

Stadtratssitzung vom 30. Juni 2011

Interpellation Nr. I 3/2011

Interpellation betreffend Begleitprojekte des Bypass Thun Nord

SVP-Fraktion vom 17. Februar 2011; Beantwortung

1. Wortlaut der Interpellation

Sachverhalt:

Der Bypass Thun Nord ist eines – das grösste und somit bedeutsamste – von vielen Strassenprojekten des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung Thun. Zu diesem Bypass Thun Nord gehören auch diverse Begleitmassnahmen und Projekte.

Fragen an den Gemeinderat:

1. Stimmt es, dass sämtliche Begleitmassnahmen des Aggloprogramms der 1. Generation zwingend gemacht werden müssen, damit die Ausführung des Bypass Thun Nord betreffend Termine, Kosten, Finanzierung nicht gefährdet werden?
2. Falls nein: gibt es Massnahmen die zwingend ausgeführt werden müssen, um den Bypass Thun Nord nicht zu gefährden?
3. Falls ja: welche Begleitprojekte betrifft es? Welche Begleitprojekte haben keinen Einfluss auf die Finanzierung des Bypass Thun Nord?
4. In welchem Zeitrahmen müssen die notwendigen Begleitprojekte (AP 1. Gen) umgesetzt werden? In welchem Zeitrahmen müssen die nicht zwingend notwendigen Begleitprojekte (AP 1. Gen) umgesetzt werden, um die Finanzierung des Bypass Thun Nord nicht zu gefährden?
5. Sind die finanziellen Zusicherungen des Bundes (40 %) und des Kantons (50 % der Restkosten) definitiv der Stadt Thun zugesichert?
6. Der Bund verlangt, dass im Sommer 2012 das überarbeitete resp. weiterentwickelte Aggloprogramm – genannt Aggloprogramm der 2. Generation (AP 2. Gen) – vorgelegt wird. Welche Projekte sind in diesem AP 2. Gen. vorhanden?

2. Antwort des Gemeinderates

Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun

Die sich seit Jahrzehnten in und um Thun verschärfenden Verkehrsprobleme mitsamt deren negativen Auswirkungen in den Bereichen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt können nur mit einem gemeindeübergreifenden Gesamtkonzept gelöst werden, welches alle Verkehrsmittel umfasst. Eine Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung ist unumgänglich. Daher wurde in den Jahren 2000 bis 2003 die Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun ausgearbeitet, an welcher die verschiedensten Organisationen, Parteien und Gruppierungen mitwirkten und diese auch unterzeichneten. Diese Studie wurde schliesslich in das Agglomerationsprogramm (AP) Siedlung und Verkehr Thun überführt. Sie enthält Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr, für den öffentlichen Verkehr wie auch für den Langsamverkehr. Die verschiedenen Verkehrsmittel sollen sich ergänzen und nicht konkurrieren resp. behindern. Durch eine mit der Verkehrsplanung eng verknüpfte Siedlungsplanung (z. B. kurze Distanzen zwischen Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitbeschäftigungsorten) soll per Saldo weniger Verkehr verursacht werden. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen soll der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr gefördert und der motorisierte Verkehr verträglicher gestaltet werden. Insgesamt muss der gesamte Verkehr auf der vorhandenen und knappen Verkehrsfläche optimal organisiert werden.

Das AP Siedlung und Verkehr Thun stellt ein langfristiges Planungsinstrument dar, welches zukünftig periodisch erneuert wird. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung des Verkehrs und der Siedlungsentwicklung der ganzen Agglomeration. Kernelement des Agglomerationsprogrammes Thun der ersten Generation (AP 1) ist der Bypass Thun Nord.

Er verfolgt - zusammen mit den Begleitprojekten - nachstehende Ziele:

- Entlasten der Thuner Innenstadt vom Durchgangsverkehr.
- Realisieren einer leistungsfähigen Tangentialverbindung zwischen Thun Süd/West und Thun Nord/Steffisburg.
- Direkte Anbindung des Entwicklungsschwerpunktes Thun Nord/Steffisburg an das übergeordnete Strassennetz.

In der Region Thun wird seit mehr als 50 Jahren an Lösungen für eine weitere Aarequerung gearbeitet, welche die Verkehrssituation in Thun verbessert und insbesondere die Thuner Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlastet und somit Thun als Wirtschafts-, Arbeits- und Wohnstandort stärkt. Dabei stand die Agglomeration Thun noch nie so nahe an einer Realisierung wie jetzt. Der Gemeinderat will mit einer konsequenten Haltung das Agglomerationsprogramm unterstützen und die rasche Realisierung der einzelnen Projekte, insbesondere des Bypass Thun Nord, nicht gefährden. Bei einem Projekt, in welchem der Bund, der Kanton und die Gemeinden involviert sind, ist es wichtig, dass die unterste Stufe (die Gemeinde) die Projekte aktiv und positiv unterstützt. Die Agglomeration und die Stadt Thun stehen mit den Projekten in direkter Konkurrenz mit anderen Schweizer Städten und Gemeinden. Es ist wichtig und entscheidend, dass die Bundes- und Kantonsbeiträge nach Thun geholt und damit Jahrzehnte alte Bedürfnisse realisiert werden, welche bei einer alleinigen Finanzierung durch die Stadt nicht denkbar wären.

Zu den Fragen im Einzelnen

Zu Frage 1: Stimmt es, dass sämtliche Begleitmassnahmen des Aggloprogramms der 1. Generation zwingend gemacht werden müssen, damit die Ausführung des Bypass Thun Nord betreffend Termine, Kosten, Finanzierung nicht gefährdet werden?

Nein. Alle A-Projekte sind, wie auch der Bypass Thun Nord, Bestandteile des AP 1. Der Bund hat die Wirkung und die Massnahmen des gesamten AP beurteilt und auf Grund der sehr guten Gesamtbilanz den maximalen Bundesbeitrag von 40 Prozent festgesetzt.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat im Januar 2011 mit dem Kanton, als Trägerschaft des AP, die Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Mit diesem Vertrag verpflichtet sich der Bund zur Mitfinanzierung der Massnahmen im Rahmen des im Prüfbericht festgelegten Prozentsatzes von 40 Prozent. Andererseits bestätigt der Kanton, die enthaltenen Massnahmen umzusetzen. Der Gemeinderat hat im Jahr 2010 vom Entwurf der Leistungsvereinbarung Kenntnis genommen und sich einverstanden erklärt die Thuner Agglomerationsprojekte zu realisieren. Der Baubeginn der einzelnen Massnahmen ist nicht an eine fixe Frist gekoppelt. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Die optimale Wirkung des AP wird im Zusammenspiel der Massnahmen erreicht. Allfälliges Rosinenpicken würde die Wirkung vermindern. Werden Massnahmen des Programms nicht oder nur teilweise umgesetzt, kann dies der Bund bei der Beurteilung und Festlegung des Bundesbeitragssatzes der nächsten Generation des Agglomerationsprogrammes (AP 2) berücksichtigen, das heisst er kann den Beitragssatz für das AP 2 um bis zu 10 % kürzen.

Die Stadt Thun hat die in der Leistungsvereinbarung enthaltenen Massnahmen in ihrem Investitionsprogramm der Jahre 2011 ff. aufgenommen. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Zu Frage 2: Falls nein: gibt es Massnahmen die zwingend ausgeführt werden müssen, um den Bypass Thun Nord nicht zu gefährden?

Ja. Der Einbahnverkehr in der Thuner Innenstadt (Sinnebrücke/Obere Hauptgasse in Fahrtrichtung Lauitor, Allmendbrücke in Fahrtrichtung Guisanplatz, Velo, Mofa, Bus und Taxi im Gegenverkehr) sowie die Tempo-30-Zone Schwäbis, welche zum grössten Teil auf Gemeindegebiet von Steffisburg liegt, sind rechtlich mit dem Bypass Thun Nord verknüpft. Ohne diese flankierenden Massnahmen könnte das Ziel des Bypass Thun Nord, die Thuner Innenstadt und das Schwäbisquartier vom Durchgangsverkehr zu entlasten, nicht erreicht werden, wodurch der Bypass umweltrechtlich nicht bewilligungsfähig wäre. Deshalb wurden diese beiden Verkehrsmassnahmen bereits jetzt, zeitgleich mit der Strassenplanaufgabe (Baugesuch) des Bypass, publiziert. Umgesetzt werden diese Massnahmen mit der Inbetriebnahme der neuen Aarequerung, dem Bypass Thun Nord. Weiter ist auch die Lärmschutzwand an der Burgerstrasse ein flankierendes Projekt zum Bypass Thun Nord, welches auch Teil der stadtweiten Lärmsanierungsprojekte darstellt.

Zu Frage 3: Falls ja: welche Begleitprojekte betrifft es? Welche Begleitprojekte haben keinen Einfluss auf die Finanzierung des Bypass Thun Nord?

