

Stadtratssitzung vom 21. März 2024

Bericht Nr. 4/2024**Gemeindeinitiative «Sichere Velorouten für Thun» (Thuner Velo-Initiative)**

Ablehnung der Initiative und Genehmigung der Abstimmungsbotschaft

1 Übersicht**1.1 Die Gemeindeinitiative «Sichere Velorouten für Thun» (Thuner Velo-Initiative)**

Am 6. Juli 2023 wurde die Gemeindeinitiative «Sichere Velorouten für Thun» (Thuner Velo-Initiative) mit 1'830 Unterschriften eingereicht. Die Initiative hat den folgenden Wortlaut:

«Gestützt auf Artikel 22 ff. der Stadtverfassung verlangen die in der Gemeinde Thun stimmberechtigten Unterzeichnerinnen und Unterzeichner in Form des ausgearbeiteten Entwurfs folgende Änderung des Reglements über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement) (Stadtratsbeschluss Nr. 62 vom 27. Oktober 2016):

Art. 8 Rollender Verkehr – 1. Veloverkehr

Abs. 3 (neu)

Die Stadt realisiert bis spätestens zehn Jahre nach Inkrafttreten dieser Bestimmung ein mindestens 25 km langes Velohaupttroutennetz. Dieses besteht aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten, die nach Möglichkeit von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden. Die Velohaupttrouten werden als Radwege, Velostrassen oder in Ausnahmen auf Radstreifen geführt. Der Gemeinderat informiert bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand.»

1.2 Gültigkeit der Initiative

Gemäss Artikel 24 Absatz 1 Stadtverfassung (StV) hat der Gemeinderat die Gültigkeit von Initiativen zu prüfen. Nach durchgeführter Prüfung erklärte der Gemeinderat die Gemeindeinitiative «Sichere Velorouten für Thun» am 20. September 2023 für gültig. Der Entscheid wurde dem Initiativkomitee mitgeteilt und im Thuner Amtsanzeiger publiziert.

1.3 Verfahren und Fristen zur Behandlung der Initiative

Die Initiative fordert eine Änderung des Reglements über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement). Die Änderung des Reglements liegt – unter Vorbehalt des fakultativen Referendums – im Zuständigkeitsbereich des Stadtrates (Art. 38 lit. a StV). Der Stadtrat kann somit die Initiative annehmen, den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative beantragen oder einen Gegenvorschlag unterbreiten (Art. 26 Abs. 1 StV).

Der Stadtrat beschliesst über gültige Initiativen innert neun Monaten nach deren Einreichung (Art. 25 Abs. 1 StV). Sind die Stimmberechtigten zuständig oder lehnt der Stadtrat eine Initiative zu einem Gegenstand aus seinem eigenen Zuständigkeitsbereich ab, ist die Initiative innert 15 Monaten seit der Einreichung den Stimmberechtigten zu unterbreiten (Art. 25 Abs. 2 StV). Folgt der Stadtrat im vorliegenden Fall dem Antrag auf Ablehnung der Initiative, muss die Initiative den Stimmberechtigten demzufolge bis spätestens am 22. September 2024 unterbreitet werden (letzter eidgenössischer Blanko-Abstimmungstermin vor Fristablauf).

2 Begriffserläuterungen

Im Zentrum der Initiative stehen drei verkehrstechnische Begriffe, deren exakte Bedeutung nicht allgemein bekannt ist: Radwege, Radstreifen und Velostrassen. Diese drei Begriffe werden nachstehend erläutert.

2.1 Radwege

Als Radweg wird im Volksmund ein Weg verstanden, der primär Velos zur Verfügung steht. Aus rechtlicher Sicht handelt es sich um einen Weg, welcher Fahrrad- und Motorfahrradfahrenden vorbehalten ist. Gleichzeitig sind diese dazu verpflichtet, den Radweg zu benützen.¹ Fussgängerinnen und Fussgänger dürfen Radwege begehen, wo ein Trottoir oder ein Fussweg fehlen.² Motorrädern und Motorwagen ist die Benutzung von Radwegen verboten. Signalisiert werden Radwege mit dem Signal 2.60 «Radweg» gemäss eidgenössischer Signalisationsverordnung.³



