vortritt» oder «Stop» ersetzt. Ausser der Abweichung vom Rechtsvortritt sind mit Velostrassen keine weiteren Rechte oder Pflichten verbunden. Entsprechend kann die Velostrasse auch nicht mittels Signal gekennzeichnet werden. Zur Kennzeichnung sind einzig übergrosse Velo-Piktogramme auf der Fahrbahn zulässig. Wird eine Velostrasse in einer bestehenden Tempo-30-Zone errichtet, ist dazu kein Gutachten notwendig. Besteht noch keine Tempo-30-Zone, wird ein Gutachten notwendig.

Die technischen Rahmenbedingungen für Velostrassen wurden noch nicht abschliessend festgelegt, eine Norm befindet sich erst in Erarbeitung. Abgestützt auf bisherige Aussagen des Bundesamtes für Strassen ASTRA (z.B. im Info-Bulletin 1/2021 der Velokonferenz) sind folgende technischen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen:

- Erwarteter Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr mindestens 50 Prozent.
- Durchschnittlicher täglicher motorisierter Verkehr nicht höher als 3'000 Motorfahrzeuge.

- Geradliniger Verlauf mit möglichst wenigen Versätzen.
- Fahrbahnbreite rund 4.50 bis 5.00 m, Zuschläge zu Parkfeldern.
- Idealerweise ohne öffentlichen Verkehr.

Die Schritte für eine (von der Massnahme G3 des Gesamtverkehrskonzeptes abgekoppelte) Realisierung sähen wie folgt aus:

- Analyse, welche Velohaupt- und Ergänzungsrouten (gemäss GVK-Netzkonzept) sich für Velostassen eignen würden (anhand der oben aufgeführten rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen).
- Projektierung der Massnahmen (Aufhebung der Rechtsvortritte, Sicherstellen der notwendigen Sichtweiten, Festlegen der Piktogramm-Standorte, nach Bedarf Projektierung einer Fahrbahnverschmälerung oder -verbreiterung).
- Verfügung Verkehrsmassnahme (ausserhalb von bestehenden Tempo-30-Zonen zusätzliches Gutachten zur Einführung einer Tempo-30-Zone).
- Umsetzung der Bau- und Markierungsarbeiten, Inbetriebnahme.

**Zu Frage 4: Wann ist der geplante Aufbau eines Veloschnellroutennetzes zwischen Stadt und Agglomerationsgemeinden umgesetzt?**

Weder im GVK 2035 noch im Agglomerationsprogramm wird ein Veloschnellroutennetz erwähnt. In der Agglomeration Thun wird mit den Begriffen «Velo-Hauptrouten» (GVK 2035) oder «Velo-Vorrangrouten» (kantonaler Velorichtplan) operiert. Hierbei handelt es sich nur bedingt um schnelle, konsequent vortrittsberechtigende und fahrbahngetrennte Velorouten. Insbesondere das GVK 2035 arbeitet bei der Umsetzung der Velo-Hauptrouten in erster Linie mit der – unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse – möglichst komfortablen Ausgestaltung von Velostreifen entlang der städtischen Haupteinfallachsen.

Ausserhalb des Stadtgebietes wirkt die Stadt Thun an regionalen oder kantonalen Projekten mit, welche Veloverbindungen in die Stadt Thun effizienter und sicherer ausgestalten. Auch hier handelt es sich in der Regel aber nicht um neue Veloschnellrouten oder gar um den Aufbau eines in die Stadt Thun führenden Veloschnellroutennetzes. Auf die Terminierung der regionalen oder kantonalen Projekte hat die Stadt Thun nur begrenzten Einfluss.

Immerhin wird derzeit an konkreten Planungen und Projekten gearbeitet, welche die Verbesserung der Velo-Einfallachsen beinhalten. Zu erwähnen sind etwa die Sanierung der Bürgerstrasse/General-Wille-Strasse, mit welcher ein neuer fahrbahngetrennter Veloweg realisiert werden soll, die Öffnung der Uttigenstrasse als alternative Veloeinfallachse von Westen her in die Stadt oder die kantonale Planung für eine Velohauptroute Münsingen–Thun, welche die Velozufahrt zur Stadt Thun von Norden her konkretisieren soll. Diese Umsetzungsarbeiten zeigen, dass die Realisierung neuer attraktiver Velonetzteile aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse und der Bedürfnisse Dritter mit grossen Herausforderungen verbunden ist.

**Zu Frage 5: Velohauptrouten als separater Veloweg mit überregionaler Koordination oder 2.5 m breite Velostreifen sind uns ein wichtiges Anliegen. Die heutige Situation in der Stadt Thun ist unbefriedigend. Andere Gemeinden wie Basel oder Kreuzlingen haben dies bereits umgesetzt und können als Vorbild dienen. Uns stellen sich zur Umsetzung in Thun folgende Fragen:**

- a) Wie steht der Gemeinderat zum Einbezug der Trottoirs für den Veloverkehr?**
- b) Wie steht der Gemeinderat zur Reduktion von Fahrspuren oder Fahrspurbreite des MIV zugunsten des Veloverkehrs?**
- c) Wie steht der Gemeinderat zur Entflechtung von Nebenstrassen mit «Priorisierung Velo» und solchen mit «Priorisierung Auto»? Was ist rechtlich möglich?**

Zu Teilfrage a):

Seit Januar 2021 dürfen Kinder bis 12 Jahre schweizweit auf dem Trottoir velofahren, sofern kein Veloweg oder Radstreifen vorhanden ist. Eine weitergehende Öffnung von Trottoirs für den Veloverkehr ist im Stadtverkehr nicht zweckmässig, weil sie zu Konflikten mit dem Fussverkehr führt. Der Gemeinderat lehnt deshalb die Öffnung von Trottoirs für den Veloverkehr grundsätzlich ab. Sie kann – sehr zurückhaltend und allenfalls befristet – in Ausnahmesituationen als «Notlösung» in Frage kommen.