Die Projekte des AP können nicht in zwei Kategorien "mit Einfluss" und "ohne Einfluss" unterteilt werden (vgl. auch Antwort zu Frage 1). Die beigelegte Tabelle zeigt die voraussichtliche Terminierung der einzelnen Projekte.

Zu Frage 4: In welchem Zeitrahmen müssen die notwendigen Begleitprojekte (AP 1. Gen) umgesetzt werden? In welchem Zeitrahmen müssen die nicht zwingend notwendigen Begleitprojekte (AP 1. Gen) umgesetzt werden, um die Finanzierung des Bypass Thun Nord nicht zu gefährden?

Die Projekte des AP können nicht in "notwendige" und "nicht zwingend notwendige" unterteilt werden. Laut Programmgedanke sollen die Projekte in der Periode 2011 bis 2014 begonnen werden. Da einzelne Massnahmen mit anderen Bauvorhaben und Partnern abgestimmt werden müssen, sind sie teilweise für später vorgesehen (vgl. auch Antwort zu Frage 1).

Zu Frage 5: Sind die finanziellen Zusicherungen des Bundes (40 %) und des Kantons (50 % der Restkosten) definitiv der Stadt Thun zugesichert?

Das UVEK hat im Januar 2011 mit dem Kanton Bern eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Damit verpflichtet sich der Bund zur Mitfinanzierung der Massnahmen im Rahmen des im Prüfbericht festgelegten Prozentsatzes von 40 Prozent.

Der Kanton Bern ist gemäss Art. 62 Strassengesetz verpflichtet, an Verkehrsinfrastrukturen welche der Bund mit Beiträgen unterstützt, Kantonsbeiträge auszurichten. Die Kantonsbeiträge werden pro Objekt 35 bis 50 % der nach Abzug der Bundesbeiträge verbleibenden Kosten betragen. Das Tiefbauamt als federführende Abteilung wird jeweils projektweise die Anträge um Zusicherung von Kantonsbeiträgen einreichen.

Zu Frage 6: Der Bund verlangt, dass im Sommer 2012 das überarbeitete resp. weiterentwickelte Aggloprogramm – genannt Aggloprogramm der 2. Generation (AP 2. Gen) – vorgelegt wird. Welche Projekte sind in diesem AP 2. Gen. vorhanden?

Das AP 2 wird Massnahmen für die Finanzierungsetappe von 2015 bis 2018 beinhalten. Das vorhandene AP 1 und das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland-West (RGSK TOW) bilden die Grundlagen, aus welchen bis im Sommer 2011 das AP 2 herausgearbeitet wird. Die veränderten Rahmenbedingungen sowie die Auswirkungen der umgesetzten, im Bau befindlichen oder bevorstehenden Massnahmen aus dem AP 1 werden berücksichtigt.

Weiterhin stehen, wie schon im AP 1, folgende Grundgedanken im Vordergrund:

- Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsplanung
- Verkehr vermeiden, verlagern und verträglicher gestalten
- Stärken des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs

Das AP 2 wird aus verschiedenen kleineren und grösseren (Einzel)massnahmen aus dem Bereich Verkehr und Siedlungsentwicklung bestehen, welche im Gesamtkontext betrachtet, wesentlich zur Verbesserung des Gesamtsystems Verkehr beitragen. Neben den aktualisierten bisherigen Massnahmen werden zum Beispiel die folgenden drei wichtigen Projekte zur Aufnahme ins AP 2 beantragen:

- Eine neue Verbindungsstrasse zwischen Weststrasse und Pfandernstrasse, "Lüsslispange" genannt, welche als tangentielle Verkehrsachse das Neufeldquartier (Buchholzstrasse) vom Durchgangsverkehr entlasten, die geplante Siedlungserweiterung "Lüssli", südlich des Lüssliweges erschliessen und als Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte dienen wird.
- Eine zusätzliche Fussgängerunterführung im südlichen Bereich des Bahnhof Thun, welche die heutige Hauptunterführung entlasten und die Verkehrssituation auf dem Bahnhofplatz verbessern wird.
- Neue oder angepasste Erschliessungsstrassen sowie Ausbau der Fussgängerbahnunterführungen im ESP Thun Nord, abgestimmt auf die Arealentwicklung.

Die kantonale Vorprüfung des AP 2 wird vom Sommer 2011 bis Anfang 2012 dauern. Danach wird das Programm entsprechend überarbeitet, bevor es bis am 31. Juli 2012 beim Bund eingereicht wird.

Thun, 26. Mai 2011

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Ratssekretär
Marius Mauron

Beilage

- Ablaufprogramm Projekte A, Agglomerationsprogramm, 17. Mai 2011