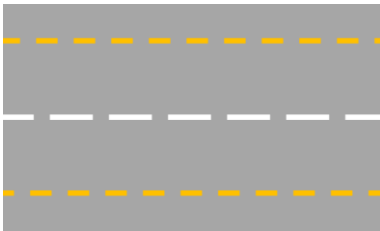
¹ Art. 43 Abs. 2 Strassenverkehrsgesetz SVG (siehe [SR 741.01 - Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958](#)) und Art. 33 Abs. 1 Signalisationsverordnung SSV (siehe [SR 741.21 - Signalisationsverordnung vom 5. September 1979](#)).

² Art. 40 Abs. 2 Verkehrsregelverordnung VRV (siehe [SR 741.11 - Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962](#)).

³ Art. 33 Abs. 1 SSV

2.2 Radstreifen

Unter Radstreifen werden mittels gelber Linien abgetrennte Bereiche der Fahrbahn verstanden (Markierung 6.09 «Radstreifen» gemäss eidgenössischer Signalisationsverordnung,⁴ siehe nachstehende Abbildung). Die gelbe Linie kann unterbrochen oder ununterbrochen markiert werden. Eine ununterbrochene Linie darf von Fahrzeugen weder überfahren noch überquert werden. Motorwagen dürfen auf dem mit einer unterbrochenen Linie abgegrenzten Radstreifen fahren, sofern sie den Fahrradverkehr nicht behindern.⁵ Das Parkieren auf Radstreifen und auf der Fahrbahn neben solchen Streifen ist untersagt.⁶



Eine gesetzliche Regelung zur Radstreifenbreite existiert nicht. Die vorhandenen Normen und Arbeitshilfen lassen einen gewissen Interpretationsspielraum offen. Das am meisten verbreitete Mass für die Breite von Radstreifen liegt bei 1.50 m. Bei Steigungen und hohem Veloverkehrsaufkommen werden breitere Radstreifen empfohlen. Oft genannt werden die Masse 1.80 m, 2.00 m und 2.50/2.60 m, wobei mehrere Herleitungen möglich sind (Breite von Kinderanhängern, Überholmöglichkeiten unter Velofahrenden etc.).

2.3 Velostrassen

Velostrassen sind im schweizerischen Strassenverkehrsrecht erst seit dem 1. Januar 2021 verankert.⁷ Velostrassen dürfen ausschliesslich in Tempo-30-Zonen eingeführt werden. Auf Velostrassen wird der Rechtsvortritt aufgehoben, das heisst, seitliche Einmündungen werden entweder mit einer «Kein Vortritt»-Signalisation, einer «Stop»-Signalisation oder einer Trottoirüberfahrt untergeordnet. Zur Verdeutlichung der «Velostrasse» dürfen auf der Fahrbahn grosse Velo-Symbole markiert werden:



Eine weitergehende Signalisation von Velostrassen ist rechtlich nicht möglich. Es existiert kein Signal «Velostrasse». Auf Velostrassen gelten im Übrigen dieselben Vortrittsverhältnisse wie auf

⁴ Art. 74a Abs. 1 SSV

⁵ Art. 40 Abs. 3 VRV

⁶ Art. 19 Abs. 2 lit. d VRV

⁷ Artikel 4 Absatz 1 lit. b Verordnung des UVEK über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (siehe [SR 741.213.3 - Verordnung des UVEK vom 28. September 2001 über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen](#)).

anderen Strassen, das heisst Velos geniessen auf Velostrassen weder Vortritt vor Motorfahrzeugen noch schränken Velostrassen die Strassenbenutzung für Motorfahrzeuge in irgendeiner Form ein.

Eine Strassenbaunorm zu Velostrassen existiert zurzeit nicht. Abgeleitet aus den spärlichen Aussagen des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) bzw. aus Arbeitshilfen von Städten und Fachverbänden ergeben sich grob folgende Einsatzkriterien: Velostrassen sollen dort angelegt werden, wo eine hohe Velofrequenz erwartet wird. Das Verkehrsaufkommen des motorisierten Verkehrs soll niedrig sein. Velos und Motorwagen sollen unbehindert kreuzen können, so dass eine gewisse minimale Fahrbahnbreite notwendig ist, was dazu führen kann, dass bestehende Längsparkfelder und seitliche Einengungen zur Verkehrsberuhigung entfernt werden müssen. Linienbusverkehr und Velostrassen schliessen sich gegenseitig nicht generell aus; auf Strassen mit dichtem Linienbusverkehr kann es allerdings zu Konflikten kommen, da die Geschwindigkeit der Linienbusse tendenziell reduziert wird und Fahrbahnhaltestellen zu Wartezeiten für Velofahrende führen.

3 Beurteilung des Gemeinderates

Der Gemeinderat steht dem Ziel der Initiative, das Veloverkehrsnetz auszubauen, positiv gegenüber. Eine Förderung des Veloverkehrs entspricht auch den Legislaturzielen des Gemeinderates (Legislaturziel Nr. 8 «Thun verfügt über mehr, attraktivere und sicherere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen») und den städtischen Grundlagenpapieren, namentlich dem Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK). Um die Haltung des Gemeinderates zur Initiative zu begründen, wird die Initiative nachstehend analysiert.

3.1 Idee der Initiantinnen und Initianten

Die Initiative will, dass binnen zehn Jahren ein mindestens 25 km langes Velohaupttroutennetz realisiert wird. Die Velohaupttrouten sollen nach Möglichkeit von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden. Als Arten der Veloverkehrsführung (Führungsprinzip) sollen entweder Radwege, Velostrassen oder in Ausnahmefällen Radstreifen möglich sein. Der Gemeinderat hat bis zum Erreichen dieses Ziels jährlich in geeigneter Form über den Zwischenstand zu informieren.

3.2 Die heutige Situation des Veloverkehrs, bekannte Schwachstellen und laufende Projekte

Ein grosser Teil des Thuner Stadtgebietes ist flach und eignet sich ideal zum Velofahren. Mit zunehmender Verbreitung von Elektrovelos werden auch die höher gelegenen Gebiete wie beispielsweise Lauenen, Ried, Hofstetten sowie der Strättlihügel und Goldwil besser mit dem Velo erreichbar. Das engmaschige Thuner Strassennetz ermöglicht individuelle und kurze Velowege. Die Ausdehnung des Thuner Gemeindegebietes von Norden nach Süden beträgt rund 5.5 Kilometer und von Osten nach Westen rund 4.5 Kilometer (ohne Goldwil). Die Mehrheit der Thuner Bevölkerung erreicht die Innenstadt und den Bahnhof mit dem Velo in weniger als 15 Minuten. Entsprechend wird in Thun rege velogefahren, wenn insgesamt auch etwas weniger häufig als in den Städten Bern, Basel oder Winterthur, wo der Veloverkehrsanteil besonders hoch ist.

Trotz der insgesamt vorteilhaften Ausgangslage für den Veloverkehr bestehen in der Stadt Thun Schwachstellen. So gibt es bekannte Defizite in der Veloverkehrssicherheit (zum Beispiel bei einigen

Kreiseln und Kreuzungen). Die Platzverhältnisse im Strassenraum sind in Thun oft eng, so dass kaum Platz für neue Radwege oder breite Radstreifen besteht. Oft müsste Land von Privaten erworben werden, bloss um minimale Radverkehrsinfrastrukturen zu ermöglichen. Der Widerstand gegen Landabtretungen ist erfahrungsgemäss durchwegs gross, so dass solche Projekte langsam oder allzu oft gar nicht vorankommen. Auch beim ruhenden Veloverkehr bestehen Defizite. Seit Jahren stehen rund um den Bahnhof zu wenig Veloabstellplätze zur Verfügung. Dies zeigt sich täglich an überfüllten Abstellplätzen. Das Potenzial für kostengünstige oberirdische Veloabstellanlagen ist weitgehend ausgeschöpft, so dass für einen substanziellen Ausbau der Veloabstellanlagen zunehmend teure unterirdische Optionen evaluiert und ernsthaft ins Auge gefasst werden müssen.

Der Ausbau des Velonetzes und Verbesserungen für den Veloverkehr sind dem Gemeinderat wichtig. Für die laufende Legislatur hat er sich zum Ziel gesetzt, mehr, attraktivere und sicherere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen voranzutreiben. Diverse Massnahmen hat die Stadt Thun in den letzten Jahren bereits umgesetzt. Beispielsweise:

- 2019 Vergrösserung der Veloabstellanlage «Stückgut Süd»
- 2020 Erneuerung der Velostation am Bahnhof Thun
- 2020 bis 2024: Ausbau Veloverleihsystem
- 2021 Öffnung der Uttigenstrasse für den Veloverkehr
- 2021 Erweiterung der Abstellplätze in der Altstadt
- 2021 Inbetriebnahme eines Messstellennetzes einschliesslich dreier Velobarometer
- 2021 und 2022 Koexistenzkampagnen für den Fuss- und Veloverkehr
- Laufend: Sanierung diverser Unfallschwerpunkte mit Sofortmassnahmen

Acht grössere Veloprojekte sind gegenwärtig in Projektierung. Dazu gehören Grossprojekte wie die «Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof–Selvequartier–Schwäbis» und der Ausbau der Velohauptroute «Burger- und General-Wille-Strasse». Bei vier Projekten handelt es sich um Streckenmassnahmen mit einer nennenswerten Längenausdehnung. Die vier Streckenmassnahmen umfassen zusammen eine Strecke von rund 7.5 km. Bei den anderen vier Projekten handelt es sich um Punktmassnahmen, die nicht nennenswert längenwirksam sind bzw. deren Länge sich zum heutigen Zeitpunkt nicht eindeutig bestimmen lässt (velofreundliche Optimierung von Kreuzungen, Kreiseln und kurzen Strassenabschnitten; punktuelle oder einseitige Ergänzung von Radstreifen; neue Aarequerungen mittels Kettenfähre und Brücke).

Das Gesamtverkehrskonzept 2035 der Stadt Thun sieht weitere 15 Velomassnahmen vor, die in den kommenden Jahren projektiert und in den Agglomerationsprogrammen finanziell gesichert werden. Bei acht Projekten handelt es sich um Streckenmassnahmen mit einer nennenswerten Längenausdehnung. Die acht Streckenmassnahmen umfassen zusammen eine Strecke von rund 12 km. Bei den anderen sieben Projekten handelt es sich um Punktmassnahmen, die nicht nennenswert längenwirksam sind bzw. deren Länge sich zum heutigen Zeitpunkt nicht eindeutig bestimmen lässt (Ausbau der Veloparkierung am Bahnhof, in der Innenstadt und beim Strandbad; velofreundliche Optimierung von Kreuzungen, Kreiseln und kurzen Strassenabschnitten; Verbreitern von zwei Unterführungen und Neubau einer Unterführung; Verbessern der Koexistenz Veloverkehr/Fussverkehr).

Eine tabellarische Übersicht über die im Zeithorizont von 2019 bis 2035 umgesetzten und geplanten Velomassnahmen mit konkreten Umsetzungshorizonten für die einzelnen Massnahmen liegt dem Stadtratsbericht bei.

3.3 Die Velo-Initiative im Vergleich mit der kantonalen, regionalen und kommunalen Raum- und Verkehrsplanung

Es bestehen verschiedene übergeordnete und städtische Planungsinstrumente, welche sich mit dem Veloverkehr beschäftigen:

Auf nationaler Ebene sorgt das neue Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) von 18. März 2022 (in Kraft seit 1. Januar 2023) für bessere und sicherere Velowege, indem die Kantone zur behördenverbindlichen Planung und Realisierung von Velowegnetzen verpflichtet werden.

Auf kantonomer Ebene legt der Sachplan Veloverkehr (nachgeführt am 6. März 2023) die Velorouten mit kantonomer Netzfunktion für den Alltags- und Freizeitverkehr behördenverbindlich fest.

Auf regionaler Ebene wurde das Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW) erarbeitet und in der aktuellen Fassung vom Kanton im Jahr 2021 als teilregionaler Richtplan genehmigt. Es beinhaltet das jeweilige Agglomerationsprogramm mit den entsprechenden (Velo)-Massnahmen.