Zu Teilfrage b):

Grundsätzlich erachtet der Gemeinderat die Reduktion von Fahrstreifen und Fahrstreifenbreiten des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des Veloverkehrs als eine interessante und prüfungswerte Massnahme, sofern die Veloinfrastruktur lokal nicht anderweitig verbessert werden kann. Die Anwendungsmöglichkeiten sind in Thun allerdings stark begrenzt. Thun verfügt im Gegensatz zu anderen Städten nur über wenige Abschnitte mit mehr als zwei Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr, namentlich ein kurzes Stück der Weststrasse. Auch überbreite Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr sind in Thun kaum zu finden. Die überwiegende Zahl der Thuner Fahrstreifen hat bereits Minimalmasse oder liegt sogar unter den Soll-Werten für einen konfliktarmen Verkehrsablauf.

Zu Teilfrage c):

Eine Priorisierung von Neben- und Quartierstrassen für das Auto erscheint dem Gemeinderat nicht zielführend. Gerade in den Quartieren finden sich kaum Strassen, die nicht bedeutsam für den Fuss- und Veloverkehr sind.

Eine Priorisierung von ausgewählten Neben- und Quartierstrassen für den Veloverkehr ist im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen (Velohaupt- und Veloergänzungsrouten) und wird vom Gemeinderat begrüsst. In der Regel wird bei der Umsetzung der Velomassnahmen innerhalb des Quartiernetzes das Prinzip der Koexistenz auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau verfolgt (Tempo 30 oder tiefer), d.h. die Verkehrsmittel (Velo, Bus, Auto) nutzen den zur Verfügung stehenden Verkehrsraum gemeinsam und nehmen entsprechend Rücksicht aufeinander.

Ergänzend zur Verkehrsberuhigung ist eine breite Palette an rechtlich zulässigen Massnahmen zur Velopriorisierung möglich (Aufzählung nicht abschliessend):

- Bauliche Massnahmen zur Velopriorisierung (z.B. «Berliner Kissen», horizontale Einengungen mit Velofurten, für Velos durchgängige Sackgassen)
- Velostrassen (siehe Ausführungen weiter oben zum rechtlichen Hintergrund)

- Einbahnstrassen mit Velogegenverkehr
- Kernfahrbahnen, allenfalls mit überbreiten Radstreifen und schmalen Kern (normative Grauzone)
- Verbote oder Teilverbote des Autoverkehrs auf einzelnen Strassen und Wegen (mögliche Signale: «Verbot für Motorwagen», «Verbot für Motorwagen, Zubringerdienst gestattet», «Radweg», «Rad- und Fussweg», «Fussweg, Velos gestattet», etc.)

Die erwähnten Massnahmen haben unterschiedliche Vor- und Nachteile, welche bei der Anwendung berücksichtigt werden müssen.

**Zu Frage 6: Bis wann ist mit einer Verbesserung der Veloparkierung im Raum Bahnhof zu rechnen, insbesondere auf der Südseite und im Bereich Unterführung Frutigenstrasse oder Milchbrüggli?**

Bislang wurden laufend Verbesserungen an den Veloabstellanlagen umgesetzt (z.B. die Erneuerungen der Veloabstellanlage Stückgut Süd 2019 oder der bestehenden Velostation 2020). Das Potenzial für einfach zu realisierende, aber dennoch substanzielle Verbesserungen hat sich leider weitgehend erschöpft. Die sich in Planung befindlichen, grösseren Veloabstellanlagen sind rechtlich, finanziell, bautechnisch und bezüglich Koordinationsbedarf aufwendig.

Derzeit wird in Zusammenarbeit mit der SBB und im Zusammenhang mit der Erneuerung des Milchbrüggli eine kurzfristigere Ergänzung der Veloabstellplätze geprüft (Realisierungszeitraum ca. 5 Jahre). Im Rahmen der Fortsetzung der Planung «ESP Bahnhof Thun» (partizipativer Prozess unter Beteiligung verschiedener Verbände einschliesslich ProVelo) ist mittel- bis langfristig und gegebenenfalls zeitlich etappiert ein deutlicher Ausbau der Veloabstellplätze, unter anderem auch in Form von einer oder mehreren unterirdischen Velostationen beabsichtigt. Die Realisierung grösserer Infrastrukturanlagen erfolgt frühestens ab dem Jahr 2030.

**Zu Frage 7: Bis wann kann mit der ergänzenden Signalisation zum Rechtsabbiegen bei Rot für Velos gerechnet werden?**

Eine erste Überprüfung der beiden städtischen Lichtsignalanlagen (Weststrasse/Burgerstrasse und Weststrasse/Panoramacenter) durch ein Verkehrsplanungsbüro ist erfolgt. Es zeigte sich, dass eine Abbiegebeziehung für ein Rechtsabbiegen bei Rot voraussichtlich gut geeignet ist. Bei vier weiteren Abbiegebeziehungen bestehen offene Fragen zur Verkehrssicherheit. Sobald alle Fragen geklärt sind, wird bei den geeigneten Abbiegebeziehungen die entsprechende Signalisation ergänzt, voraussichtlich im ersten Halbjahr 2022.

Thun, 24. November 2021

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller