

Stadtratssitzung vom 26. Oktober 2023

Interpellation I 04/2023

Interpellation betreffend Stau beenden, Innenstadt entlasten

Marc Fritschi (parteilos), Matthias Zellweger (parteilos) und Sandro Badertscher (parteilos) vom 11. Mai 2023; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Für ein angenehmes Leben und eine gut funktionierende Wirtschaft braucht es den öffentlichen Verkehr ebenso wie den privaten Verkehr. Im Raum Thun sind seit mehr als sechzig Jahren die Engnisse bekannt, die zu Stau, Verspätungen, wirtschaftlichen Verlusten und unnötigen Abgasen führen: eine fehlende Aarequerung und eine Umfahrung zur Erschliessung des rechten Seeufers.

Die zusätzliche Aarequerung wurde im November 2017 eröffnet; dieser «Bypass Nord» ist eine Kantonsstrasse und wird offensichtlich fleissig benützt. Die erhoffte Entlastung der Innenstadt und vor allem der Achse Bernstrasse - Burgstrasse - Hofstettenstrasse fand allerdings nicht statt, da mit dem gleichzeitig eingeführten Einbahnregime grosse Verkehrskapazitäten vernichtet wurden.

Frappant ist, wie dank Einbahnregime der Lautorkreisel kollabiert. Auf allen Zufahrten staut der Verkehr zurück, oft bis Oberhofen bzw. zum Autobahnzubringer, weil dem Kreisler auf drei Achsen Verkehr zugeführt wird, der aber nur auf zwei Achsen abtröpfeln kann (abfliessen wäre schön, ist aber selten). Sowohl in der Freienhofgasse als auch auf der Hofstettenstrasse sind stehende Kolonnen der neue Normalzustand. Der Veloverkehr wird auf Wanderwege, Aarequai und Fussgängerzonen geleitet. Mittlerweile haben Stadt und Kanton mehr als fünf Jahre mit Verkehrsdienst und Pflasterlipolitik versucht, den Verkehr zu verflüssigen, ohne spürbare Wirkung.

Es ist evident, dass ohne eine Ostumfahrung (Hübelitunnel oder vergleichbare Umfahrung) der Stau an der Hofstettenstrasse und in der Innenstadt nie beseitigt werden kann, und dass nur mit einer solchen Entlastung die Innenstadt für alle Besucherinnen und Bewohner attraktiver gestaltet werden kann, womöglich ohne weitere Verbote und Schikanen. Weitere Probleme sind absehbar, wenn z.B. eine Brücke in der Innenstadt ersetzt werden muss; das ist lediglich eine Frage der Zeit.

Nach den Äusserungen des kantonalen Kreisoberingenieurs sei die Verlängerung der Umfahrung nach Osten, d.h. der Bau des seit mindestens 1956 diskutierten Hübelitunnels, nicht nötig. Angesichts der zu erwartenden Kosten ist nicht anzunehmen, dass der Kanton ohne Engagement der Gemeinde dieses Projekt endlich aus der Schublade nimmt und priorisiert, und Bundesbeiträge werden nicht von selber fliessen. Immerhin sind die für die Zu- und Einfahrten nötigen Flächen in Steffisburg (von Stockhornstrasse bis Goldiwilkreisel) und im Raum Göttibach noch nicht überbaut.

Wir bitten deshalb den Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen (Zahlen bitte für die Jahre 2010 bis 2022 und pro Fahrtrichtung):

1. Wie viele tägliche Fahrten wurden für die Alpenbrücke prognostiziert und wie viele Fahrten finden tatsächlich statt?
2. Wie viele Fahrten werden auf allen Aarequerungen gesamthaft gezählt?
3. Wie viele Fahrten werden auf der Hofstettenstrasse gezählt?
4. Besteht eine Planung für den Fall, dass z.B. die Sinnebrücke ersetzt werden muss und als Verkehrsträger ausfällt, und wenn ja: was ist der Plan für die Bauzeit, wie verändern sich gegebenenfalls die Fahrtenzahlen auf den anderen Achsen?
5. Welche Möglichkeiten sieht der Gemeinderat, nach dem Bau einer Ostumfahrung die entlasteten Strassen (v.a. Hofstettenstrasse, Burgstrasse, Grabenstrasse, Marktgasse, Aarestrasse, Maulbeerplatz, Freienhofgasse, Kreuzgasse) fussgänger- und kundenfreundlicher zu gestalten?
6. Sieht der Gemeinderat andere Lösungsansätze für eine Ostumfahrung als den Hübelitunnel?
7. Welche Kosten hat die Stadt für das Einbahnregime seit 2017 gehabt (Umsignalisierungen, Umbauten, Verkehrsdienst, Beratung, Konferenzen, Öffentlichkeitsarbeit - inkl. interne Kosten)?
8. Hat der Gemeinderat eine fundierte Quantifizierung der Staukosten (wirtschaftlich und ökologisch) erstellen lassen?
9. Ist der Gemeinderat bereit, sich beim Kanton und Bund für eine baldige Planung und Finanzierung einer Ostumfahrung einzusetzen?

Antwort des Gemeinderates

Entgegen der Meinung der Interpellanten gibt es ein klares Konzept zum Verkehrssystem der Region Thun. Ein klar strukturierter und partizipativer Prozess wurde schon vor Jahren definiert und wird konsequent weiterbefolgt. Alle Informationen dazu sind auf der Website www.verkehrszukunft-thun.ch zu finden.

Als Programm für die Umsetzung wirksamer Verkehrsmassnahmen gelten die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK), die alle vier Jahre aktualisiert und dabei an die neuen Entwicklungen und Erkenntnisse angepasst werden. Sie werden von den Gemeinden des ERT jeweils genehmigt und als teilregionale, behördenverbindliche Richtpläne in die Agglomerationsprogramme des Bundes überführt. Die RGSK basierten ursprünglich auf der übergeordneten Gesamtverkehrsstudie der Agglomeration Thun aus dem Jahr 2003, bei welcher sich alle beteiligten ca. 40 Organisationen auf gemeinsame Verkehrsziele und Massnahmenpakete einigten. Entsprechend wurden in den letzten Jahren Massnahmen unter Mitfinanzierung des Bundes und Kanton aus den Massnahmenpaketen 1 und 2 umgesetzt. Dabei wurden folgende Elemente erfolgreich realisiert: Optimale Nutzung vorhandener Strassen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs (STI-Busangebot) sowie des Velo- und Fussverkehrs, der Bau neuer Strassen sowie der Aarequerung im Norden. Als flankierende Massnahmen wurden die Verkehrslenkung in den Parkhausring und die Einführung des Einbahnverkehrsregimes auf den Innenstadtbrücken umgesetzt.

Bereits in der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun von 2003 ist die Aarequerung Süd im Massnahmenpaket 3 und die Ostumfahrung (Hübelitunnel) im Massnahmenpaket 4 als langfristige Massnahme angedacht. In den RGSK wurde festgesetzt, dass die Notwendigkeit einer dieser beiden Massnahmen dann geprüft wird, wenn einerseits die in der Gesamtverkehrsstudie vereinbarten Massnahmenpakete 1 und 2 umgesetzt sind und die entsprechenden Wirkungskontrollen durchgeführt wurden.

Aufgrund der in den letzten Jahren intensiv geführten Diskussionen um die Staubildung am rechten Seeufer haben Kanton und Stadt den Forumsprozess rechtes Thunerseeufer ab 2020 ins Leben gerufen, zu welchem auch die Umsetzung von Sofortmassnahmen ab 2022 zur Verkehrsverflüssigung auf dem bestehenden Strassennetz führten.

Sowohl mit Eröffnung des Bypasses und der Einführung des Einbahnregimes in der Innenstadt als auch mit der Umsetzung der Sofortmassnahmen für das rechte Thunerseeufer wurden Monitorings und Wirksamkeitskontrollen durchgeführt. In Bezug zur Verkehrsmenge wurden alle Ziele aus der Gesamtverkehrsstudie erreicht. Die Thuner Innenstadt wurde nachweislich vom Verkehr entlastet und die angestrebten Verbesserungen für den Pendlerverkehr aus dem Raum Thun Nord resp. Autobahzubringer nach dem rechten Thunerseeufer konnten ebenso erzielt werden.

Mit der aktuell laufenden Verkehrsstudie «Thun – Innenstadt – rechte Seeseite» des Entwicklungsraum Thun ERT wurde nun der Prozess im Sinne des 3. und 4. Massnahmenpakets initiiert.

Grundsätzlich halten der Gemeinderat sowie der Kanton fest, dass der aktuell stufig geführte Prozess dem damals in der Gesamtverkehrsstudie der Agglomeration Thun mit allen Beteiligten vereinbarten und in den RGSK behördenverbindlich festgesetzten Vorgehen entspricht.