Über die Agglomerationsprogramme (AP) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihren Agglomerationsprogrammen die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Die Stadt Thun konnte bisher in allen vier AP-Generationen Infrastrukturprojekte anmelden und damit von Bundesmitteln profitieren, um Massnahmen im Verkehrs- und insbesondere im Velobereich umzusetzen. Die Stadt Thun verfolgt die Strategie, Verkehrsmassnahmen wenn immer möglich in einem Agglomerationsprogramm unterzubringen.

Die regionale Velonetzplanung des Entwicklungsraumes Thun (ERT) legt die Linienführungen für den Alltagsveloverkehr (nicht behördenverbindlich) fest und leitet den Handlungsbedarf sowie die nötigen Massnahmen auf regionaler Stufe ab. Die regionale Velonetzplanung vom 3. September 2019 beinhaltet auch die Schliessung der physischen und qualitativen Netzlücken gemäss kantonomem Sachplan Veloverkehr.

Das Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK) stellt schliesslich das detaillierteste Planungsinstrument dar und bildet als Steuerungsinstrument des Gemeinderats die wichtigsten Ziele der Verkehrspolitik der Stadt Thun für die nächsten 20 Jahre ab (genehmigt durch den Gemeinderat am 5. Dezember 2018; verwaltungsanweisend, aber nicht behördenverbindlich). Das Gesamtverkehrskonzept legt Netzkonzepte für die verschiedenen Verkehrsmittel fest und definiert Massnahmen, welche der Erreichung der Ziele dienen. Mit dem Netzplan Veloverkehr wird ein zusammenhängendes Velo-Haupttroutennetz konzeptionell festgelegt.

Die Thuner Velo-Initiative zeigt in den groben Zügen eine wesentliche Übereinstimmung mit den Aussagen der kantonalen, regionalen und kommunalen Planungsinstrumente zum Thema Veloverkehr. Die Stossrichtung des kommunalen Instruments, des Gesamtverkehrskonzepts Stadt Thun 2035 (GVK), deckt sich weitgehend mit den Inhalten der Velo-Initiative, wobei in einzelnen Aspekten Abweichungen bestehen:

- **Netzlänge:** Die Netzlänge der Velohaupttrouten liegen im Gesamtverkehrskonzept und in der Initiative in derselben Grössenordnung, bei rund 25 km. Auch das Prinzip mit radialen und

tangentialen Hauptrouten ist vergleichbar.

- **Räumliche Separierung der Verkehrsmittel:** Die Initiative hebt die räumliche Abtrennung des Veloverkehrs vom Fuss- und vom motorisierten Individualverkehr stärker hervor als das Gesamtverkehrskonzept. Allerdings soll die Trennung auch gemäss Initiative ohne Verpflichtung umgesetzt werden («nach Möglichkeit»).
- **Art der Veloverkehrsführung (Führungsprinzip):** Die Initiative lässt ausschliesslich drei namentlich genannte Arten der Veloverkehrsführung zu: Radwege, Velostrassen und in Ausnahmefällen Radstreifen. Das Gesamtverkehrskonzept schreibt im Gegensatz zur Initiative für Velohaupttrouten keine Art der Veloführung vor, sondern spricht von einem optimalen Zielzustand («separater Veloweg oder 2.5 m breite Velostreifen»). Das Gesamtverkehrskonzept lässt somit mehr Spielraum für situationsgerechte Lösungen.
- **Zeithorizont:** Die Initiative fordert eine Realisierung des Velohaupttroutennetzes binnen zehn Jahren ab Inkrafttreten des entsprechenden Artikels im Mobilitätsreglement. Das Gesamtverkehrskonzept bleibt offener, spricht von einem «Zielhorizont 2035» und legt somit keine fixe Realisierungsfrist fest.
- **Berichterstattung:** Eine jährliche Berichterstattung ist sowohl in der Velo-Initiative als auch im Gesamtverkehrskonzept vorgesehen.⁸
- **Finanzielle Sicherung:** Da es sich bei der Velo-Initiative um eine neue Forderung handelt, sind allenfalls daraus resultierende Massnahmen finanziell nicht gesichert. Anders beim Gesamtverkehrskonzept: Zahlreiche im Gesamtverkehrskonzept verzeichnete Massnahmen konnten in den Agglomerationsprogrammen der ersten bis vierten Generation verankert werden, womit die Finanzierung zu einem beachtlichen Teil bereits sichergestellt ist. In den Agglomerationsprogrammen der ersten bis vierten Generation sind ein gutes Dutzend Projekte verankert, welche der Stärkung des Veloverkehrs dienen. Es sind dies beispielsweise die 2021 bereits erfolgte Öffnung der Uttigenstrasse oder die sich in Planung befindenden Projekte «Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof-Selvequartier-Schwäbis» und «Ausbau Velohauptroute Burger- und General-Wille-Strasse». Weitere Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs werden zurzeit in die Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes der fünften Generation eingebracht.

