

Stadtratssitzung vom 13. Februar 2025

Postulat P 22/2024**Postulat betreffend dank Pilotversuch «Superblock» verkehrsberuhigte Quartiere mit erhöhter Lebensqualität auch in Thun!**

Natalie Althaus (Grüne), Fraktion Grüne vom 19. September 2024; Beantwortung

Wortlaut des Postulates

Der Gemeinderat ist gebeten zu prüfen, in welchem Quartier Interesse am pilotartigen Austesten des Superblock Konzeptes besteht, mit dem Ziel eine Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Lebensqualität bewirken zu können.

Begründung

Das Konzept der «Superblocks» stammt ursprünglich aus Barcelona, Spanien. Die Stadtverwaltung von Barcelona, unter der Leitung von Bürgermeisterin Ada Colau und ihrem Team, hat das Superblock-Programm entwickelt und implementiert, um städtische Räume umzugestalten und lebenswerter zu machen.¹

Zwischenzeitlich hat das Konzept auch in anderen Städten Interesse geweckt und findet Umsetzungen weltweit, namentlich Paris, Lissabon, Glasgow, Seattle, Portland, Buenos Aires und Bogota. Diese Städte haben das Superblock-Konzept oder ähnliche Modelle übernommen, um Verkehrsprobleme zu lösen, die Umwelt zu schonen und die Lebensqualität der Bewohner zu verbessern. Die Umsetzung variiert je nach lokalen Gegebenheiten und Prioritäten, aber die Grundidee, städtische Räume menschenfreundlicher und umweltfreundlicher zu gestalten, bleibt zentral. Es ist nachvollziehbar, dass gerade grössere und stark vom Verkehr belastete Städte einen starken Handlungsdruck haben, Lösungen zu finden und darum entsprechende Konzepte entwickelt und umgesetzt haben. Die positiven Auswirkungen sind denn auch feststellbar.

Einige Städte wie Zürich, Basel, Genf haben Massnahmen ergriffen, die Elemente des Superblock-Modells zu integrieren. Die Stadt Bern will gemäss Medienberichten herausfinden, ob so genannte Superblocks auch in Bern funktionieren könnten. Die Postulant:innen sind der Ansicht, dass es auch in Thun vom motorisierten Verkehr belastete Quartiere geben dürfte und dass allenfalls das Interesse an einem Pilotversuch gegeben sein dürfte. An einem Treffen der Quartierleute haben sich diverse für eine Verlangsamung des Verkehrs auf 20 km/h zur Schaffung von Bewegungszonen geäussert.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die Stadt Thun nicht Vorreiterinnenrolle für eine Pilotierung des Konzepts übernehmen und somit Vorbild für mittelgrössere Städte werden kann. Allenfalls würde ein solches Projekt auch durch den Kanton oder Bund im Sinne gefördert.

¹ <https://www.barcelona.de/de/barcelona-superblocks.html>

Stellungnahme des Gemeinderates

Im Stadtentwicklungskonzept 2035 (STEK) hat der Gemeinderat die Erhöhung der Lebensqualität in den Wohnquartieren als Ziel formuliert und dieses als Legislaturziel 5 «Die Innenstadt und die Quartiere sind als Lebens- und Begegnungsraum für alle gestärkt und aufgewertet» für die Legislatur 2023–2026 verankert. In diesem Zusammenhang wird zurzeit ein Masterplan Quartierzentren zur Aufwertung der zentralen Strukturen in den Quartieren und von deren Freiräumen im Rahmen eines breit angelegten Beteiligungsprozesses erarbeitet. Viele Anliegen und Inputs, welche die Verkehrssituation in den Quartieren betreffen, konnten dabei erfasst werden.

Im Gesamtverkehrskonzept 2035 (GVK) ist das Ziel Nr. 4 «Quartierstrassen beruhigen und Velohaupttroutennetz schaffen» verankert, welches unter anderem in der Massnahme G3 «Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Quartiere» präzisiert wird. Die darin formulierten Ziele der BGK Quartiere decken sich mit der von den Postulantinnen formulierten Zielsetzung:

- attraktive, quartier- und klimaverträgliche Strassenraumgestaltung,
- zweckmässige Verkehrsorganisation,
- Verringerung von Immissionen auf die Wohngebiete,
- Vermeiden von Durchgangsverkehr durch die Quartierstrassen,
- attraktive Velo- und Fussgängerverbindungen,
- behinderungsarmer Betrieb der Buslinien,
- situationsgerechtes Parkierungsregime.

Im Rahmen der BGK Quartiere sollen Massnahmen geprüft werden, welche die Verkehrsberuhigung in Quartieren und somit die Erhöhung der Lebensqualität unterstützen und erhöhen. Dabei werden nebst der Erarbeitung von an die Strassenkategorie angepassten Gestaltungsprinzipien und -elementen u. a. auch die Temporegimes innerhalb des Quartiernetzes, wie Tempo 30 und Tempo 20 bzw. Begegnungszonen, evaluiert. Die Erarbeitung der BGK Quartiere sieht nebst einer fachlichen Analyse analog zum Masterplan Quartierzentren einen breiten Beteiligungsprozess vor, in welchem die Bedürfnisse und Anliegen der Quartierleiste sowie der Bewohnerinnen und Bewohner einbezogen werden.

Das eigentliche Konzept der Superblocks, wie es bspw. in Barcelona angewandt wird, dürfte sich aufgrund der Einwohnerdichte, der komplett unterschiedlichen Stadtstruktur und des divergierenden Verkehrsnetzes, welches in Barcelona auf dem Raster des berühmten Cerdà-Plans basiert, nicht eins zu eins auf Thun übertragen lassen. Der Vorteil des für Barcelona typischen rechtwinkligen (orthogonalen) Rasters mit den grosszügig dimensionierten parallelen Strassen besteht vor allem in der Flexibilität bei der Definition und der Ausgestaltung von Haupt- und Nebenstrassen, der Trennung des motorisierten Verkehrs gegenüber dem Veloverkehr, der teilweisen Einführung des Einbahnsystems sowie der Absperrung des motorisierten Verkehrs zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs auf ausgewählten Strassenräumen und Kreuzungen (z. B. Carrer del Conseil de Cent). In Barcelona sind die Strassenräume sehr grosszügig dimensioniert und somit ist viel Spielraum für Velo- und Fussverkehr, ÖV, MIV, Parkplätze und Strassenbäume vorhanden. Die ist in keiner Weise mit der Ausgangslage in den Thuner Quartierstrasse zu vergleichen. Auch ist der rechtliche Rahmen für die Umsetzung der «Stadt 30» im spanischen Kontext nicht eins zu eins mit den Vorgaben in der Schweiz vergleichbar. Im Rahmen der Erarbeitung der BGK in den Wohnquartieren kann jedoch geprüft werden, ob vergleichbare Ansätze wie das von den Postulantinnen formulierte Konzept der Superblocks sich gegebenenfalls auch in Thun eignen. Im schweizerischen Kontext verwenden

Städte wie Basel und Zürich eher den Begriff des «Quartierblocks». Dabei werden mehrere Quartierstrassen und Häuserreihen sowie die quartierspezifischen Strukturen betrachtet. Diese Herangehensweise über die Betrachtung der spezifischen Quartierstruktur entspricht im Grundsatz der Vorgehensweise der geplanten BGK Quartiere.

Der Gemeinderat teilt die dem Postulat zugrunde liegenden Zielsetzungen. Diese sind, wie oben erläutert, sowohl im STEK als auch im GVK in mehreren Punkten verankert und werden im aktuell laufenden Prozess des Masterplans Quartierzentren sowie in den vorgesehenen BGK Quartiere mit konkreten Massnahmen angegangen. Der Gemeinderat ist bereit, rasch realisierbare Massnahmen, die in die gleiche Richtung gehen, auch kurzfristig umzusetzen (vgl. z. B. Pilot Begegnungszone Jägerweg, Tempo 30 Schulstrasse², Velomassnahmen³). Das Konzept Superblock eignet sich jedoch aus den aufgeführten Gründen nicht für eine Umsetzung in Thun und kann wegen der bestehenden Strassenprofile im Quartiernetz nicht umgesetzt werden. In Thun besteht ein hoher Nutzungsdruck der verschiedenen Verkehrsmittel auf engen Strassenverhältnissen. Im Rahmen der BGK Quartiere sollen jedoch vergleichbare Ansätze geprüft werden, welche gegebenenfalls auch im Rahmen von Piloten zu testen sind.

Da die Prüfung der Anliegen des Postulates mit der vorliegenden Berichterstattung bereits erfolgt ist, kann das Postulat angenommen und gleichzeitig abgeschrieben werden.

Antrag

Annahme und gleichzeitige Abschreibung.

Thun, 8. Januar 2025

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Beilage

Auszug Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun (GVK) 2035, 2018

² [Medienmitteilung vom 10. Juni 2024 \(Tempo 30 Schulstrasse\)](#)

³ [Medienmitteilung vom 19. September 2024 \(Umsetzung Velo-Initiative\)](#)