Die vorliegenden Fragen der Interpellation wurden auch dem Oberingenieurkreis I zugestellt, weil die Fragen 1, 2, 3, 5 und 6 direkt oder indirekt Kantonsstrassen betreffen.

Zu Frage 1: Wie viele tägliche Fahrten wurden für die Alpenbrücke prognostiziert und wie viele Fahrten finden tatsächlich statt?

Für die Alpenbrücke wurden im Verkehrsmodell 2007, das für die Projektierung des Bypass Thun Nord entwickelt wurde, für das Jahr 2025 16'400 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Das Monitoring aus dem Jahr 2019 erfasste 14'400 Fahrzeuge pro Tag.

Zu Frage 2: Wie viele Fahrten werden auf allen Aarequerungen gesamthaft gezählt?

2007 wurden bei der Verkehrszählung zu den aarequerenden Brücken Regie-, Kuh- und Bahnhofbrücke 40'000 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Nach Eröffnung der Alpenbrücke wurden für die nun vier Brücken im Verkehrsmonitoring 2019 insgesamt 42'600 Fahrzeuge pro Tag gezählt. Gemäss Verkehrsmodell wurde für das Jahr 2025 eine Verkehrsmenge für die vier Brücken von 51'300 Fahrzeugen pro Jahr prognostiziert.

Zu Frage 3: Wie viele Fahrten werden auf der Hofstettenstrasse gezählt?

Auf der Hofstettenstrasse betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) 2014 rund 19'800 Fahrzeuge pro Tag. Auf der Hofstettenstrasse wurde letztmals 2022 ein Monitoring durchgeführt. Bei dieser Messung betrug der DTV 15'550 Fahrzeuge pro Tag. Dies entspricht der Prognose gemäss Verkehrsmodell 2007, welche einen DTV von 15'600 Fahrzeugen pro Tag ermittelte.

Zu Frage 4: Besteht eine Planung für den Fall, dass z.B. die Sinnebrücke ersetzt werden muss und als Verkehrsträger ausfällt, und wenn ja: was ist der Plan für die Bauzeit, wie verändern sich gegebenenfalls die Fahrtenzahlen auf den anderen Achsen?

Der Planungsprozess zur Instandsetzung oder dem Ersatz der Sinnebrücke steht erst noch bevor und wird in Abhängigkeit des Fortschritts des Betriebs- und Gestaltungskonzepts Innenstadt lanciert. Sobald die Brückenplanung von der Wettbewerbsphase in die Vorprojektphase übergehen wird, müssen sämtliche Fragestellungen definiert und erarbeitet und die entsprechenden Spezialisten beigezogen werden. Dannzumal müssen auch die Frage der Verkehrsführung während der Instandsetzung der Brücke als Verkehrsinfrastruktur und die Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsträger (Fussgänger, Velo, öffentlicher Verkehr und motorisierter individueller Verkehr) sowie Lösungsansätze für die Verkehrsführung diskutiert werden.

Zu Frage 5: Welche Möglichkeiten sieht der Gemeinderat, nach dem Bau einer Ostumfahrung die entlasteten Strassen (v.a. Hofstettenstrasse, Burgstrasse, Grabenstrasse, Marktgasse, Aarestasse, Maulbeerplatz, Freienhofgasse, Kreuzgasse) fussgänger- und kundenfreundlicher zu gestalten?

Aktuell wird das Betriebs- und Gestaltungskonzept Innenstadt erarbeitet, in welchem die Grundsätze für einen attraktiven Verkehrsraum bei den aarequerenden Achsen Ost, West sowie für die Aarestasse festgelegt werden sollen. Massnahmendefinition und flankierende Massnahmen für zukünftig neu entlastete Strassenabschnitte werden phasengerecht erarbeitet und entsprechend zu diesem Zeitpunkt in die Planung mit aufgenommen und diskutiert.

Antwort des Kantons:

Die Möglichkeiten auf der Hofstettenstrasse wären beschränkt, denn trotz der Entlastung durch die Umfahrung bliebe das Verkehrsaufkommen auf dem umfahrenen Abschnitt recht hoch. Allfällige Querschnittsoptimierungen müssten vor allem zu Gunsten der Velofahrenden (stadteinwärts) genutzt werden. Auf der Burgstrasse würde die Verkehrsmenge auch nach dem Bau einer Ostumfahrung so hoch sein, dass keine siedlungsorientierte Strassenraumgestaltung möglich wäre. Verbesserungen insbesondere für den Fussverkehr müssten jedoch angestrebt werden.

Zu Frage 6: Sieht der Gemeinderat andere Lösungsansätze für eine Ostumfahrung als den Hübelitunnel?

Im Rahmen des Verkehrsforums wurden im Herbst 2021 Sofortmassnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses am rechten Thunerseeufer und zur Vermeidung von unnötigem Durchgangsverkehr definiert. Im Forumsprozess wurde aber auch in Aussicht gestellt, dass auf regionaler Ebene hinsichtlich des nächsten «Agglomerationsprogramms Siedlung und Verkehr» langfristige Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation am rechten Thunerseeufer diskutiert werden sollen. Vor diesem Hintergrund hat die Kommission Wirtschaft des Entwicklungsraums Thun (ERT) Ende 2021 beschlossen, den im RGSK festgesetzten Prozess im Jahr 2022 anzugehen. Dafür wurde mit dem Ausschuss Verkehr, in dem neben allen betroffenen Gemeinden auch der Kanton Einsitz nimmt, ein spezifisches Gremium eingesetzt, das einen geeigneten Planungsprozess starten und führen soll.

Im Rahmen dieses Prozesses sollen Machbarkeit und Zweckmässigkeit, der seit längerem und immer wieder diskutierten Ansätze zu einer langfristigen Lösung der Verkehrsprobleme am rechten Thunerseeufer geklärt werden. Dazu gehören insbesondere das Prüfen einer «Aarequerung Süd» und des «Hübelitunnels». Diese beiden Infrastrukturlösungen werden organisatorischen Ansätzen (u.a. Umsetzung eines regionalen Verkehrsmanagements) und allfällig weiteren, insbesondere gesamtverkehrlich orientierten Lösungsansätzen gegenübergestellt werden. Die Ergebnisse sollen bis Ende 2023 zu Händen des RGSK 2025 bzw. des Agglomerationsprogramms vorliegen.

Zu Frage 7: Welche Kosten hat die Stadt für das Einbahnregime seit 2017 gehabt (Umsignalisierungen, Umbauten, Verkehrsdienst, Beratung, Konferenzen, Öffentlichkeitsarbeit - inkl. interne Kosten)?

Die genaue Erfassung und Aufschlüsselung der Kosten im Zusammenhang mit dem Einbahnregime ist komplex. Die Einführung des Einbahnregimes hatte nur geringfügige Kosten zur Folge, welche im Rahmen des jährlichen Budgets finanziert wurden.

Die Bezifferung der städtischen Aufwendungen bezüglich des Prozesses hin zum Einbahnregime ist schwierig. Die Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun wurde 2001 gestartet und vollumfänglich vom Kanton finanziert. Das Einbahnregime hingegen wurde erst 2018 eingeführt. Dies erschwert die präzise Berechnung der Aufwendungen, da sie nicht isoliert betrachtet werden können und über mehrere Jahre und Prozessschritte gedauert haben. Darüber hinaus erfordert die Ermittlung der internen Kosten, einschliesslich personeller Ressourcen und Zeitaufwand, eine umfangreiche Datenanalyse und Abstimmung zwischen verschiedenen Abteilungen. Dies insbesondere auch im Zusammenhang mit den intensiv geführten Diskussionen um die Staubildung am rechten Seeufer, bei welchem die Verwaltung wie auch die beiden betroffenen Vorsteher der Direktionen Präsidiales und Stadtentwicklung sowie Bau und Liegenschaften seit 2019 viele Stunden investiert haben. Petition, Interpellationen, Forumsprozess und runder Tisch mussten intensiv begleitet und betreut werden. Diese Aufwendungen wurden dem laufenden Tagesgeschäft zugeordnet und nicht gesondert erfasst.

Der Verkehrsdienst in der Innenstadt, für die Verkehrsregelung bei Fussgängerstreifen, wird seit 2003 betrieben, lange vor der Einführung des Einbahnregimes. Dank der Einführung der blauen Welle 2011 im Unteren Bälliz und 2020 in der Freihofgasse konnten Standorte für den Verkehrsdienst reduziert und die Kosten entsprechend immer wieder gesenkt werden. Der Auftrag Verkehrsdienst an Fussgängerstreifen wird immer für fünf Jahre ausgeschrieben und durch den Stadtrat genehmigt, letztmals 2020 für die Jahre 2021 bis 2025.