3.4 Folgen einer Annahme der Initiative und Haltung des Gemeinderates

Wie dargelegt unterscheidet sich die Velo-Initiative von den bestehenden Planungen weniger in den grossen Zügen, sondern vielmehr in einzelnen, jedoch heiklen Details:

- Die fixe Vorgabe der Veloführungsart in der Initiative («Radwege, Velostrassen oder in Ausnahmen [...] Radstreifen») macht es unmöglich, entlang der heutigen Hauptachsen des Veloverkehrs ein 25 km langes, durchgehendes Velohaupttroutennetz zu realisieren. Die bestehenden Platz- und Eigentumsverhältnisse lassen dies nicht zu.
- Der Zeitrahmen der Initiative ist zu kurz. Bei Grossprojekten wie Neubauten von Radwegen müssen zeitaufwändige Prozesse durchlaufen werden (z. B. Machbarkeitsstudie, Vor- und Bauprojektierung, ggf. Erlass von Überbauungsordnungen, Landerwerbe, Baubewilligungsprozess, Sicherung finanzieller Unterstützung in Agglomerationsprogrammen etc.). Es stellt bereits eine grosse Herausforderung dar, ein einzelnes Grossprojekt mit umfangreichen Landerwerben von der Machbarkeitsstudie bis zur Realisierung binnen zehn Jahren umzusetzen. Zahlreiche Einzelprojekte über eine Gesamtstrecke von 25 Kilometern sind in dieser Zeitspanne nicht zu realisieren.

⁸ Vgl. auch Art. 14 Mobilitätsreglement.

Bei einer Annahme der Velo-Initiative ergäben sich die nachstehenden negativen Folgen:

- Um die fixe Vorgabe der Veloführungsart («Radwege, Velostrassen oder in Ausnahmen [...] Radstreifen») über eine Netzlänge von 25 km zu realisieren, müsste mangels Realisierbarkeit auf den heutigen Velohaupttrouten auf untergeordnete, für den Veloverkehr weniger geeignete bzw. weniger direkte Achsen ausgewichen werden. Es müssten Massnahmen auf Achsen umgesetzt werden, die für den Veloverkehr keine grosse Bedeutung haben, jedoch die nötigen Platzverhältnisse mitbringen, bloss um die Netzlänge von 25 km zu erreichen.
- Da das Potenzial für platzintensive Radwege und Radstreifen in der Stadt Thun überschaubar ist, müssten die Ziele der Initiative mit zahlreichen Kilometern an Velostrassen erreicht werden. Dies würde zu Konflikten mit dem öffentlichen Verkehr und zur Aufhebung von auf der Fahrbahn angeordneten öffentlichen Parkfeldern führen. Bestehende Tempo-30-Zonen müssten ausgeweitet und teilweise auch neue Tempo-30-Zonen umgesetzt werden. Durch die zwingende Unterordnung der seitlichen Einmündungen (Aufhebung des Rechtsvortrittes) müsste mit Mehrverkehr und mit einer Beschleunigung des Autoverkehrs gerechnet werden.
- Das konkrete Ziel von 25 km Streckenlänge verhindert besser geeignete Projekte zur Optimierung der Veloinfrastruktur. Bereits vorgesehene Projekte wie die Panoramabrücke (Fuss- und Veloverbindung Bahnhof-Thunerhof) oder neue Veloabstellanlagen im Bereich Bahnhof tragen massgeblich zur Attraktivierung des Veloverkehrs bei, haben aber kaum Einfluss auf die Streckenlänge der Haupttrouten. Bei einer Annahme der Initiative müssten solche Projekte aus Ressourcengründen zurückgestellt werden, da sie nicht zur Zielerreichung der Initiative beitragen.
- Um trotz zu knapp bemessenem Zeitrahmen der Initiative innerhalb von zehn Jahren möglichst viel Netzlänge realisieren zu können, müssten zahlreiche andere Verkehrsprojekte zurückgestellt werden. Es wäre eine Verichtsplanung innerhalb der Stadtverwaltung notwendig, die definiert, welche anderen Projekte zurückgestellt werden. Besonders problematisch wäre das Zurückstellen von Verkehrsprojekten, die bereits in den Agglomerationsprogrammen der ersten bis vierten Generation verankert wurden, da bei Nichteinhaltung der AP-Fristen die zugesicherten Finanzmittel nicht ausbezahlt würden.
- Es könnte in der Umsetzung nicht genügend Rücksicht auf die Bedürfnisse aller anderen Verkehrsmittel genommen werden. Die Initiative würde den Veloverkehr gegenüber dem Fussverkehr, dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr einseitig priorisieren. Im Mobilitätsreglement erhielte der Veloverkehr gegenüber den anderen Verkehrsmitteln ein Übergewicht.
- Für die Umsetzung der Initiative müsste das Gesamtverkehrskonzept (GVK) überarbeitet werden. Der Fokus müsste stärker auf das Velo gelegt werden. Die Massnahmen müssten neu aufeinander abgestimmt und priorisiert werden.

Obschon der Gemeinderat die Stossrichtung der Initiative teilt, entstünde durch eine Annahme der Velo-Initiative ein Ungleichgewicht zwischen der Förderung von Veloverkehr, Fussverkehr und ÖV. Dies ist nicht im Sinne des Gemeinderates und der verabschiedeten und in Kraft gesetzten Planungsinstrumente. Im Endeffekt entstünden zwischen den Verkehrsmitteln zahlreiche neue Konflikte, welche die Umsetzung des Mobilitätsreglementes und des Gesamtverkehrskonzeptes nicht unterstützen, sondern behindern.

Die mit der Initiative angestrebte Lösung für sichere, schnelle und gut ausgebaute Velowege ist im Hinblick auf die umfangreiche Konsumation von Verkehrsflächen weder bedarfsgerecht noch planerisch sinnvoll. Das Weiterverfolgen der bisherigen Stossrichtung von Gesamtverkehrskonzept und Agglomerationsprogrammen entspricht den Legislaturzielen des Gemeinderates und stärkt



den Veloverkehr in Thun. Der bestehende Artikel 8 des Mobilitätsreglements sichert die Realisierung direkter, sicherer, attraktiver und zusammenhängender Veloverkehrsverbindungen in genügender Weise.

Aus den genannten Erwägungen beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, die Initiative abzulehnen und den Stimmberechtigten ohne Gegenvorschlag mit der Empfehlung auf Ablehnung zu unterbreiten.

Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 25 Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 28. Februar 2024, beschliesst:

1. Kenntnisnahme von der Liste der ausgeführten und geplanten Massnahmen mit Bezug zum Veloverkehr im Zeithorizont 2019 bis 2035 (mit Umsetzungshorizonten für die einzelnen Massnahmen).
2. Die Gemeindeinitiative «Sichere Velorouten für Thun (Thuner Velo-Initiative)» wird abgelehnt.
3. Den Stimmberechtigten wird Ablehnung beantragt zu folgendem

Gemeindebeschluss:

Die Stimmberechtigten von Thun, gestützt auf Artikel 21 Absatz 1 litera f der Stadtverfassung sowie nach Kenntnisnahme der Botschaft des Stadtrates vom 21. März 2024, beschliessen:

1. Die Gemeindeinitiative «Sichere Velorouten für Thun (Thuner Velo-Initiative)» wird angenommen.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.
4. Die Abstimmungsbotschaft wird gemäss Entwurf genehmigt.
5. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 28. Februar 2024

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Beilagen

- Abstimmungsbotschaft des Stadtrates (Entwurf)
- Liste der ausgeführten und geplanten Massnahmen mit Bezug zum Veloverkehr im Zeithorizont 2019 bis 2035 vom 29. Januar 2024