

Stadtratssitzung vom 13. Juni 2024

## **Bericht Nr. 13/2024**

### **Verkehrsversuch Teilaufhebung Einbahnregime**

Bewilligung eines Verpflichtungskredites für eine neue Ausgabe von 1,3 Millionen Franken für einen Verkehrsversuch zur Teilaufhebung des Einbahnregimes

#### **1. Ausgangslage**

##### **1.1 Allgemeines**

Der Ausbau des Thuner Verkehrssystems der letzten Jahre geht auf die Gesamtverkehrsstudie 2003 zurück. Um die 40 Organisationen erarbeiteten damals zusammen mit den Gemeinden unter Leitung des Kantons drei Massnahmenpakete. Die Massnahmenplanung der letzten 20 Jahre basiert auf den damals vereinbarten Grundsätzen und Zielen.

Das Agglomerationsprogramm Thun beruht auf der Gesamtverkehrsstudie 2003. Es wird alle vier Jahre unter Leitung des Entwicklungsraums Thun (ERT) aktualisiert. Darin werden die geplante Siedlungsentwicklung und die Verkehrsplanung aufeinander abgestimmt. Im Agglomerationsprogramm werden sodann die Massnahmen für den Langsamverkehr, den motorisierten Individualverkehr und für den ÖV festgelegt. Der Bund prüft die Agglomerationsprogramme und entscheidet aufgrund einer Kosten-Nutzen-Überlegung über den jeweiligen Bundesbeitrag.

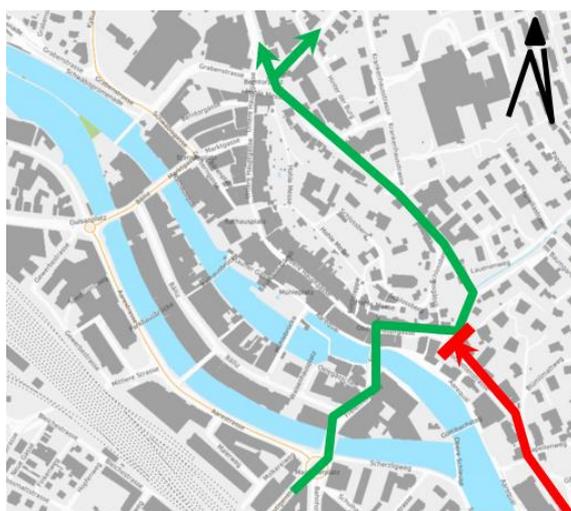
##### **1.2 Bypass Thun Nord**

2017 wurde der Bypass Thun Nord als wesentlicher Bestandteil des Agglomerationsprogramms der ersten Generation eröffnet. Verkehrsmodellberechnungen im Zuge der Projektierung des Bypass Thun Nord haben ergeben, dass die angestrebte Entlastung der innerstädtischen Aarequerungen nur mit umfassenden flankierenden Massnahmen (u.a. durch Beschränkung der Durchfahrtsmöglichkeiten) erreichbar ist, woraus das heutige Einbahnregime auf den Aarebrücken hervorgegangen ist. Mit dem Bypass Thun Nord und den flankierenden Massnahmen (Einbahnregime) konnte der Verkehr in der Thuner Innenstadt wie geplant um rund 40 Prozent reduziert werden. Die in der Folge durchgeführte Wirkungskontrolle hat ergeben, dass bei 9 von 13 Messpunkten verkürzte Fahrzeiten gemessen worden sind. Weitere flankierende Massnahmen des ersten Agglomerationsprogramms (wie Parkleitsystem, einzelne Busspuren im Innenstadtbereich, Angebotsausbau ÖV inkl. Takterhöhung, Aufwertungen von Strassenzügen, gezielte Busbevorzugungen) sollen zur gewünschten Verkehrsentslastung beitragen.