Für den Verkehrsversuch Sofortmassnahmen Innenstadt zur Verkehrsverflüssigung im Zusammenhang mit den von den Delegierten des runden Tisches einstimmig verabschiedeten Sofortmassnahmen zur Stauverminderung am rechten Seeufer im November 2021, daraufhin bewilligte der Gemeinderat einen Kredit von 195'000 Franken.

Zu Frage 8: Hat der Gemeinderat eine fundierte Quantifizierung der Staukosten (wirtschaftlich und ökologisch) erstellen lassen?

Nein, bis heute wurde dies nicht quantifiziert. Die Kosten von Staustunden können auf verschiedene Weisen gemessen werden, je nachdem, welchen wirtschaftlichen Ansatz oder welche Umweltfaktoren man berücksichtigen möchte. Eine fundierte Erhebung der Staukosten durch ein externes Büro für einen so kleinen Raum ist mit sehr hohen Kosten verbunden. Staukostenberechnungen mit Einbezug der volkswirtschaftlichen Effekte werden einzig vom ASTRA (Bundesamt für Strassen) jährlich für das Nationalstrassennetz erhoben. Die Überprüfung erfolgt abschnittsweise zwischen zwei Autobahnanschlüssen anhand der vier Indikatoren «Staukosten», «Verkehrszustand», «Gefahrene Geschwindigkeit» und «Planbarkeit der Reisezeit». Einzelne Kantone erheben in unregelmässigen Abständen die Staukosten auf dem Kantonsstrassennetz.

Diese Studien verwenden oft umfangreiche Datenanalysen, Modellierung und Berechnungen, um die verschiedenen Auswirkungen von Staus zu erfassen. Einige Dimensionen, die bei einer fundierten Quantifizierung erhoben werden müssen, sind:

Wirtschaftliche Kosten von Staus:

- **Zeitverlust und Produktivitätskosten:** Dies umfasst den Zeitverlust für Pendler, Lieferungen und Geschäftsreisen. Studien versuchen, den Wert der verlorenen Arbeitszeit zu quantifizieren, indem sie den durchschnittlichen Stundenlohn oder das Einkommensniveau der Pendler verwenden.
- **Treibstoffverbrauch und Betriebskosten:** Staus führen zu einem erhöhten Treibstoffverbrauch und verschlechtern den Kraftstoffverbrauch von Fahrzeugen. Dies führt zu höheren Betriebskosten für Fahrer und Unternehmen.
- **Umweltkosten:** Staus tragen zur Luftverschmutzung bei, da Fahrzeuge im Stau oft im Leerlauf stehen. Dies führt zu höheren Emissionen von Schadstoffen wie Kohlendioxid (CO₂), Stickoxiden (NO_x) und Feinstaub.

Ökologische Kosten von Staus:

- **Luftverschmutzung:** Staus tragen zur Verschlechterung der Luftqualität bei, was negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen und die Umwelt haben kann.
- **Klimawandel:** Durch den erhöhten Treibstoffverbrauch und die erhöhten Emissionen von Treibhausgasen wie CO₂ tragen Staus zum Klimawandel bei.
- **Lärmbelästigung:** Staus führen zu erhöhtem Verkehrslärm, der sich negativ auf die Lebensqualität der Anwohnenden auswirken kann.
- **Raumverbrauch:** Staus erfordern mehr Infrastruktur und Verkehrsflächen, was zu einem höheren Flächenverbrauch führt und wertvollen Raum beansprucht.

Die genaue Quantifizierung dieser Kosten ist sehr komplex, da sie von vielen Faktoren abhängen, darunter die geografische Lage, die Bevölkerungsdichte, die Verkehrsstruktur und vieles mehr. Im Rahmen der Verkehrsstudie «Thun – Innenstadt – rechte Seeseite» werden Berechnungen zum Kosten-Nutzen-Verhältnis mit Berücksichtigung der Reisezeit angestellt. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.



Zu Frage 9: Ist der Gemeinderat bereit, sich beim Kanton und Bund für eine baldige Planung und Finanzierung einer Ostumfahrung einzusetzen?

Der Gemeinderat unterstützt den aktuell laufenden Prozess der Verkehrsstudie «Thun – Innenstadt – rechte Seeseite». Aus der Machbarkeitsstudie zur Zweckmässigkeit sollen bis Ende Jahr Massnahmen zu Handen des RGSK 2025 und des Agglomerationsprogramms der 5. Generation des Bundes vorliegen und eingereicht werden können.

Thun, 15. September 2023

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller