

## Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 144-2019  
Vorstossart: Motion  
Richtlinienmotion:   
Geschäftsnummer: 2019.RRGR.180

Eingereicht am: 03.06.2019

Fraktionsvorstoss: Nein  
Kommissionsvorstoss: Nein  
Eingereicht von: Amstutz (Sigriswil, SVP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja  
Dringlichkeit gewährt: Nein 06.06.2019

RRB-Nr.: 978/2019 vom 11. September 2019  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert  
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**



### Bessere Verkehrsführung von der rechten Thunerseeseite durch die Stadt Thun

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. Massnahmen einzuleiten, so dass keine weiteren STI-Bushaltestellen auf der rechten Thunerseeseite auf die Hauptstrasse gebaut werden
2. Verbesserungsmassnahmen einzuleiten, so dass der Verkehrsfluss beim Lauitorkreisel besser und gleichmässiger fliesst
3. das Einbahnsystem um die Stadt aufzuheben
4. einen Tunnel oder eine Umfahrung für den Verkehr von der rechten Thunerseeseite durch die Stadt Thun beim Verkehrsknoten Lauitor in die Verkehrsplanungen aufzunehmen

Begründung:

Die Verkehrssituation auf der rechten Thunerseeseite durch die Stadt Thun hat sich in der letzten Zeit für den öffentlichen und für den Individualverkehr massiv verschlechtert. Die Verkehrssituation ermöglicht den Linienbussen nicht immer eine pünktliche Ankunft am Bahnhof Thun. Der Stau vor den Kreiseln (Lauitor, Maulbeer usw.) ist zu eliminieren und das Einbahnsystem aufzuheben. Dass neu die Taxis wieder beidseitig zwischen Lauitor und Bahnhof verkehren dürfen, zeigt, dass dieses Einbahnsystem nicht funktioniert. Den Gewerbebetrieben entsteht durch die Umwe-

ge ein Mehraufwand. Auch der Individualverkehr wird benachteiligt, und die Umfahrung ist nicht ökologisch. Es funktioniert beispielsweise beim Lautorkreisel nicht, wenn die Einfahrten und die Ausfahrten nicht gleichermaßen flüssig laufen (drei Einfahrten/zwei Ausfahrten).

Begründung der Dringlichkeit: Das Projekt, die Bushaltestellen auf die Strasse zu verlagern, ist bereits initiiert. Daher besteht sofortiger Handlungsbedarf, wenn keine unnötigen Kosten anfallen sollen.

### **Antwort des Regierungsrates**

*Bei der vorliegenden Motion handelt es sich bezüglich Fragen 1-2 um eine Motion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages. Die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat. Frage 3 liegt im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde.*

Die kantonalen Ämter erarbeiteten in den Jahren 2001 bis 2003 in einem Forumsprozess gemeinsam mit rund 40 Institutionen die Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun. Auch die Gemeinderäte von Hilterfingen, Oberhofen und Sigriswil beteiligten sich aktiv an diesem Prozess. Das Forum legte Verkehrsziele und entsprechende Massnahmen fest. Die wesentlichen Ziele waren die Entlastung der Thuner Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr um 40 % sowie die Stauverminderung auf der Bernstrasse. Die Bernstrasse verbindet insbesondere die Gemeinden am rechten Thunerseeufer mit dem Autobahnzubringer Thun Nord. Die am Prozess Beteiligten anerkannten und einigten sich, dass diese Ziele am besten mit dem Bypass Thun Nord und dem jetzt in Betrieb genommenen Einbahnregime in der Thuner Innenstadt erreicht werden können.

Das Einbahnregime umfasst zwei kurze Einbahnabschnitte bei der Sinnebrücke in der südlichen und bei der Allmendbrücke in der nördlichen Innenstadt. Die Gesamtverkehrsstudie wurde später in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept und in das behördenverbindliche Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Thun überführt. Die angestrebte Entlastung der Innenstadt war einerseits massgebend für die Zusicherung des Bundes, sich mit einem Beitrag von 40 % an den Kosten des Bypass von über CHF 100 Mio. sowie an den Kosten einer Vielzahl weiterer Strassenbauvorhaben zu beteiligen. Andererseits war das Entlastungsziel entscheidend für die Umweltverträglichkeit und Genehmigungsfähigkeit des Grossprojekts Bypass Thun Nord. Daher verlangte der Kanton von der Stadt Thun, das Einbahnregime im 2010 zeitgleich mit dem Genehmigungsprozess des Bypass rechtsverbindlich zu verfügen. Die Stadt verfügte bereits damals, dass auch Taxis die Einbahnabschnitte in beiden Fahrtrichtungen befahren dürfen. Die seit 2017 jährlich durchgeführte Überprüfung der Wirkung von Bypass und Einbahnregime zeigt, dass die Entlastungsziele heute erreicht werden und die Fahrzeiten namentlich zwischen Lauitor und Autobahnzubringer während der Verkehrsspitzen massiv kürzer geworden sind. Sie zeigt aber auch, dass die Entlastungswirkung des Bypass alleine, d.h. ohne Einbahnregime, nur knapp 10 % beträgt und weit unterhalb des Zielwerts liegt.

Seit April 2018 wurden der Berntorplatz und der Lauitorstutz um- bzw. ausgebaut. Diese Baustellen erforderten eine grossräumige Verkehrsumleitung, weil zusätzlich auch die Burgstrasse nur im Einbahnbetrieb befahren werden konnte. Von dieser gravierenden, zu grossräumigen Stausituationen führenden Einschränkung war insbesondere der Verkehr von und zum rechten Thunerseeufer betroffen. Am 28. Mai 2019 waren die beiden Baustellen soweit abgeschlossen, dass die Burgstrasse seither wieder in beiden Richtungen befahren werden kann. Obwohl die innerstädtischen Strassen im Bereich der Einbahnabschnitte noch nicht im nötigen Mass umgestaltet sind,

fliesst der Verkehr in der Innenstadt jetzt besser als früher und selbst während der Verkehrsspitzen weitestgehend ohne stockenden Verkehr. Die Wartezeiten an den Knoten sind generell kürzer, jedenfalls nicht länger (Hofstettenstrasse vor dem Lauitor) geworden als vor der Inbetriebnahme des Bypass im Herbst 2017. Der Fahrzeitengewinn ist in den Verkehrsspitzenstunden auf der Achse Autobahzubringer - Hofstettenstrasse nach wie vor beträchtlich.

Zu den vier Anträgen der Motion nimmt der Regierungsrat wie folgt Stellung:

1. Der Regierungsrat hat nicht die Absicht, auf den Kantonsstrassen am rechten Thunerseeufer generell Fahrbahnhaltestellen anzuordnen. Jedoch müssen die Bushaltestellen bis 2023 so umgebaut werden, dass sie den Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes genügen. Die Behindertengleichstellung erfordert namentlich für Rollstuhlfahrende und Gehbehinderte deutlich breitere Warteräume und höhere Anlegekanten als bisher. Wo immer möglich, werden die Busbuchten beibehalten. In einzelnen Fällen lassen beengte Platzverhältnisse oder unverhältnismässig hohe Kosten aber keine andere Wahl, als eine Haltestelle neu auf die Fahrbahn zu legen. Die STI-Busse, welche schon heute im Raum Thun-Steffisburg auf der Fahrbahn halten, stören den Verkehr kaum je länger als 40 Sekunden (Halte- und Anfahrzeit). Bei einem Halbstundentakt der Busse sind daher nur zwei von hundert Fahrzeugen, welche eine solche Haltestelle passieren, von einem stehenden oder anfahrenden Bus betroffen, bei einem Viertelstundentakt vier von hundert. Der Regierungsrat ist dennoch bereit, das Beibehalten der Busbuchten in jedem Einzelfall sorgfältig prüfen zu lassen. Wo es aus Platzgründen nicht möglich ist, eine Haltebucht zu erhalten, oder wenn die Kosten hierfür unverhältnismässig wären, kann das Anordnen einer Fahrbahnhaltestelle jedoch unumgänglich sein.
2. Die Wirkungskontrolle des Bypass Thun Nord und des Einbahnregimes sowie das Beobachten und Dokumentieren des Verkehrsgeschehens werden noch längere Zeit weitergeführt. Heute, nach Abschluss der Bauarbeiten, fliesst der Verkehr am Lauitor gut, und es besteht kein Handlungsbedarf. Sollte sich dereinst zeigen, dass der Lauitorkreisel den Verkehrsfluss übermässig hemmt, so werden selbstverständlich Verflüssigungsmassnahmen beim Kreisel geprüft und wenn möglich realisiert.
3. Die Motionärin stützte ihre Einschätzung der Verkehrssituation auf die schwierigen Verhältnisse während der Bauphasen von April 2018 bis Ende Mai 2019, in denen zusätzlich auch die Burgstrasse nur einspurig befahrbar war. Der Bypass Thun Nord und das Einbahnregime mit den kurzen Einbahnabschnitten auf den beiden innerstädtischen, die Aare querenden Achsen sind wegen der zu erfüllenden Ziele eine untrennbare Einheit. Der Verkehr fliesst nach Abschluss der Bauarbeiten am Lauitorstutz und am Berntor selbst während der Verkehrsspitzen überall um die Innenstadt gut. Daher gibt es keine Veranlassung, das Einbahnregime, das einzig für Fahrten vom Lauitor zum Maulbeerplatz einen Mehrweg von 1.1 Kilometer erfordert, aufzuheben. Bei einem Aufheben des Einbahnregimes bestünde die Gefahr, dass der Bund seinen Beitrag an den Bypass Thun Nord zurückfordern würde, weil die Zielsetzung bei weitem nicht mehr erfüllt wäre. Künftige Agglomerationsprogramme würden zudem schlechter bewertet; dadurch entgingen dem Kanton und den Agglomerationsgemeinden Bundesbeiträge an neue Strassenbauvorhaben. Für eine Aufhebung des Einbahnregimes wäre im Übrigen die Stadt Thun als Eigenerin der Gemeindestrasse zuständig.
4. Eine Nordumfahrung von Thun könnte primär den Verkehr vom rechten Thunersee nach dem Autobahzubringer Thun Nord und in den Raum westlich der Stockhornstrasse in Steffisburg aufnehmen. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) beträgt heute auf der Hofstettenstrasse ca. 16'500 Motorfahrzeuge. Etwa ein Drittel dieses Verkehrsaufkommens vom rech-

ten Seeufer könnte eine solche Umfahrung benutzen. Sofern nicht eine grosse Anzahl Wohngebäude in Thun abgebrochen würde, müsste diese Umfahrung weitgehend unterirdisch durch einen 1.5 bis 2.5 Kilometer langen Tunnel geführt werden. Die Kosten für die gesamte Strassen- und Tunnelanlage einer Nordumfahrung beliefen sich je nach möglichem Standort des südlichen Tunnelportals auf überschlägig geschätzt mindestens CHF 150 bis 250 Mio. Das Agglomerationsprogramm zeigt auf, dass in den Gemeinden am rechten Thunerseeufer nicht mit einem markanten Bevölkerungs- und Verkehrswachstum gerechnet werden muss, weil das Einzonungspotential gering ist. In Anbetracht dessen und wegen des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses einer Nordumfahrung sowie dank der positiven Wirkung von Bypass und Einbahnregime mit einer Fahrzeitenreduktion von mehreren Minuten in beiden Richtungen zwischen Hofstettenstrasse und Autobahnzubringer ist es heute nicht angezeigt, eine Nordumfahrung in die Verkehrsplanungen aufzunehmen. Denn bereits das Agglomerationsprogramm der 1. Generation enthält ein Massnahmenblatt, in dem festgehalten ist, der Korridor für eine Nordumfahrung Thun sei raumplanerisch zu sichern. Späteren Generationen soll die Realisierung einer Nordumfahrung nicht verunmöglicht werden.

Verteiler

- Grosser Rat