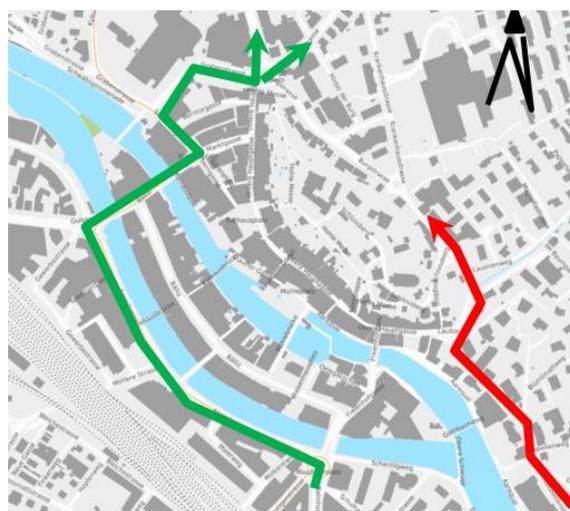
### 1.3 Verkehrsforen Thun 2020 / Runder Tisch 2021/2022

Das Verkehrsforum Thun wurde einberufen, um die Wirkung des Bypass Thun Nord und seiner vereinbarten, flankierenden Massnahmen zu diskutieren. Der Fokus lag dabei auf der Innenstadt und dem rechten Thunerseeufer. Rund 40 Institutionen sowie Vertreter der Kritiker des heutigen Verkehrsregimes wirkten an den drei Forumsanlässen mit. Aufgrund des hohen Konfliktpotenzials und der schwierigen Veranstaltungsbedingungen während der Pandemie wurde mit 14 Delegierten des Verkehrsforums, dem zuständigen Kreisoberingenieur des Kantons Bern und dem zuständigen Gemeinderat der Stadt Thun ein «runder Tisch» gebildet. Der «runde Tisch» traf sich insgesamt sechs Mal. Auf seine Anregung hin wurden 2022 verschiedene Sofortmassnahmen versuchsweise eingeführt und ihre Wirkung überprüft.

Da die anvisierten Ziele nicht vollumfänglich erreicht werden konnten<sup>1</sup>, wurde ein Verkehrsversuch zur Aufhebung des Einbahnverkehrs auf der westlichen Aarequerung (Verbindung Berntorplatz bis Guisanplatz) zum Thema. Diesem Ansatz liegt die Idee zu Grunde, den am Lauitor von der Oberen Hauptgasse Richtung Burgstrasse abbiegenden Verkehr auf die westliche Aarequerung zu verlegen und somit bessere Einfahrbedingungen in den Lauitorkreisel für den Verkehr aus der Hofstettenstrasse zu schaffen.



Verkehrsstrom West-Ost Ist-Zustand



Verkehrsstrom West-Ost Aufhebung Einbahnregime

## 2. Grundlagen

### 2.1 Erfolgs- und Misserfolgskriterien

Damit der Verkehrsversuch objektiv ausgewertet werden kann, braucht es klare Kriterien. Der Gemeinderat hat dazu konkrete Erfolgs- und Misserfolgskriterien erarbeitet. Er gab diese im Februar 2022 öffentlich bekannt.

Die versuchsweise Teilaufhebung des Einbahnverkehrs ist dann erfolgreich, wenn die mittlere Reisezeit auf der Hofstettenstrasse zwischen 15 und 18 Uhr an Werktagen im Abschnitt Bächimatte bis

<sup>1</sup> vgl. [Medienmitteilung vom 5. Juli 2022](#)

Lauter maximal 150 Sekunden beträgt. Auf dem gleichen Abschnitt darf die Reisezeit nur für maximal zwei Prozent aller Motorfahrzeuge mehr als 300 Sekunden betragen. Damit würde die Reisezeit wieder dem Stand vor Einführung des Einbahnregimes entsprechen.

Nicht erfolgreich ist die versuchsweise Teilaufhebung des Einbahnverkehrs, wenn

- Der Mehrverkehr in der Innenstadt mehr als 10 Prozent beträgt;
- Neue Verspätungen auf anderen Buslinien als den Linien 21 und 25 auftreten;
- Neue Stausituationen auf der Aarestrasse / Steffisburgstrasse entstehen;
- Die Querungszeit für Fussgängerinnen und Fussgänger auf den aarequerenden Innenstadtachsen um mehr als 25 Prozent zunimmt.

Legen Blaulichtorganisationen ihr Veto ein oder kommt es auf anderen Buslinien als den Linien 21 und 25 der STI zu Kursausfällen, kann der Versuch abgebrochen werden.

## 2.2 Modellberechnungen und Simulationen

Die Teilaufhebung des Einbahnregimes wird erhebliche Auswirkungen auf das städtische Verkehrsnetz und die Kantonsstrasse haben. Es ist daher wichtig, die Auswirkungen des Eingriffs zu kennen. Damit kann aber auch die gewünschte Wirkung überprüft werden. Dies geschieht mit Modellberechnungen und Simulationen.

Mit dem Makromodell wird die Verkehrsbelastung pro Achse im Ist-Zustand und als Prognose bei einem Eingriff verglichen. Das Resultat sind Differenzplots, mit denen die Zu- respektive Abnahme des Verkehrs pro Achse angezeigt wird. Es können Verkehrsverlagerungen erkannt werden. Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern ist für den Raum Thun eher grob. Es wurden daher als Basis für die Modellberechnungen zusätzliche Daten (Verkehrszählungen MIV, Velo und zu Fuss gehende) unter anderem mit Drohnenaufnahmen erhoben und das System verfeinert und geeicht.

Auf der Mikroebene werden mit einer Spezialsoftware (Vissim<sup>2</sup>) Verkehrssimulationen durchgeführt, um das Verhalten von Fahrzeugen und Personen auf Strassen und Kreuzungen zu analysieren. Das Mikromodell in Vissim bezieht sich auf die detaillierte Simulation auf der Ebene einzelner Funktionseinheiten. Die Simulation zeigt Fahrverhalten, Rückstaus, Interaktionen pro Einheit, Busbevorzugungen, Behinderungen durch Abbieger und das effektive Verhalten bei Lichtsignalanlagen. Das Mikromodell wurde mit Busfahrplänen, Verkehrsbelastungen, Ströme der zu Fuss gehenden Personen, Vortrittsregeln, Temporegimes und Lichtsignalsteuerungen aufgebaut und geeicht.

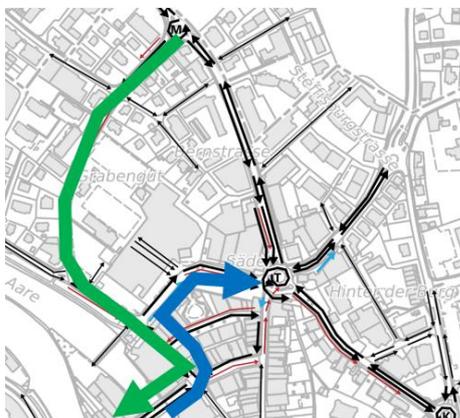
## 3. Untersuchte Varianten

Für die Verkehrsführung zwischen Berntorplatz und Guisanplatz im Gegenverkehr wurden insgesamt vier Varianten ausgearbeitet. Sie beinhalten die grundsätzliche Verkehrsführung. Detaillierte Fragen, welche den Strassenraum und die Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsträger betreffen, sind noch nicht gelöst.

---

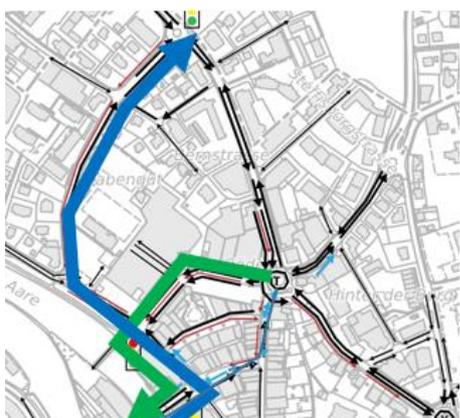
<sup>2</sup> PTV Vissim ist eine mikroskopische, multi-modale Verkehrsfluss-Simulationssoftware. Hersteller ist die PTV Planung Transport Verkehr AG in Karlsruhe. Die Entwicklung von PTV Vissim begann im Jahre 1992. Heute ist PTV Vissim weltweit die am weitesten verbreitete multi-modale mikroskopische Verkehrssimulation. Der Name „Vissim“ ist ein Akronym von „Verkehr In Städten - SimulationsModell“. (Quelle: Wikipedia)

### 3.1 Variante A



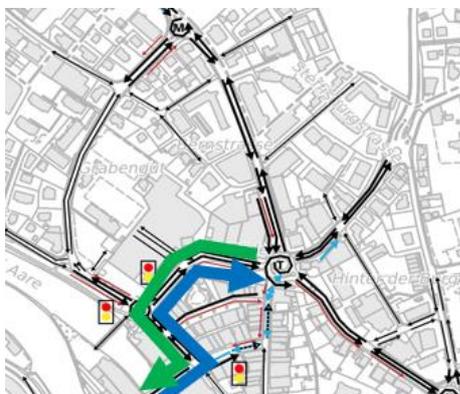
Der Verkehr in Richtung Guisanplatz wird über die Kyburgstrasse geführt (grün). In der Gegenrichtung erfolgt die Verkehrsführung über die Grabenstrasse (blau). Diese Variante bedingt den Umbau des Berntorkreisels, da in der Grabenstrasse gegenüber der heutigen Situation der Verkehr in der Gegenrichtung geführt wird.

### 3.2 Variante B



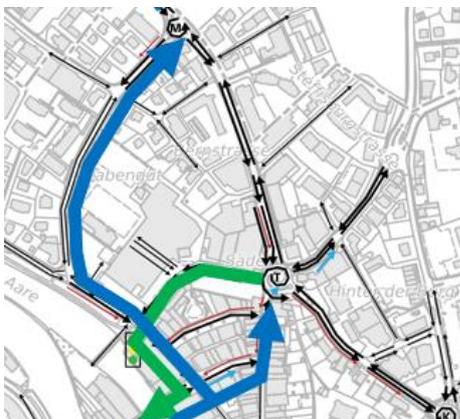
Der Verkehr in Richtung Guisanplatz wird über die Grabenstrasse geführt (grün). In der Gegenrichtung erfolgt die Verkehrsführung über die Kyburgstrasse (blau). Bei dieser Variante muss der Verkehr an den Kreuzungen Kyburg-/Bernstrasse, Schwäbischgasse/ Grabenstrasse und beim Sternplatz je mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden.

### 3.3 Variante C



Der Verkehr wird in beiden Richtungen über die Grabenstrasse geführt. Diese Variante bedingt eine komplexe Lichtsignal-Regelung im Raum Sternplatz/Schwäbischgasse/Grabenstrasse. Grössere Fahrzeuge können in der Ecke Grabenstrasse/Schwäbischgasse nicht kreuzen. Eine detailliertere Beurteilung der Strassengeometrie hat ergeben, dass diese Lösung nicht umsetzbar ist. Daher wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.

### 3.4 Variante D

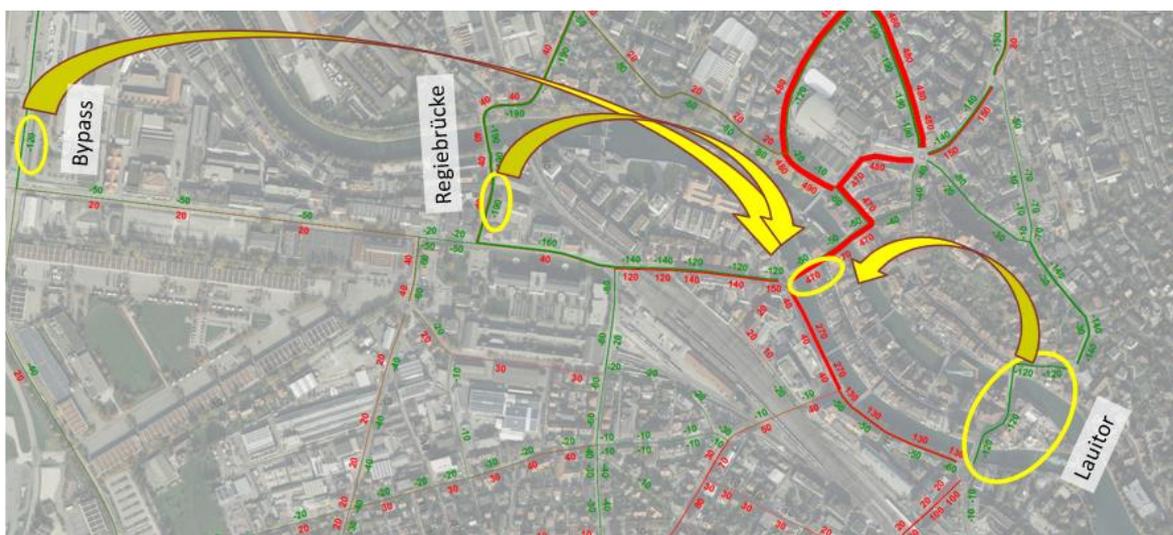


Der Verkehr in Richtung Guisanplatz wird über die Grabenstrasse geführt (grün). In der Gegenrichtung erfolgt die Verkehrsführung über die Kyburgstrasse und die Untere Hauptgasse (blau). Dies entspricht dem Verkehrsregime vor Einführung des Einbahnregimes. Bei dieser Variante muss der Verkehr an der Kreuzung Schwäbisgasse/Grabenstrasse mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden.

## 4. Resultate der Modellberechnungen und Simulationen

### 4.1 Verkehrsumlegung

Die Modellberechnungen zeigen, dass durch die Teilaufhebung des Einbahnregimes eine Verkehrsverlagerung stattfindet. Die neue Querungsmöglichkeit der Aare führt dazu, dass der Bypass Nord (Alpenbrücke) und die Regiebrücke weniger genutzt werden. Es findet also nebst der Umlegung vom Lauitor auf die West-Achse eine Verkehrsverlagerung vom Bypass Nord und der Regiebrücke auf die West-Achse statt. Dies ist zumindest im Fall des Bypasses ein ungewollter Effekt und widerspricht den Zielen der Verkehrsplanung.



Durch die Verkehrsumlegung werden auch die angrenzenden Thuner Wohnquartiere Mehrverkehr aufnehmen müssen. Dies geht zu Lasten der Wohnqualität und der Schulwegsicherheit.



## 4.2 Variantenvergleich

Kriterien	Variante A	Variante B	Variante C	Variante D
Reisezeit Bächimatt – Lauitor (Zielwert 150 s, Referenzwert Messung 2023: 340 s)	380 - 580 s	210 - 320 s		400 - 610 s
Mehrverkehr Innenstadt (Zielwert <10%)	+25 % Aarequerende Achsen +1 % Innenstadtperimeter	+36 % Aarequerende Achsen +9 % Innenstadtperimeter		+45 % Aarequerende Achsen +9 % Innenstadtperimeter
Buslinien mit Reisezeit-zunahme (>10 % je Richtung)	1, 2, 4, 6, 31, 32, 41, 42, 43, 50, 51	Linien 1, 2, 3, 4, 6, 31, 32, 41, 42, 43, 50, 51		Linien 1, 2, 3, 4, 6, 31, 32, 41, 42, 43, 50, 51
Neue Stausituationen Aarestrasse, Steffisburgstrasse (Ziel: keine)	Burgstrasse, Bernstr. stadteinwärts	Aarestr. in Richtung Maulbeerplatz, Steffisburgstr.		Aarestr. in Richtung Guisanplatz
Zunehmende Querungszeit Fussverkehr (Zielwert <25%)	-5 %	+56 %		+48 %
Verkehrssicherheit (kritische Punkte)	lösbar	lösbar		Einfahrt Berntor, Engstelle / Velogegebenverkehr Marktgasse
Geometrie und Befahrbarkeit	lösbar	Sehr knapp in Unterer Haupt-/Markt- und Schwäbisgasse		Sehr knapp in Unterer Haupt-/Markt- und Schwäbisgasse
Umfang der Massnahmen (inkl. Kosten)	Gross	Mittel bis gross		Mittel bis gross

Die Modellberechnungen und Simulationen zeigen, dass keine der vier Varianten die gesteckten Ziele erreicht. Die Reisezeit Bächimatte – Lauitor von maximal 150 Sekunden wird auch nicht annähernd erreicht. Somit ist das für eine Verbesserung der Situation am rechten Seeufer wichtigste Ziel verfehlt. Die Resultate zeigen weiter, dass die Aufhebung des Einbahnregimes variantenunabhängig zu einer deutlichen Verschlechterung der Verkehrssituation in der gesamten Thuner Innenstadt und insbesondere auf den beiden aarequerenden Achsen führt und zusätzliche Stausituationen verursachen wird. Darunter leidet auch der öffentliche Verkehr (Reisezeitverluste für ÖV-Kunden), welcher auf das Strassennetz angewiesen ist.

Bezogen auf den Verkehr vom rechten Seeufer wird vordergründig mit der Variante B der beste Effekt erzielt. Dies wird aber mit einer markanten Verschlechterung auf den nachfolgenden Strassen (Aarestrasse, Steffisburgstrasse, Bernstrasse, Mittlere Strasse, Maulbeer- und Guisankeisel) erkauft. Der positive Effekt für die rechte Seeseite wird dadurch aufgehoben. Der Zeitgewinn auf dem Abschnitt Bächimatte-Lauitor wird durch Stausituationen auf den nachfolgenden Strassen zunichte gemacht. In der Gesamtbetrachtung ist daher Variante A die geeignetste.

Die Umsetzung der Versuchsanordnung für die Teilaufhebung des Einbahnregimes bedingt verschiedene strassenverkehrsrechtliche Verkehrsmassnahmen. Diese bedürfen der Zustimmung des kantonalen Tiefbauamts und müssen beschwerdefähig publiziert werden.

## 4.3 Kosten

Auf Basis von Variante A wurde eine Grobkostenschätzung erstellt.

Bau- und Wiederherstellungskosten*	CHF	430'000
Monitoring (3 Messungen/ Auswertungen, Bericht)	CHF	210'000
Kommunikation (Medien, Kanäle, Veranstaltungen)	CHF	165'000
Eigenleistungen TBA (Prozess, Koordination Dritte, Oberbauleitung, Leistungen Verkehrstechnik)	CHF	115'000
Leistungen Projektverfasser (Bauprojekt, Bauleitung, Konzepte Fall Versuchsabbruch)	CHF	230'000

Unvorhergesehenes (10 %) und Risiko (Beschwerden etc. ca. 3 %)	CHF	150'000
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>1'300'000</b>

\* Die Bau- und Wiederherstellungskosten setzen sich im Detail folgendermassen zusammen:

Baustelleninstallationen	CHF	28'000
Demarkierung best. Markierungen	CHF	40'000
Provisorische Randsteine	CHF	26'000
Möblierung (Betonsockel, Leitborde)	CHF	12'000
Anpassungen Kreisel Berntor (Betonarbeiten)	CHF	29'000
Belagsarbeiten	CHF	44'000
Markierung neue Verkehrsführung	CHF	46'000
Lichtsignalanlagen (flankierende Massnahmen)	CHF	143'000
Signalisation	CHF	50'000
Unterhalt (zusätzlich) während 1 Jahr	CHF	12'000
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>430'000</b>

### Folgekosten

Die kalkulatorischen Folgekosten für Abschreibungen und Zinsen betragen rund 113'000 Franken.

### Tragbarkeit

Im Aufgaben- und Finanzplan 2024 bis 2027 ist der Betrag nicht vorgesehen. Mit dem Investitionsprogramm 2025 bis 2028 hat der Gemeinderat am 15. Mai 2024 für das Projekt Innenstadt Aarequerung West: Aufhebung Einbahnregime Verkehrsversuch in den Jahren 2024 bis 2027 1,3 Mio. Franken als Finanzplanwert (FPW) eingestellt.

### Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung aus vorhandenen und zu beschaffenden Mitteln.

## 5. Beteiligung der anderen Gemeinden

Der Gemeinderat hat die direkt betroffenen Gemeinden über die Ergebnisse der Prüfung unterrichtet. Die Gemeinden Sigriswil, Oberhofen, Hilterfingen und Steffisburg wurden zur Stellungnahme eingeladen, ob sie eine Durchführung trotz ungenügender Wirkung und negativen Folgeerscheinungen des Projektes nach wie vor begrüssen und mit welchem finanziellen Beitrag sich die Gemeinde an den Gesamtkosten von damals geschätzten 1'165'000 Franken beteiligen würde. Weiter konnten sie ihre Haltung zu den von der Stadt Thun definierten Erfolgs- und Misserfolgskriterien rückmelden oder konkrete Alternativvorschläge unterbreiten.

Keine der angeschriebenen Gemeinden befürwortet die Durchführung des Versuchs beim vorliegenden schlechten Kosten/Nutzen Verhältnis. Eine Kostenbeteiligung wird mehrheitlich abgelehnt oder nur bei massiv tieferen Kosten in Aussicht gestellt (Sigriswil 10 Franken pro Einwohner/in). Die Gemeinden am rechten Seeufer beurteilen die Gesamtkosten als unverhältnismässig hoch. Zudem sei die Variante der Öffnung der Ost-Achse (Freienhofgasse) nicht geprüft worden.

Die Erfolgs- und Misserfolgskriterien wurden nicht in Frage gestellt. Alternative Messkriterien wurden keine vorgebracht.

Auf Grund der Rückmeldungen aus den Gemeinden wurden die Kosten noch einmal durch ein Planungsbüro verifiziert. Dabei hat sich gezeigt, dass die ursprünglich angenommenen Angaben sogar um 135'000 Franken auf 1,3 Millionen Franken erhöht werden mussten. Dies ist in erster Linie auf die notwendigen flankierenden Massnahmen auf anderen wichtigen Achsen des Thuner Verkehrssystems zurückzuführen.

Die insgesamt sehr hohe Summe ist auf umfangreiche Baumassnahmen (siehe obenstehenden Zusammenstellung zu den Bau- und Wiederherstellungskosten) zurückzuführen. Miteingerechnet sind auch die Rückbaumassnahmen bei einem Abbruch oder bei einem negativen Ausgang des Versuchs. Eine einfachere und damit billigere Lösung ginge zu Lasten der Verkehrssicherheit (v. a. Fuss- und Veloverkehr), würde zu zusätzlichen Verspätungen im öffentlichen Verkehr führen, die Blaulichtorganisationen würden behindert und ein Verkehrskollaps würde in Kauf genommen.

Die Öffnung des Einbahnsystems auf dem Ost-Ast (Freienhofgasse) wurde von Anfang an ausgeschlossen. Auch im Verkehrsforum hat man sich auf die Teilaufhebung auf dem West-Aast beschränkt. Die Strassengeometrie (Durchfahrtsbreite, Kurvenradien) lässt eine Führung des Verkehrs im Gegenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden inklusive Busbetrieb nicht zu. Die Lichtsignalanlage hätte dadurch längere Rotphasen, was zu noch mehr Rückstau führen würde. Die hinter dem Rotlicht wartenden Fahrzeuge in Richtung Maulbeerkreisel würden den Lautorkreisel innert kürzester Zeit noch mehr blockieren. Die Lenkung des Verkehrs auf den Maulbeerkreisel würde dort zum Kollaps führen und zusätzlichen Stau verursachen. Insgesamt wäre eine Aufhebung des Einbahnverkehrs auf der Ost-Achse damit kontraproduktiv.

## **6. Haltung des Gemeinderates**

Der Gemeinderat hat das Vorgehen im vorliegenden Geschäft intensiv diskutiert. Die aktuellen Verkehrsfragen sind für Stadt und Region von grosser Bedeutung. Es ist dem Gemeinderat deshalb wichtig, dass sich der Stadtrat in diesen Fragen einbringen kann. Für den Gemeinderat hat sich die Frage gestellt, ob es finanzpolitisch vertretbar ist, dem Stadtrat bei dieser Ausgangslage ein Kreditgeschäft über 1,3 Millionen Franken zu unterbreiten. Bei den vorliegenden Erfolgsaussichten muss der Gemeinderat starke Zweifel haben, dass eine Teilaufhebung des Einbahnregimes die gewünschte Wirkung hat. Zudem muss der Gemeinderat darauf hinweisen, dass eine Teilaufhebung des Einbahnregimes voraussichtlich für eine Mehrheit der Bevölkerung mit Nachteilen verbunden ist.

Gestützt auf eine Gesamtbeurteilung hat der Gemeinderat trotz erheblicher Bedenken beschlossen, dem Stadtrat diesen Kredit zu unterbreiten. Dies ermöglicht es, die aktuellen Verkehrsfragen öffentlich zu diskutieren und einen politisch legitimierten Entscheid über das weitere Vorgehen zu erhalten.

Verkehrssimulationen müssen nicht zwingend die Realität abbilden. Der Gemeinderat hat aber im vorliegenden Geschäft keine anderen Informationen. Er muss deshalb gestützt auf die vorliegenden Informationen entscheiden.

Die Erfolgsaussichten im vorliegenden Geschäft werden von Experten als gering eingestuft. Es besteht das Risiko einer hohen Investition mit geringen Erfolgchancen. Erschwerend ist hinzugekommen, dass entgegen den Erwartungen und Ankündigungen nicht einmal die Seegemeinden einem solchen Versuch zustimmen.

Der Gemeinderat hat über Jahre die Verantwortung für die Thuner Verkehrspolitik übernommen. Dabei ist die Kritik in den letzten Jahren immer gross gewesen. Wenn der Gemeinderat darauf verzichten würde, dieses Geschäft dem Stadtrat vorzulegen, könnte ihm vorgeworfen werden, er würde sich einer öffentlichen, politischen Diskussion entziehen. Der vorliegende Antrag ist kein Versuch des Gemeinderates, die Verantwortung an den Stadtrat abzuschieben. Dieser Kreditantrag ist vielmehr die einzige Möglichkeit, um einen breit abgestützten, demokratisch legitimierten Entscheid über die Thuner Verkehrspolitik zu ermöglichen. Die Stadtverfassung sieht keine andere Möglichkeit des Einbezugs des Stadtrates als Volksvertretung vor.

## **7. Fazit**

Der Verkehrsversuch konnte dank Modellberechnungen und Simulationen virtuell durchgeführt werden. Diese zeigen, dass sich das Ziel einer nachhaltigen Verbesserung am rechten Seeufer mit keiner der Varianten erreichen lässt. Keine Variante erreicht die Erfolgskriterien. Im Gegenteil: alle Varianten erfüllen die Misserfolgskriterien. Der Verkehr von der rechten Seeseite erfährt mit der Teilaufhebung des Einbahnregimes keine Verbesserung. Im Gegenzug wird die Thuner Innenstadt deutlich mehrbelastet und es findet eine ungewünschte Verkehrsverlagerung weg vom Bypass Nord statt. Die benachbarten Thuner Wohnquartiere müssen Mehrverkehr aufnehmen. Die Kosten für einen Praxistest sind mit 1,3 Millionen Franken sehr hoch.

Ohne gleichzeitige Umsetzung von umfassenden Verkehrsmanagementmassnahmen kann eine Entlastung des rechten Seeufers nicht bzw. nur mit negativen Auswirkungen für die Thuner Innenstadt erreicht werden. Daher sollte die Gesamtverkehrslösung aus der «Verkehrsstudie Thun Innenstadt – rechte Seeseite» des Entwicklungsraums Thun (ERT) und ein umfassendes regionales Verkehrsmanagement (Lead Kanton Bern, Agglomerationsprogramm 5. Generation) umgesetzt werden.

Der Kreditbeschluss für eine Teilaufhebung des Einbahnregimes fällt in den Kompetenzbereich des Stadtrates. Daher unterbreitet der Gemeinderat trotz dem negativen Fazit zum Verkehrsversuch das Geschäft dem Stadtrat. Damit soll Planungssicherheit für das Verkehrsregime bis zur Umsetzung eines umfassenden Verkehrsmanagementsystems erreicht werden.

## **Antrag**

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem



**Stadtratsbeschluss:**

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 litera a Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 22. Mai 2024, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 1,3 Millionen Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 2512.5010.079 (Bilanzkonto 14010.01.01) für einen Verkehrsversuch zur Teilaufhebung des Einbahnregimes.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 22. Mai 2024

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller