

**Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne**

Mittwoch (Nachmittag), 27. November 2019 / Mercredi après-midi, 27 novembre 2019

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion / Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

24 2019.RRGR.180 Motion 144-2019 Amstutz (Sigriswil, SVP)
Bessere Verkehrsführung von der rechten Thunerseeseite durch die Stadt Thun
Richtlinienmotion mit Ausnahme von Ziffern 3 und 4

24 2019.RRGR.180 Motion 144-2019 Amstutz (Sigriswil, UDC)
Pour un meilleur aménagement routier de la traversée de Thoune, sur la rive droite du lac
Motion ayant valeur de directive (sauf ch. 3 et 4)

Präsident. *(Der Präsident läutet die Glocke. / Le président agite sa cloche.)* Ich bitte um Entschuldigung für die leichte Verspätung. Wir mussten noch etwas organisieren. Wir kommen zum Traktandum 24, einer Motion von Madeleine Amstutz. Dort haben wir per Ordnungsantrag von reduzierter auf freie Debatte gewechselt. Die Motionärin hat das Wort.

Madeleine Amstutz, Sigriswil (SVP). Die bessere Verkehrsführung von der rechten Thunerseeseite durch die Stadt Thun ist ein breit abgestütztes Anliegen. Die Problematik ist bekannt, weil es viele Leute gibt, die betroffen sind. Es gibt immer wieder offizielle Staumeldungen, und in den Medien wurde schon viel geschrieben. Die Bevölkerung hatte lange Geduld und hat lange auf bessere Verkehrszeiten gewartet. Es wurde nämlich versprochen, nach der Bauphase werde dies kein Problem mehr sein: keine Staus mehr. Und wenn es dann doch Stau gäbe und wenn das Einbahnregime nicht funktioniere, sagte der Kreisoberingenieur an den Gemeindeversammlungen, dann würden Massnahmen getroffen, und auch das Projekt des Tunnels, das es früher gab, sei noch in der Schublade. Es ist nämlich nicht zumutbar, dass heute für eine Strecke von 5, 10 Minuten eine x-fache Fahrzeit beansprucht wird. Manchmal braucht man eine halbe Stunde bis zu einer Stunde, um durch die Stadt zu kommen. Diesen Stau gibt es nicht nur zur Stosszeit, während der Arbeitszeit oder am Sonntag, wenn die Ausflügler aus dem Oberland zurückkommen. Und im Stau stehen nicht nur die Autos, sondern auch die STI-Busse. Und es ist auch nicht mehr selbstverständlich, dass es auf den Zug reicht, wenn man im Stau steht.

Der Punkt 1 der Motion ist ein separater Punkt zum Thema, aber auch dies führt zu zusätzlichem Stau: wenn weitere STI-Bushaltestellen auf der rechten Thunerseeseite auf die Hauptstrasse verlegt werden. Verkauft wird diese Verkehrsbehinderung unter dem Titel «Behindertengleichstellung». Die geforderten Massnahmen soll man treffen, aber die kann man auch bei den bestehenden Busbuchten machen. Die Behinderten wollen auch nicht, dass der Individualverkehr behindert wird, während sie ein- und aussteigen. Die Antwort in der Regierungsantwort ist widersprüchlich, und das Verständnis für viele betroffene Privatpersonen und Firmen fehlt. Die Regierung schreibt nämlich, dass sie bereit ist, die Busbuchten im Einzelfall sorgfältig zu prüfen. Darum ist es wichtig, dass wir dies annehmen. Darum kritisiere ich auch ein bisschen die Regierung, wenn sie hier in der Antwort sagt, sie sei bereit, dies zu prüfen, und den Vorstoss dann trotzdem ablehnt.

Im Punkt 2 verlange ich Verbesserungsmassnahmen beim Lautorkreisel, damit der Verkehr gleichmässiger fliesst. Auch hier steht in der Antwort, Verkehrsmassnahmen würden weiterhin geprüft. Und im gleichen Abschnitt steht dann auch wieder, es gebe keinen Handlungsbedarf. Wir wissen: Ein Kreisell funktioniert, wenn er gleichmässig fliesst. Mit diesen Massnahmen hat man genau das Gegenteil gemacht. Wir haben heute nur noch zwei Ausfahrten und drei Einfahrten in diesem Kreisell. Das heisst: Jene, die von der Stadt her kommen, haben mehr Vortritt, und jene, die vom See her kommen, werden weiter zurückgestaut. Und gerade in der Bauphase hatte man dort keinen Vortritt. Jetzt hat man dies wieder aufgelöst und dadurch in diesem Kreisell eine Ungleichbehandlung gemacht.

Im dritten Punkt verlange ich, dass das Einbahnregime aufgelöst wird. Dies wurde auch von anderen Seiten und gerade letzte Woche wieder vom Gewerbeverein verlangt. Es ist auch nicht ökologisch, wenn man weitere Umwege fährt und immer wieder stoppen und anfahren muss. Als man

das Einbahnregime in Betrieb nahm, sah man schon, dass es nicht funktioniert, da man den Taxifahrern schon von Anfang an wieder die Bewilligung gab, dass sie durchfahren dürfen. Es ist ja verständlich – wenn man zu Fuss 5 Minuten braucht bis zum Bahnhof, mit dem Auto 2 Minuten und sonst einen Umweg machen müsste –, dass die Leute nicht mitmachen, den Umweg machen und mehr bezahlen. Dies ist aber eine absolute Ungleichbehandlung des Gewerbes. Die Taxifahrer dürfen fahren, und für alle anderen Unternehmerinnen und Unternehmer ist es zumutbar, dass sie höhere Kosten, mehr Umwege und mehr Staustunden auf sich nehmen müssen. Aber auch Privatpersonen sind betroffen, denn viele Autofahrer suchen Auswege und fahren dementsprechend dann durch Wohngebiete. Das Problem ist bekannt; es wurde auch schon länger darüber diskutiert.

Es gibt dieses Projekt mit dem Tunnel. Wir wissen: Man hat dann den Bypass auf der Seite des Thuner Westamts gemacht, aber das hilft uns im Thuner Ostamt nicht. Das war sicher auch nötig, aber auf unserer Seite gibt es ebenfalls Handlungsbedarf. Ich habe selten ein Anliegen gesehen, dass so breit abgestützt war. Der ehemalige Grossrat der Grünen, Thomas Heuberger, hat eine Petition gestartet. Die Gemeinden, aber auch alle Privatpersonen und das Gewerbe setzen sich ein. Deshalb ist es wichtig, dass wir diesen Motionen in allen Punkten zustimmen. Und ich kann noch sagen: Die Punkte 2 und 4 sind wirklich offen formuliert. Vielen Dank, wenn Sie dies unterstützen können.

Präsident. Bevor ich Markus Wenger das Wort gebe, hat mich Christoph Neuhaus gebeten, vorgängig kurz etwas sagen zu dürfen. Hat jemand etwas dagegen, dass wir die Reihenfolge ändern? Er hat eine Mitteilung aus dem Regierungsrat. – Ich gehe nicht davon aus; dann erteile ich Christoph Neuhaus kurz das Wort.

Christoph Neuhaus, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor. Besondere Umstände bedingen «besondere Massnahmen», in Anführungszeichen. Ich bin froh, dass ich vorneweg sagen darf, dass ich für diesen Vorstoss ein gewisses Verständnis habe. Thun hatte in den vergangenen Jahren ganz besonders schwierige Verkehrsverhältnisse zu bewältigen. Zuerst baute man den Bypass. Danach – nachdem dieser endlich eröffnet war – baute man an zwei neuralgischen Stellen weiter, nämlich beim Laui- und beim Berntor. Während dieser Zeit stand man häufig. Der Verkehr lief zäh. Die Staus vom und nach dem rechten Thunerseeufer waren umfangreich und unerträglich. Zum Glück sind diese Baustellen weg, geschätzte Grossrätinnen und Grossräte. Anfang Juli schloss man sie ab, und der Verkehr kann wieder rollen. Am Morgen früh und am Abend ist von der Bächimatt bis zum Lauitor meistens immer noch Schritttempo angesagt. Dies war aber vor der Einführung des Einbahnsystems nicht besser. Wer also glaubt, die Bedingungen für die Gemeinden am rechten Thunerseeufer hätten sich mit dem Bypass und mit dem Einbahnregime verschlechtert, ist auf dem Holzweg. Das Gegenteil ist der Fall: Den Bypass Thun Nord, die flankierenden Massnahmen – und dazu zählen wir auch das Einbahnregime; dieses war übrigens Bestandteil der Baubewilligungen – hat man namentlich realisiert, um den Verkehr vom und nach dem rechten Thunerseeufer zu verbessern. Die Ziele hat man weitgehend erreicht. Die langen Staus auf der Bernstrasse und auf der Frutigenstrasse existieren nicht mehr, und auch der Maulbeerplatz funktioniert viel besser. Die Fahrzeiten zwischen dem Autobahnzubringer und dem Lauitor haben sich eklatant verkürzt; in den Abendspitzenstunden haben sie sich beispielsweise halbiert. Der Verkehr in und um Thun herum fliesst heute während rund 22 von 24 Stunden überall viel besser, und die Verhältnisse insgesamt haben sich für die Pendlerinnen und Pendler nach Bern verbessert. Ein Wermutstropfen – das muss man zugeben, und ich habe es bereits erwähnt – ist die Situation beim Lauitor. Auf der Hofstettenstrasse haben sich die Fahrzeiten am Morgen früh und in den Abendspitzenstunden etwas verlängert. Wir machen Verkehrszählungen und können dies aus diesem Grund auch belegen.

Es stellt sich die Frage, liebe Grossrätinnen und Grossräte: Wieso wollen wir über einem Projekt insgesamt gleich den Stab brechen? Wieso wollen wir sagen, das neue Verkehrsregime sei nichts? Und wieso wollen wir alternative, teure Massnahmen fordern, Tunnelumfahrungen? Das wäre verfehlt, alleine schon deshalb, weil wir viel Geld investiert haben. Und wenn Sie einen Tunnel wollen – das kann ich Ihnen sagen: Dann bin ich nicht nur schon lange nicht mehr Baudirektor, sondern schon jahrzehntelang in der AHV, und das dauert dann doch noch ein paar Jahre. Das Konzept Bypass wurde während vielen Jahren vom Kanton und von der Stadt Thun in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, allen Verbänden, der Bevölkerung, allen Interessierten und Betroffenen in einem Forumsprozess erarbeitet. Nach langer, nach guter Arbeit waren sich alle einig: Der Bypass mit dem Einbahnregime und mit den anderen flankierenden Massnahmen ist für Thun und Umgebung die beste Lösung. Und dieser Lösung wollen wir jetzt auch noch ein bisschen Zeit und eine Chance geben – und nicht schon bei ersten Problemen nach neuen, nach anderen, nach teuren Lösungen,

die es lange nicht geben wird, rufen. Deshalb steht der Regierungsrat diesem Vorstoss bei allem Verständnis kritisch gegenüber und lehnt ihn ab. Es kann nicht sein, dass der Bund, der Kanton und die Gemeinden einen dreistelligen Millionenbetrag investieren – und das hat man gemacht –, und dass man dann bei der kleinsten Schwierigkeit das ganze System über den Haufen und in den Korb wirft.

Dann kommt noch hinzu: Verschiedene Forderungen dieser Motion betreffen Gemeindestrassen, und das kann nur Thun selber beschliessen. Nur Thun selber kann sagen, ob man das Einbahnregime aufheben will. Sie haben heute Morgen Sandra Hess gehört, die sich zur Gemeindeautonomie geäussert hat. Dies kann hier wirklich nur Thun machen. Gemeindeautonomie ist vielen unter Ihnen hier im Rat wichtig, und das muss auch heute Nachmittag und nicht nur am Morgen gelten. Wenn Sie also ein Paar neue, teure Hosen kaufen und die Hosenlänge nicht passt: Werfen Sie diese dann fort? Dann wirft man sie in den Kleidersack und sucht nach einem neuen Paar Hosen, geschätzte Grossrätinnen und Grossräte? Nein, das ist nicht so. Wir müssen schauen, wie wir dies beim Schneider anpassen können. Das müssen wir auch beim Bypass und beim Einbahnverkehrsregime von Thun so machen, denn irgendwo ist dieser Verkehr, und wir haben viel, viel mehr Verkehr als noch vor 10 oder 20 Jahren. Natürlich kann uns hier nicht irgendjemand, eine Schneiderin oder ein Schneider, aus dem Schneider helfen, wohl aber die Verkehrsplaner mit viel gutem Willen, mit viel guter Zusammenarbeit von uns allen.

Der Kreisoberingenieur – Sie sehen ihn hier, Markus Wyss – hat in Absprache mit der Stadt Thun angewiesen, man solle den altbewährten Forumsprozess aus der Planungsphase des Bypasses Thun wieder ins Leben rufen und dies anschauen. Das Forum, erweitert durch die Gemeinden des rechten Thunerseeufers, soll gemeinsam das neue heutige Verkehrsregime überprüfen und anschliessend gestützt auf saubere Grundlagen und Fakten Vorschläge unterbreiten, ob, wo und wie Optimierungsbedarf besteht.

Präsident. Entschuldigung, Christoph Neuhaus, jetzt muss ich einfach unterbrechen, es tut mir sehr leid. Sie haben mir gesagt, Sie möchten *kurz* etwas sagen betreffend das, was die Regierung dort allenfalls noch machen will. Ich habe nicht damit gerechnet, dass Sie jetzt Ihr Votum halten. Es tut mir leid, ich mache dies ungern, aber sonst hätte ich dies nie durchgelassen. Es tut mir leid.

Christoph Neuhaus, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor. Dann entschuldige ich mich und sage noch den letzten Satz. Wenn Sie gewillt sind, das Forum arbeiten zu lassen, kann ich als Verkehrsdirektor damit leben, dass die Punkte 2 bis 4 als Postulat angenommen werden. Das war das Wichtigste. Ich hätte es auch ohne Begründung sagen können, aber ich bin jeweils froh, wenn ich begründen kann, worum es geht, weil Sie sonst fragen, was ich hier vorne mache. Sorry, Mr. Präsident – ich hätte meine Sache gesagt.

Präsident. Besten Dank. Dann kommen wir zur Debatte. Als Erstes gebe ich Markus Wenger für die EVP das Wort.

Markus Wenger, Spiez (EVP). Ich bin nach diesen Ausführungen doch noch froh, dass ich meine ganze Speech nicht anders halten muss, als wir sie vorbereitet haben. Grundsätzlich ist es ja so, dass der Punkt 1 in diesem Vorstoss ein Fremdkörper ist. Wir reden hier also von der Verkehrssituation rund um den Lautorkreisel, und vorgeschoben ist noch die Sache mit der STI. Darum lehnen wir den Punkt 1 in jeder Form ab, da er eben – wie gesagt – ein Fremdkörper zum eigentlichen inhaltlichen Teil dieses Vorstosses ist. Hingegen ist es durchaus so, dass – nicht nur zu den Rush-hour-Zeiten; es gibt auch andere Zeiten, in denen die Strasse stark überlastet ist – auch eine gewisse Vernetzung mit dem Langsamverkehr da ist und es sinnvoll ist, wenn man dort nochmal hinschaut. Aus diesem Grund wird die EVP-Fraktion die Punkte 2, 3 und 4 als Postulat mehrheitlich überweisen. Genau aufgrund der Überlegungen, die wir jetzt gehört haben, denken wir auch, dass es Sinn macht, dies nochmal anzuschauen und zu schauen, wo es Potenzial gibt oder wo man etwas verbessern kann, damit man der Bevölkerung des rechten Thunerseeufers das Leben etwas erleichtern kann. Was aber zu jeder Tages- und Nachtzeit praktisch immer funktioniert, ist, mit dem Velo durchzufahren. Das ist immer eine gute Sache.

Andrea de Meuron, Thun (Grüne). Die Motionärin hat begründet, was sie möchte: Sie möchte de facto Massnahmen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs. Ich komme konkret zu den Forderungen: zu den Bushaltestellen, die nicht auf den Fahrbahnen geplant werden sollen. Um das

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) kommt auch der Kanton Bern nicht herum. In der Antwort ist aufgeführt, dass der Kanton nur dort Bushaltestellen auf der Fahrbahn plant, wo der Platz fehlt – wo er schlicht fehlt – oder wo übermässig hohe Kosten resultieren würden. Das Anliegen scheint uns damit erledigt, respektive die Antwort überzeugt uns.

Zum Tunnel oder zur Umfahrung, die gefordert ist: In der Antwort steht, dass von den täglich rund 16 500 Autos auf der Hofstettenstrasse der grösste Teil, also zwei Drittel, Richtung Steffisburg oder Thun Nord fährt und nur ein Drittel durch die Stadt selbst. Das sind rein rechnerisch rund 5500 Autos. Und für diese fordert man nun einen Tunnel, der 150 bis 250 Mio. Franken kostet ... dass man so einen bauen soll. Da stellt sich uns die Frage, ob der Einsatz von Steuergeldern bei diesem Kosten-Nutzen-Verhältnis wirklich gerechtfertigt ist, geschweige denn, ob man mit einer solchen Investition unsere Klimaziele erreichen würde.

Zum Einbahnregime. Bei dieser Gelegenheit: Die SVP Thun hat übrigens einmal ein Ringbahnsystem in Thun gefordert – aber das war die Thuner SVP. Sie hat wahrscheinlich den Nutzen schon damals erkannt. Und jetzt zur konkreten Forderung, dass Thun dies aufheben soll. Das Einbahnregime ist ein Bestandteil des Agglomerationsprogramms respektive des Massnahmenpakets zum Bypass Thun, mit dem Ziel, die Innenstadt und die Bernstrasse vom Verkehr zu entlasten und den Stau zu reduzieren. Und dieses Gesamtpaket – das ist ja wohl der wesentliche Punkt – zeigt Wirkung, die Ziele sind erreicht. Gemäss der Medienkonferenz und den öffentlichen Unterlagen des Kantons zeigt sich, dass die beiden innenstädtischen Verkehrsachsen um 40 Prozent vom Verkehr entlastet wurden, ebenso die Bernstrasse, die täglich 8800 Fahrzeuge weniger zählt. Auch hat sich die Fahrzeit vom rechten Thunerseeufer Richtung Bypass fast halbiert. Und dies dürfte sehr wohl auch dem Gewerbe und den Autopendlern dienen; diese wollen nämlich nicht alle einfach nur an den Bahnhof. Es zeigt sich auch, dass der Maulbeerkreisel so staufrei ist wie schon lange nicht mehr. Und diese Tatsachen – das hat auch der Verkehrsdirektor gesagt – werden in dieser Diskussion einfach gern verschwiegen. Würden wir das Einbahnregime aufheben und die Freienhof-Achse wieder für den Gegenverkehr öffnen, so hätte das dann eben nicht die Auswirkung, die sich die Motionärin erhofft: Wir hätten dann einfach wieder ein Chaos beim Maulbeerplatz und auf den Strassen, also auf der Frutigenstrasse, auf der Aarestrasse und auf der Bahnhofstrasse. Und ich glaube nicht, dass dies im Interesse all jener wäre, die diese Strassen benutzen. In Anbetracht dieser Fakten sieht es die grüne Fraktion als nicht zielführend an, die Ziffern 1, 3 und 4 zu überweisen – sofern es denn eine ziffernweise Abstimmung gibt, die wir sonst beantragen würden.

Der Wermutstropfen, den wir gehört haben, ist sicher der Bereich Lauitorkreisel. Der Abschnitt Bächimatt-Lauitor ist denn auch der einzige, der im Vergleich zu früher eine Minute – eine Minute – längere Fahrzeiten aufweist, die gemessen wurden. Die Ursachen sind unklar, und es wäre sicher hilfreich, wenn man einmal eine Analyse der Verkehrsströme und der Stausituation machen würde. Noch sinnvoller wäre es aber, mit dem erwähnten Forum wieder einmal über die Ziele der Verkehrspolitik zu diskutieren, damit die Diskussion wieder faktenbasiert wird und versachlicht wird. Einen solchen Auftrag könnte man unter der Ziffer 2 verstehen, und einen solchen würden wir wohl als grüne Fraktion ... Ich konnte hier keine Rücksprache nehmen – dass man hier allenfalls auch wandelt –, aber ich denke, dass wir helfen würden, diese als Postulat zu überweisen.

Anita Luginbühl-Bachmann, Krattigen (BDP). Zuerst möchte ich dem Regierungsrat für die Antwort zu diesem Vorstoss ganz herzlich danken, denn sie trug doch sehr viel zur Meinungsbildung innerhalb der BDP bei. Ja, die Motionärin hat recht: Die Verkehrssituation auf der rechten Thunerseeseite durch die Stadt Thun hat sich in den letzten Zeiten für den öffentlichen und auch für den Individualverkehr massiv verschlechtert. Die grossen, umfangreichen Strassenbauprojekte im Zusammenhang mit dem Bypass Thun, mit der Strassenführung via Bahnhof, Maulbeerplatz und Lauitor zum Schloss hinauf und auch mit der Autobahnneugestaltung im Heimberg auf der anderen Stadtseite haben allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern viel abverlangt. Geduld, Geduld und noch einmal Geduld. Und diese Geduld aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer – auch von der linken Seeseite – wurde auf die Probe gestellt. Thun hört nämlich nicht irgendwo im Gwatt auf. Auch diese mussten teilweise grosse und lange Wartezeiten und auch Umfahrungen in Kauf nehmen. Ein kleiner Einschub: Wir haben einen Angestellten aus Sigriswil, der mittlerweile am Morgen via Interlaken nach Krattigen kommt; er hat also einen Weg gefunden. Die Stadtbewohner und auch die Geschäfte in der Innenstadt haben sich in den Medien ebenfalls beklagt: Es sei wegen der Situation rund um den Thunersee zu Umsatzzahleneinbussen gekommen, und die Geschäfte seien zurückgegangen. Für all diese Reaktionen hat die BDP wirklich Verständnis und stellt aber auch einmal mehr fest, dass bei solchen Projekten eine Kommunikation fast nur nicht gut sein kann. Es

fühlt sich immer irgendjemand nicht verstanden und benachteiligt. Kritik ist viel lauter als Zustimmung, nämlich schon, wenn das ganze Projekt noch nicht beendet ist. Seit der Einreichung der Motion im Juni sind bereits 5 Monate vergangen. Die Bauarbeiten sind um diese Zeitspanne weiter fortgeschritten und die Verkehrsteilnehmer haben die Wege – wie mir scheint – wirklich langsam besser im Griff. Ich fahre regelmässig von Krattigen nach Steffisburg und Thun und kenne die Situation sehr gut.

Ich komme zu den Punkten der Motion. Der Punkt 1 ist für uns klar. Bei diesem Anliegen um die STI-Bushaltestellen auf den Hauptstrassen der rechten Thunerseeseite erklärt der Regierungsrat in seiner Antwort den Sachverhalt genau, gut und klar: Wo es platzmässig noch möglich ist, werden Buchten gebaut, wo nicht, eben nicht. Aber das ist nicht nur ein Thun-Thema; das ist in jeder Gemeinde genau das Gleiche. Der Punkt 2: Der Verkehrsfluss beim Lauitorkreisel ist zu den Stosszeiten sicher noch mit Wartezeiten verbunden; wir haben es gehört. Aber das ist auch bei anderen neuralgischen Verkehrsknotenpunkten während der Rushhour – auch in den Städten und auch auf der Autobahn – leider so. Es hat einfach viele Autos auf den Strassen. Hier kann die BDP aber einem Postulat zustimmen, auch nach dem Votum – halben Votum – von Regierungsrat Neuhaus. Wenn man diese Gruppe wieder zusammenstellen würde, erhielte man dort vielleicht neue Erkenntnisse. Es könnte auch ein Grund sein, dass die Velofahrer, die manchmal am Lauitor-Stutz zu einem Brems- und Staumanöver führen, wenn man sie überholen möchte und man sie aus sicherheitstechnischen Fragen nicht überholen kann, oder die Fussgängerquerung im Raum Thunerhof und so weiter ... Vielleicht könnte man dies innerhalb des Postulats wirklich noch einmal anschauen.

Zum Einbahnregime möchte ich sagen: Jede Stadt, jede moderne Stadt hat heute ein Verkehrseinbahnregime, und das ist einfach eine Gewohnheitssache. Jeder, der einmal weiss, wo er durchfahren muss – wenn es dann fertig ist –, hat dies nämlich im Griff.

Und jetzt noch der Wunsch nach dem Tunnel: Der Wunsch nach einem Tunnel oder einer Umfahrung beim Verkehrsknoten Lauitor ist ja nicht neu. In diesem Perimeter ist die Sache aber nun gelaufen, glaube ich, denn das neue Parkhaus des Schlosses geht ziemlich weit hinunter; dort ist eigentlich ziemlich das Ende der Fahnenstange. Dort noch etwas planen zu wollen, ist fast nicht mehr möglich. Die Umfahrung müsste also irgendwo im Raum Casino-Hilterfingen-Hünibach oder sogar weiter Richtung Interlaken geplant werden. Man hat ja übrigens auch schon von einer Brückenquerung beim Thunersee gesprochen, damit man dann eben auf die linke Seeseite und auf die Autobahn gelangen könnte. Das hat man alles schon diskutiert. Der Kanton Bern realisiert mit dem Grossprojekt Raum Thun ein sehr grosses finanzielles Geschäft. Ob jetzt in der gleichen Gegend bereits wieder das nächste Grossprojekt geplant werden soll, nachdem wir in der letzten Session von der Investitionsflut in den nächsten Jahren Kenntnis genommen haben? Und in Anbetracht der Höhe der Investitionen des Regierungsrates oder des Kantons Bern, und nachdem man auch die Priorisierung für den Regierungsrat festgesetzt hat und sogar eine Verzichtsplanung gefordert hat, scheint es mir fast schon ein bisschen zynisch, wenn man den Punkt 4 annehmen würde, auch als Postulat.

Ich komme zum Schluss: Die BDP-Fraktion würde beim zweiten Punkt ein Postulat überweisen, aber die drei anderen Punkte lehnen wir ab.

Präsident. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion: Grossrätin Marianne Dumermuth.

Marianne Dumermuth, Thun (SP). Ich komme ja auch aus Thun, Peter Siegenthaler kommt aus Thun – er musste mich zwar noch ein bisschen aufdatieren, da ich nicht mehr im Gemeinderat bin, aber es ist so: Es gibt Staus vom Thunersee her in die Stadt, und man kann sie auch nicht erklären. Wir haben dies auch unseren Kolleginnen und Kollegen in der Fraktion so mitgeteilt. Wir bestreiten das gar nicht. Jetzt geht es aber um etwas anderes. Jetzt kommt sofort die Frage: Ja, was machen wir jetzt? Das ist ja der wichtigste Punkt, oder? Und da gibt es eben unterschiedliche Meinungen. Was Madeleine Amstutz gesagt hat, ist eben nicht die ganze Wahrheit. Das ist auch legitim; sie vertritt ja die rechte Thunerseeseite. Aber sie hat einfach vor allem nur das gesagt, was bei diesem Agglo-Programm oder bei der Umsetzung dieses Bypasses im Moment nicht ganz optimal läuft. Und ich möchte Ihnen jetzt noch die anderen Fakten sagen, auch wenn sie vielleicht zum Teil schon gesagt wurden. Aber es ist so wichtig, dass wir die Gesamtsicht behalten – wir als Kanton –, dass man wohl auch noch ein paar Wiederholungen ertragen kann.

Mit den Agglo-Programmen hat man ja eigentlich einen Paradigmenwechsel gemacht. Man ging eben weg vom Einzelprogramm und sagte: Alles muss in einem Zusammenhang stehen, das in den Agglomerationen, nämlich die Siedungsentwicklung zusammen mit der Verkehrsentwicklung, und

bei der Verkehrsentwicklung nicht nur der motorisierte Individualverkehr (MIV), sondern auch der Langsamverkehr. Und genau dies ist nun auch in Thun passiert. Im Agglo-Programm 1 hatte man den Bypass drin, weil man herausgefunden hatte, dass es die beste Entlastung bietet, wenn man dies dort hindurch macht. Man sagte aber: Wenn Sie dies wollen – der Bund bezahlt ja, und vor allem auch der Kanton, es ist ja eine Kantonsstrasse –, dann müssen Sie flankierende Massnahmen treffen. Und das finden wir, zumindest als SP – und ich habe das Gefühl, eigentlich die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung –, richtig, wenn man für die einen Verkehrsteilnehmenden etwas ganz Grosses und Teures baut, dass man immer schaut, dass es mit allem anderen abgestimmt wird. Also, das ist so geschehen.

Was hat dies nun mit dem Vorstoss zu tun? Mich dünkt, sehr viel, denn der Punkt 3 dieser Motion, das Einbahnregime, ist eben eine zentrale flankierende Massnahme. Die will man jetzt aus dem Gesamtprojekt herausbrechen. Das würde heissen, dass der Kanton unter Umständen zurückfordern würde – vom Bypass. Es könnte aber für den ganzen Kanton auch heissen – und hier müssen Sie jetzt gut zuhören –, dass der Prozentsatz dieser Agglo-Programme, die wir ja heute für die Gemeinden ebenfalls gerade genehmigt haben, heruntergebrochen würde. Und dieses Risiko kann doch nicht im Ernst jemand hier eingehen. Darum darf man diesen zentralen Punkt 3 – das dünkt mich hier der zentralste – ja nicht herausbrechen.

Zu den anderen Punkten: Der Punkt 1 mit der STI ist jetzt vielleicht weniger generell und zentral. Der Regierungsrat sagt ja, was er damit machen will. Dazu äussern wir uns eigentlich gar nicht mehr gross.

Zum Punkt 2: Es ist durchaus möglich, dass es bei einem anderen oder angepassten Verkehrsregime am Lauitorkreisel zu Verbesserungen käme. Darum sind wir durchaus bereit – falls in ein Postulat gewandelt würde und es dann noch eine Einzelabstimmung gäbe –, diesen zu unterstützen.

Zum Punkt 3 habe ich gesagt: auf keinen Fall, denn dies hat weitreichende Konsequenzen. Und Andrea de Meuron hat es deutlich gesagt, der Regierungsrat auch: Wir haben mit dem Punkt 3 sehr viel erreicht in der Innerstadt, 40 Prozent weniger Verkehr. Sie kommen viel schneller von der Bernstrasse – nein, das hat nicht unbedingt mit dem Einbahnregime zu tun, aber mit der Parallelstrasse des Bypasses – ans Thunerseeufer. Und davon steht hier in der Motion nichts. Also, eben: das Gesamte. Aber das Einbahnregime ist für die Stadt Thun von zentraler Bedeutung und ist wirklich – ich wiederhole es noch einmal – einer der zentralsten Teile der flankierenden Massnahmen.

Jetzt noch zum Punkt 4 betreffend Hübelitunnel. Dazu kann ich nur so viel sagen: Wir haben in der Stadt ein Gesamtverkehrskonzept Thun gemacht. Dieses wurde im Dezember noch verabschiedet. Darin – das haben wir mit dem Kanton abgesprochen – gibt es ein Massnahmenblatt zu den grossen, übergeordneten Projekten, und dort steht zum Hübelitunnel und vielleicht auch zur Aarequerung Süd ... das ist immer noch raumplanerisch gesichert. Kurz: Das geht einfach nicht, das ist auch behördenverbindlich. Ich fasse noch kurz die Haltung ... *(Der Präsident bittet die Rednerin, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'oratrice de conclure.)* Ja, ich komme zum Schluss, ich fasse die Haltung zusammen: Eine Motion lehnen wir in allen Punkten ab. Bei einer Motion würden wir dem Punkt 2 zum Lauitorkreisel zustimmen. *(Die Rednerin erhält von einem Ratsmitglied den Hinweis, dass sie soeben «Motion» gesagt, aber wohl «Postulat» gemeint hat. / L'oratrice est informée par un membre du Grand Conseil qu'elle vient de dire «motion», mais qu'elle voulait probablement dire «postulat».)* Postulat, ja. Entschuldigung. Wir ...

Präsident. Wir haben es mitbekommen: Postulat beim Punkt 2. Ich gebe das Wort für die glp Martin Egger.

Martin Egger, Frutigen (glp). Ich glaube, das Ganze wurde bereits ziemlich im Detail diskutiert. Wir wurden recht ... informiert, wie es in Thun aussieht. Deshalb gibt es nur noch ein paar kleine und prägnante Sachen, zu denen ich unseren Standpunkt klären möchte. In den Jahren 2001 bis 2003 wurde eine gesamte Verkehrsstudie «Agglomeration Thun» gemacht, und dort waren alle Gemeinden am Thunerseeufer dabei. Und das ist noch nicht so lange her – wenn man denkt, 15 Jahre im Baugewerbe –, und heute ist das Ganze oder ein grosser Teil schon realisiert. Das ganze Verkehrskonzept, das nun gerade gesamthaft in Betrieb genommen wurde, muss sich jetzt zuerst bewähren können und dürfen. Die Entlastung der Altstadt hat man schon erreicht, und die Fahrzeit zwischen dem Lauitor und dem Autobahnzubringer wurde massiv verkürzt. Und sicher wird sich in nächster Zeit am rechten Thunerseeufer auch nicht mehr viel mehr Bevölkerung ansiedeln, und der Verkehr wird dort sicher auch nicht zunehmen, denn es hat dort fast kein Bauland mehr. Dann muss man zu guter Letzt noch sagen, dass die Nordumfahrung raumplanerisch auch noch

gesichert werden soll. Dort kann später einmal nach allen Möglichkeiten weitergebaut werden. Aus all diesen Gründen lehnt die glp den ganzen Vorstoss als Motion wie auch als Postulat ab.

Carlos Reinhard, Thun (FDP). Ich muss vielleicht zuerst meine Interessenbindung bekannt geben: Ich bin wahrscheinlich der einzige hier in diesem Saal, der dort wohnt. Ich arbeite dort, ich bin dort zur Welt gekommen, ich befinde mich jeden Tag in Thun Nord. Das gilt wahrscheinlich sonst für niemanden hier in diesem Saal. Erlauben Sie mir deshalb, dass ich sagen darf: Ich weiss, worum es bei diesem Geschäft geht. Ich nehme es zuerst vorneweg, für den Fall, dass ich ein bisschen in Zeitnot gerate: Die FDP unterstützt diesen Vorstoss mehrheitlich, die Mehrheit allenfalls bei den Punkten 3 und 4 nur als Postulat.

Jetzt zum Inhalt: Als ich die Antwort zu diesem Vorstoss las, wusste ich nicht, ob mir oder meinem Gedächtnis irgendetwas passiert ist. Ich nahm dann den Kreditantrag des Regierungsrates aus dem Jahr 2012 (2012.RRGR.501) hervor, der hier in diesem Saal einstimmig ... fast einstimmig angenommen wurde. Ich nenne einige Zitate, dann merken Sie, dass diese im Widerspruch zu den Antworten zu diesem Vorstoss stehen: «Das Funktionieren des Verkehrssystems in der Agglomeration Thun hängt massgeblich von den Verkehrsverhältnissen in und um die Thuner Innenstadt ab. [...] Die Bevölkerungszahl sowie das Verkehrsaufkommen in der Agglomeration Thun haben in den letzten zwanzig Jahren [...] stark zugenommen.» Heute sagt man ja, es wachse nicht mehr so stark. «Die Wohngebiete entwickelten sich primär am Rand der Agglomeration.» Da das Arbeitsplatzwachstum sehr bescheiden ist, vergrössern sich die Pendlerströme nach Bern ausserordentlich, auf Schiene und Strasse. Der Bahnhof befindet sich für die Thunerseegemeinden auf der anderen Seeseite. «Da die Hauptverkehrsachsen» – ich zitiere immer noch – «der Agglomeration die Thuner Innenstadt queren [...]» müssen und auf diesen auch sämtliche Busse verkehren müssen, «verschlechterte sich die Situation für sämtliche Verkehrsarten zunehmend». Und das, was jetzt kommt, müssen Sie sich auf der Zunge zergehen lassen: «Obwohl bereits seit 1955 verschiedene Anläufe» – das war also schon damals ein Thema – «unternommen worden waren, die vorhandenen bzw. sich abzeichnenden Verkehrsprobleme [...] zu lösen, blieb das Strassennetz» – jetzt müssen Sie zuhören! – «abgesehen von der südlich an Thun vorbei führenden Autobahn A6» – in Richtung Spiez, das ist ja sehr weit weg von der Innenstadt – «seit über hundert Jahren [...] unverändert.» Eine Brücke in der Innenstadt heisst ja auch Kuhbrücke. Jetzt können Sie sich überlegen, weshalb man diese Brücke Kuhbrücke nennt: weil man dort Kühe darüber gelassen hat. «Die Stausituationen beschränken sich [...] nicht mehr nur auf die Morgen- und Abendspitzenstunden. [...] Dies führte namentlich zu einer immer schlechteren Erreichbarkeit der Innenstadt und des Bahnhofs von Thun und einer Überlastung der Achse Autobahnzubringer Thun Nord» – übrigens dort, wo ich wohne – «zu den Gemeinden am rechten Thunerseeufer. [...] Bis ins Jahr 2030 wird in der gesamten Agglomeration von einem Wachstum der Bevölkerung der Anzahl Erwerbstätiger von rund 9 Prozent ausgegangen.»

Also: Wenn ich die Antworten zu diesem Vorstoss lese, habe ich gewisse Widersprüche gehört. Man beschloss damals, als man den Kredit sprach, vier Massnahmenpakete. Ja, man hat viel gemacht; vielen Dank dafür. Thun Nord zog man vor, und die Querung Thun Nord – das müssen Sie wissen – ist noch nicht in Thun; wenn man von Bern her kommt, ist diese noch vor Thun. Das hat man gemacht und vorgezogen, weil es relativ unbestritten und auch unkompliziert umzusetzen war und relativ schnell umgesetzt werden konnte. Aber das Massnahmenpaket 3, in dem es heisst: Die Situation ist für das Thunerseeufer noch nicht gelöst ... Es braucht eine andere Aarequerung im Süden oder eben den Hübelitunnel, der übrigens nicht zum Bahnhof oder unter der Aare hindurch führt, sondern ein Ausbau der Möglichkeit ist, die Autos und den Verkehr vom Lauitor direkt nach Steffisburg zur Autobahn zu bringen. Da will man nun plötzlich aufhören, anhalten. Nachdem man die begleitenden Massnahmen, die ich auch wichtig finde, umgesetzt hat und so weiter, hört man jetzt einfach auf. Und hier geht es beim Vorstoss sicher auch darum, dass man dies nicht vergisst, denn Sie wissen, wie lange es braucht. Sie haben es gesehen: 1955 hat man auch schon mal darüber gesprochen, dass man etwas machen sollte. Jetzt sollte man sich dieses Themas wieder annehmen.

Ebenfalls erstaunt war ich dann über die Kosten: Dort stand, dass dieser Tunnel bis zu 250 Mio. Franken kosten soll. Im gleichen Bericht sagte man damals in den Anhängen des Vortrags des Regierungsrates, die Brücke koste etwa 40 Mio. Franken, der Tunnel circa 135 Mio. Franken. Wir hatten hier in diesem Saal schon Geschäfte, über die wir nicht einmal diskutieren, die mehr kosten oder bei denen die Planungen teilweise so viel kosten. Wenn man ein Thema wie Medizin, Bildung oder irgendetwas hat, dann winkt man es einfach durch, und bei Thun will man jetzt einen Übungs-

abbruch machen. Wenn der Tunnel wirklich 250 Mio. Franken kostet.... Ich habe einmal geschaut, was andere Tunnel in der Schweiz gekostet haben: Die Umfahrung Klosters, 4 Kilometer mit Kurve, 250 Mio. Franken. Der Lungern-Tunnel – wissen Sie, wo? Hinter dem Brünig –, ebenfalls 4 Kilometer, kostete auch so viel. Also: Mehr als das Doppelte soll das dort in Thun kosten. (*Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.*) Ja, ich komme zum Schluss. Dies soll doppelt so viel kosten als an einem anderen Ort. Darum: Wir unterstützen diesen Vorstoss mehrheitlich. Danke.

Barbara Josi, Wimmis (SVP). Dass allen Verkehrsteilnehmenden rund um Thun in den letzten Monaten viel zugemutet wurde, ist weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt. Für viele war es im Minimum eine Geduldsprobe, für viele aber ein riesiges Ärgernis – Zitat Regierungsrat Neuhaus. Man kann froh sein, wenn man nicht durch die Stadt ans rechte Thunerseeufer fahren musste oder vor allem auch wieder zurück. Die Verkehrslage rund um Thun hat sich nach dem Abschluss der Bauarbeiten nicht verbessert, sondern zunehmend verschlimmert: eine inakzeptable Situation, insbesondere für den gewerblichen, aber auch für den individuellen Berufsverkehr. Das Einbahnregime über die Hauptachse des rechten Thunerseeufers harzt für alle Verkehrsteilnehmer und ist fast in jeder Hinsicht ein Rückschritt zur vorherigen Situation. Die Motion fordert deshalb im ersten Punkt, dass keine zusätzlichen Bushaltestellen gebaut werden und/oder Busbuchten aufgehoben werden. Haltestellen auf der Strasse verursachen zusätzliche Wartezeiten.

Punkt 2: Es sind Massnahmen einzuleiten, damit der Verkehrsfluss rund um den Lautorkreisel verbessert wird. Vom rechten Thunerseeufer her entstehen lange Wartezeiten, weil jene, die von der Stadt her kommen, Vortritt haben. Wenn Regierungsrat Neuhaus sagt, die Wartezeiten hätten sich halbiert, dann würde mich wundern: von *wie viel* halbiert? Das ist dann jeweils noch diese Zahl. Das Einbahnregime ist aufzuheben. Es ist widersprüchlich und unverständlich, wenn Taxis beidseitig fahren dürfen und andere gewerbliche Fahrten nur einseitig zulässig sind. Dass die flankierenden Massnahmen aufrechterhalten werden müssen, ist für mich schon verständlich, aber dann frage ich mich, ob denn dies nicht für alle gilt oder ob dann ein anderer Gewerbler, der nicht Taxifahrer ist, ein minderwertiger Gewerbler ist.

Die SVP-Fraktion stimmt der Motion zu; die Punkte 1, 2 und 3 nimmt sie einstimmig an. Dem Punkt 4, einen Tunnel oder eine Umfahrung in die Verkehrsplanung aufzunehmen, wird grossmehrheitlich auch zugestimmt, mit einigen Enthaltungen.

Samuel Kullmann, Hilterfingen (EDU). Wir haben mit dieser Thematik nicht nur einen Verkehrsknoten, sondern auch einen gordischen Knoten. Dieser lässt sich nicht so einfach lösen. Wir haben jetzt auch nicht gerade die Glanzidee, wie man alle Probleme beheben könnte. Die EDU-Fraktion wird aber die Punkte 1 und 2 der Motion annehmen. Beim Punkt 3 folgen wir eigentlich den Ausführungen der Regierung, insbesondere, dass es nicht in der Kompetenz des Kantons, sondern der Gemeinde liegt. Den Punkt 4 lehnen wir ab, oder wir hören jetzt noch ein bisschen zu, aber wir sind eher kritisch. Wir werden ihn wahrscheinlich ablehnen – oder als Postulat, einfach rein vom Kosten-Nutzen-Verhältnis her.

Ich wohne selber auch direkt an der Staatsstrasse in Hilterfingen. Ich bin also auch direkt betroffen. Manchmal gibt es Stau bis zum Haus, in dem ich wohne, zweieinhalb Kilometer nach Hilterfingen hinein, vom Lautorkreisel aus. Das ist manchmal sehr frustrierend. Es ist mir schon einige Male passiert, dass ich mit dem Auto hinausgefahren bin und dann den Stau sah. Dann kehrte ich sofort um, nahm das Velo und fuhr mit dem Velo sehr gut dorthin, wo ich hin wollte. Unter anderem diese Verkehrssituation hat mich dazu motiviert, mir im Mai ein E-Bike zu kaufen, mit dem ich regelmässig nach Münsingen und nach Aeschi pendle – 20 Kilometer Pendelweg, was ich schneller machen kann als mit dem Auto. Ich denke, dort liegt noch Potenzial brach, gerade bei Distanzen, die länger sind als 10 Kilometer, zum Beispiel 10 bis 20 Kilometer. Laut Statistik des Bundesamts für Statistik (BFS) wird bei 10 bis 20 Kilometern Pendeldistanz nur ein Prozent der Wege mit dem Velo gemacht. Dort sehe ich noch Potenzial mit der entsprechenden Förderung des Veloverkehrs, des E-Bikes, wobei man sicher auch nach kreativen Lösungen suchen müsste. Des Weiteren hat die EDU in der letzten Session einen Vorstoss unterstützt, der sehr progressiv Ride-Sharing hätte fördern wollen. Zusammen mit den Grünliberalen waren wir die einzigen, die dem zustimmten. Dabei ging es eben genau darum, dass man moderne Verkehrskonzepte, moderne Möglichkeiten nutzt, um gerade solche Stausituationen verringern zu können. Das Potenzial gibt es, für verschiedene Ansätze. Der Tunnel hat uns jetzt nicht so überzeugt, aber eben: den Punkten 1 und 2 des Vorstosses stimmen wir zu.

Präsident. Wir kommen zu den Einzelsprecherinnen und Einzelsprechern, als Erster Raphael Lanz.

Raphael Lanz, Thun (SVP). Vielleicht darf ich zuerst Carlos Reinhard ergänzen. Es gibt durchaus noch andere in diesem Rat, die in Thun wohnen. Es gibt auch mindestens drei Mitglieder, die Verantwortung im Thuner Gemeinderat tragen. Und ich darf Ihnen sagen: Wir sind grundsätzlich froh, sind die Bauarbeiten, die starke Einschränkungen zur Folge hatten, im Grossen abgeschlossen. Es hat immer noch ein paar Baustellen, es läuft immer noch nicht reibungslos, aber das Grosse ist abgeschlossen. Und das Zweite, das ich sagen möchte: Es ist so, dass wir am rechten Thunerseeufer ein Problem haben, und wir haben aus Thuner Sicht auch keine Freude an dieser Situation. Wir haben keine Freude daran und wir möchten, dass sich diese Situation verbessert. Das Grundproblem ist aber, dass wir uns über die Ursachen dieser Stausituationen gar nicht einig sind. Wenn ich mit den Leuten sprechen, dann sagen die einen, es sei wegen den Baustellen, die anderen wegen den Kreisel, die Dritten wegen dem Einbahnregime, die Vierten wegen den Fussgängerstreifen und die Fünften wegen den Bussen. Oder vielleicht ist es auch eine Kombination. Und wir glauben, dass wir eine Verbesserung nur dann schaffen, wenn wir uns einmal über die Ursachen klar werden, denn dann können wir nämlich das, was nicht gut ist, auch verbessern. Damit wir das machen können, braucht es eine Zusammenarbeit. Es braucht eine Zusammenarbeit von uns, der Stadt Thun, mit dem Kanton, aber auch mit den betroffenen Gemeinden. Und deshalb begrüsse ich sehr, dass der Herr Regierungsrat einleitend gesagt hat, dass das Forum wieder einberufen werden soll, damit wir dort diese Probleme auf den Tisch legen können und uns über die Ziele und Massnahmen hoffentlich auch einig werden.

Wichtig ist einfach dies: Das ganze Verkehrssystem in einer solchen Stadt ist ein Gesamtsystem. Man darf sich kaum die Illusion machen, dass wir hier einfach etwas ändern können, und hier wird es dann einfach besser und an allen anderen Orten bleibt es einfach gleich. Alles, was wir machen, hat Auswirkungen, beispielsweise das Einbahnregime: Wenn wir das Einbahnregime vom rechten Thunerseeufer aufheben und auch von dieser Seite wieder Autos in grösserer Anzahl durch den Maulbeerkreisel durchlassen wollen, dann haben jene, die von der Aarestrasse her kommen, eben keinen Vortritt mehr, und das wird dort wieder Auswirkungen haben. Ich will damit einfach sagen: Man muss ein bisschen aufpassen, wie viel und wann man in das Gesamtsystem eingreift. Darum wäre es gut, wenn wir dies auf fundierten und guten Grundlagen machen würden. Aus diesem Grund würde ich befürworten, wenn man hier ein Postulat überweisen könnte. Ich würde es darum befürworten, weil ich ebenfalls der Meinung bin, dass es noch nicht gut ist, zumindest noch nicht überall. Es ist an vielen Orten besser; das vergisst man vielleicht manchmal ein bisschen, wenn man hauptsächlich über Probleme spricht. Das verstehe ich auch – aber es ist an vielen Orten besser. Es ist noch nicht überall gut, und darum denke ich, dass die Überweisung eines Postulats hier einen Prozess weiterführen könnte, durch den man nachher zu guten Lösungen käme.

Präsident. Bevor ich Ueli Frutiger das Wort gebe, begrüsse ich noch eine Gruppe auf der Tribüne, beziehungsweise zwei Gruppen. Einerseits ist dies eine weitere Gruppe des Bildungszentrums Emmen, die auf Einladung von Alfred Bärtschi hier ist – falls dies so stimmt? Ja! Herzlich willkommen; schön, sind Sie hier. Ich hoffe, Sie haben einen guten und spannenden Einblick in die bernische Politik. Und dann hat Grossrat Markus Wenger Gäste aus Holland zu Besuch: Liebe gasten von den Nederland, een warm welkom en een leuke dag hier in Bern. (*Applaus / Applaudissements*) Das Wort hat Ueli Frutiger, BDP.

Ueli Frutiger, Oberhofen (BDP). Grundsätzlich möchte ich zuerst festhalten, dass ich kein Verkehrsspezialist bin. Und ich werde mich eigentlich zum Punkt 4 nicht heftig äussern. Ich glaube kaum, dass ich es erleben werde, dass wir da irgendwann einen Anschluss durch das Hübeli an die Autobahn haben. Ich möchte mich eigentlich auf die Punkte 2 und 3 konzentrieren. Es ist klar, dass das Einbahnsystem Auswirkungen auf den Kreisel am Lauitor hat. Vor allem am Morgen kommt halt der Verkehr in Richtung Burgstrasse dicht und zahlreich, und dann kann man vom rechten Thunerseeufer schlecht in den Kreisel einfahren, und darum staut es dann zurück. Ein weiterer Punkt, der mich unglücklich dünkt, ist der Fussgängerstreifen, der gegen die Burgstrasse über die Strasse geht und so nah am Kreisel ist. Ein einzelnes Auto muss einfach immer sofort anhalten; es hat keinen Stauraum davor. Man muss aber auch sagen: In die andere Richtung läuft es gut. Ich habe selten noch Stau, wenn ich am Abend nach Hause komme, von der Autobahn in Richtung Thunersee, rechtes Seeufer. Das läuft tiptopp, das muss man auch anerkennen.

Ein bisschen unverständlich ist mir, dass das Gewerbe insgesamt nicht gleich behandelt wird. Ich weiss es schon: Das Taxi ist ein Bedürfnis, aber weshalb sollen diese andere Rechte haben als andere Gewerbler? Ich als Gewerbler wäre auch darauf angewiesen, dass ich, wenn ich Ersatzteile holen muss, schnell dazu komme, und dann würde es helfen, wenn man dort durchfahren darf. Andererseits sehe ich auch: Wenn dies alle dürfen, dann ist das Einbahnregime auch gestorben. Darum unterstütze ich auch stark das vorgeschlagene Forum; dieses muss das jetzt noch einmal anschauen. Und ich bitte Sie, diesen Vorstoss mindestens als Postulat, zumindest in den ersten drei Punkten, zu unterstützen.

Ulrich Egger, Hünibach (SP). Ich bin sehr froh für vieles, das hier gesagt wurde, auch gerade Raphael Lanz: Wir sind ähnlich unterwegs; Markus Wenger sowieso. Ich gehe nur mit dem Velo an den Bahnhof, wenn ich den Zug erwischen will. Und wenn ich mal nicht schwitzen möchte, dann gehe ich früh und gemütlich, und wenn ich das nicht schaffe, dann gehe ich auf den Bus. Und dann schwitze ich, weil ich im Thunerhof aussteigen und hinüberrennen muss, wenn ich im falschen Moment den Bus nehme. Mein Votum hier wird vor allem für den ÖV sein, wie ich das schon im Jahr 1996 – oder ich weiss nicht, wann das war – gesagt habe: Als erstes müssen Sie schauen, dass der Bus Priorität hat, dass die Leute, die den ÖV nehmen, auch rechtzeitig an den Bahnhof kommen. Wenn ich hier spreche, ist das als ehemaliger Bauvorsteher, später Gemeindepräsident von Hilterfingen. Und ich habe – wie gesagt – schon in den 1990er-Jahren mit Herrn Wyss zusammengearbeitet; mit der Stadt Thun und dem Kanton suchten wir da eine Lösung. Es gab schon damals unsinnige Tunnelprojekte in der Höhe von Hunderten von Millionen, und ich sah ein, dass das nichts bringt. In Zusammenarbeit fanden wir heraus, dass die heutige Lösung effizient und kostengünstig sein sollte. Ich habe mich überzeugen lassen, dass diese dann auch funktioniert.

Und in der Zwischenzeit stehe ich jetzt eigentlich mit abgesägten Hosen da, weil die Leute in meiner Gemeinde, aber auch aus Thun, Oberhofen und Sigriswil, die Geduld verloren haben. Thomas Heuberger, ehemaliger Grossrat der Grünen, hat Unterschriften gesammelt, dass man jetzt endlich sicherstellen muss, dass der Verkehr abfließt. Madeleine Amstutz hat nun noch mit einer Motion nachgedoppelt. Und ich habe immer noch versucht, zu verteidigen und zu sagen: Haben Sie doch Geduld; wenn wir es dann schaffen, dass das Regime anläuft, dann sind diese Wartezeiten vorbei, zumindest für diejenigen, die mit dem Bus fahren wollen.

Deshalb an Ihre Adressen, Herr Regierungsrat, aber auch Herr Verkehrsoberingenieur: Schauen Sie doch bitte, dass der ÖV vom rechten Thunerseeufer nicht im Stau stecken bleibt. Heute habe ich gerade ein SMS von meiner Frau erhalten: «Du, ich habe es gerade noch im letzten Moment geschafft.» Ich bin eine Stunde zuvor ausnahmsweise mal mit dem Auto gefahren, da ich es in den Service bringen musste, und schaffte es gerade so knapp auf den Zug. Es ist einfach wirklich ein Problem, vor allem eben, wenn man es eilig hat und nicht Velo fahren kann; für ältere Leute und so. Die Motion in der vorliegenden Form schiesst über das Ziel hinaus, deutlich, auch für mich. Ich persönlich werde – wie meine Fraktion – den Punkt 2 am liebsten als Postulat annehmen. Eventuell werde ich auch die Punkte 3 und 4 als Postulat annehmen, aber das wäre dann meine persönliche Meinung. Aber ich wäre froh, wenn wir dort einen Schritt vorwärtsgingen. Man könnte dann ja auch wieder über den 10-Minuten-Takt für den ÖV sprechen, den man auch schon diskutiert hat, aber das macht ja keinen Sinn, wenn man den Zug dann doch nicht erwischt.

Beat Kohler, Meiringen (Grüne). Ich komme mir hier ein wenig als Fremdkörper vor, weil ich kein Thuner bin. Aber ich getraue mich nun trotzdem, etwas zu sagen, weil ich seit ein paar Wochen ganz in der Nähe des Lauitors arbeite und diesen Weg nun auch einige Male gefahren bin. Wir haben vorhin gehört, man müsse die Ursachen klären. Ja, die Ursache ist klar: Es hat einfach zu viele Autos auf dieser Strasse. Da muss man nicht viel klären. Man muss schauen, dass es auf dieser Strasse weniger Autos hat. Und diesbezüglich haben wir schon ein paar Sachen gehört: Velo – jene, die können. Das Velo ist sicher eine gute Möglichkeit. In der Region Thun sind 80 Prozent der Autofahrten unter 5 Kilometern. Die meisten könnten dies mit dem Velo machen. Und eine andere Möglichkeit haben wir gerade eben gehört: Man könnte einfach den öffentlichen Verkehr verdichten. Wenn die regionale Verkehrskonferenz einen 10-Minuten-Takt auf dieser Linie möchte, dann könnte man dies machen. Denn pro Gelenkbus, der dort fährt ... Wenn dort 120 Leute drin sind und man sieht, wie viele Leute pro Auto unterwegs sind, würde das entsprechend etwa 88 Autos sparen. Und jetzt stellen Sie einmal 88 Autos hintereinander auf, dann haben Sie pro Bus schon einige Meter weniger Stau. Dementsprechend werde ich selbstverständlich so abstimmen, wie dies von unserer Fraktionssprecherin vorhin gesagt wurde.

Peter Siegenthaler, Thun (SP). Sie haben jetzt hier eine kleine Volkshochschullehrstunde über die Verkehrssituation in Thun erhalten, gratis und franko. Das hat man Ihnen nun eingehendst dargelegt – allen, die nicht sehr ortskundig sind in Thun. Ich möchte mich nur noch zu zwei Sachen äussern: Ich habe nun verschiedentlich gehört, wie Sie die Sache mit den Taxifahrern beurteilen – dass diese im Gegensatz zu den anderen Gewerbetreibenden die Einbahnstrecke zusammen mit den Bussen befahren dürfen. Darüber haben wir mit dem Kreisoberingenieur auch eine Diskussion geführt. Er hat uns gesagt, es wäre unsere Zuständigkeit und unsere Kompetenz. Und wir sind der Meinung: Wir betrachten Taxis und das Taxigewerbe als Teil des öffentlichen Verkehrs. Das war unsere Begründung, warum wir sie diese Strecke dort befahren lassen.

Und noch das Zweite: Ursprünglich hatten wir auch noch vorgesehen, dass die Kommunalfahrzeuge, also unsere eigenen Fahrzeuge der Stadt, dies auch könnten, aber das haben wir dann wieder aufgehoben. Diese müssen genauso fahren wie alle anderen auch – ausser, sie verrichten Dienste auf dieser Strecke.

Ich möchte hier grosso modo keine Differenz herstellen zu meiner Gemeinderatskollegin de Meuron und zum Stadtpräsidenten von Thun. Ich sehe es in etwa gleich. Ich erinnere Sie einfach noch daran: Das Verkehrsregime ist das eine, aber wir haben auch das ganze Parkplatzregime geändert, und zwar gröber und einschneidender – das, was wir in Thun mit dem Parkhausring gemacht haben, den wir fertiggestellt haben. Und wir haben hier einfach eine ganz neue Situation geschaffen, nachdem man über Jahrzehnte an jene gewöhnt war, die man bis jetzt hatte. Das braucht auch eine bestimmte Zeit. Was ich aber bestreite, ist das, was Herr Neuhaus vorhin in seinem halb fertig gemachten Votum gesagt hat: Es bestehe vor allem Stau in den Spitzenzeiten. Ich teile diese Beobachtung nicht. Denn, Carlos Reinhard, ich wohne eben auch in Thun und habe mein Büro gerade an der Hofstettenstrasse. Das heisst, wenn ich hinausgehe, sehe ich diesen Stau, und der ist manchmal auch am Mittag, manchmal auch am Nachmittag und manchmal auch am Vormittag da. Es beschränkt sich also tatsächlich nicht auf eineinhalb Stunden pro Tag in den Spitzenzeiten. Nun will man ja mit Massnahmen versuchen zu eruieren, warum das so ist.

Aber grosso modo möchte ich hier einfach auch mal danken für alles, was für diese Stadt und diese Innenstadt gemacht worden ist. Rund 40 Prozent des innenstädtischen Verkehrs zu entlasten, *führt* natürlich zu absurden Situationen. Ich fahre selber auch jeden Tag viermal eine solche absurde Situation, aber das soll nicht der Massstab sein, um jetzt zu sagen, das ganze System ist für nichts. Und deshalb werde ich hier auch differenziert abstimmen zur Fraktion, weil ich einen bestimmten Handlungsbedarf erkenne und sehe.

Präsident. Ich gebe Regierungsrat Christoph Neuhaus das Wort – so lange er will. (*Heiterkeit / Hilarité*)

Christoph Neuhaus, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor. Dann missbrauche ich diese Gelegenheit gerne. Wie die Exekutivmitglieder von Thun und wie Grossrat Carlos Reinhard kommt auch der Kreisoberingenieur, Markus Wyss, aus Thun. Auch er ist in Thun aufgewachsen – damit dies auch gesagt wäre, für das Protokoll. Und weil Carlos Reinhard einiges zu den Massnahmenpaketen gesagt hat, erlaube ich mir, dazu kurz etwas zu sagen, sehr skizzenartig, einfach ganz gerafft. Massnahmenpaket 2: Dort ging es darum, die Innenstadt und die Bernstrasse zu entlasten, damit man vom rechten Thunerseeufer besser zur A6 gelangt. Er hat auch vom Massnahmenpaket 3 gesprochen, und dort spricht man von weiteren Massnahmen, aber man hat vor allem gesagt: Wenn man das Massnahmenpaket 2 realisiert, dann müsste das Forum dies noch einmal anschauen, und das Massnahmenpaket 4, das Tunnelportal Hübeli, sei zu sichern. Es steht aber nirgends, es brauche eine neue Aarequerung.

Es wurde gesagt: Einen neuen Tunnel können Sie hier in diesem Saal fordern und sogar beschliessen. Das Grundproblem ist: 2050, 2060, 2070 ... Ich weiss es nicht – wenn man so etwas entscheidend möchte. Sie sehen: Bevor wir an der verkehrsplanerischen Schraube drehen, hätte ich als Verkehrsdirektor gerne fundierte Grundlagen, überzeugende Analysen und einen guten Dialog. Peter Siegenthaler hat gesagt, es gebe trotzdem noch Stau, aber dieser verteile sich, und er möchte jetzt wissen, wann das genau ist. Und darum ist das richtige Gefäss das Forum, erweitert durch die Gemeinden des rechten Thunerseeufers, damit sie gemeinsam das heutige Verkehrsregime anschauen und damit sie dann, gestützt auf saubere Grundlagen und Fakten, Vorschläge unterbreiten – damit wir keine Ferndiagnosen machen, sondern Vorschläge, ob, wo und wie man optimieren kann. Und darum: die Punkte 2 bis 4 als Postulat. Ich danke noch einmal, dass ich vorneweg reden konnte, deshalb konnte ich nachher ein bisschen weniger lang sprechen. Danke.

Präsident. Ich gebe das Wort noch einmal der Motionärin, Madeleine Amstutz.

Madeleine Amstutz, Sigriswil (SVP). Vielen Dank noch einmal für die aktive Diskussion. Wir haben viel gehört und ich habe auch von allen gehört, dass das Problem besteht. Das Problem sieht man. Die Frage ist nur: Was kann man machen? Und ist man bereit, etwas zu machen oder nicht? Ich bin auch froh, dass der Regierungsrat bereits im Voraus informiert hat und dass er jetzt bereit ist, ein Postulat anzunehmen – denn dies haben wir ja auch in anderen Voten gehört –, was richtig ist. Ich nehme trotzdem gerne noch zu einigen Sachen Stellung. Es wurde gesagt, man sollte den ÖV bevorzugen können. Der ÖV ist bereits heute bevorzugt, denn der ÖV ist der einzige, der sich nicht an diesen Kreis halten muss. Er fährt beim Lauitor in beiden Richtungen durch, und es funktioniert auch so nicht. Und der ÖV ... Man kann ja keine andere Strasse oder einen anderen Tunnel machen – das wäre dann das andere –, damit der ÖV einen anderen Weg hat. Der ÖV steht im gleichen Stau wie der Individualverkehr. Deshalb gibt es ja dieses Problem.

Und es gibt auch viele, die Lösungen suchen; das ist so. Es gibt den einen oder anderen, der nach Interlaken statt nach Thun einkaufen geht, oder je nach Arbeitsort, wie wir es von Anita Luginbühl gehört haben: dass man über Interlaken ausweicht. Oder dass man in Thun durch Wohnquartiere fährt, ist ein anderer Ausweg. Auch dort sind nachher Leute betroffen. Wenn man sich das anschauen geht – das ist noch interessant –, sieht man zum Teil auf privaten Grundstücken Container, die hinausgestellt wurden, was auch verständlich ist, wenn nachher in diesen Wohnquartieren auf privaten Grundstücken gekreuzt werden muss. Darum ist es auch so, dass auch viele Thuner unterschrieben haben. Also: Die Ursache ist klar. Es muss etwas geschehen. Und damit ist das Problem noch nicht behoben. Wenn wir hier sagen: «Ja, wir geben der Sache noch Zeit, oder man muss jetzt halt ein bisschen warten oder ein bisschen Geduld haben» ... Man hat lange Geduld gehabt. Es ist ein Thema, wir wissen es; seit 1955 sind wir daran, und das Problem besteht heute noch. Wir werden auch nicht gerade heute alles lösen können, aber es muss einen Schritt weiter gehen. Ich habe auch wieder von Gewerblern gehört, die sich neu einsetzen. Es werden wieder neu Unterschriften von Leuten gesammelt, die sagen: «Ich mische mich sonst politisch nicht ein, aber das hier ist nicht zumutbar.» Und ich habe nun auch von allen Seiten gehört, dass man sagt, dass man diesen Stau und diese Problematik sehe. Darum wird dies auch weiterhin ein Thema bleiben, und ich bin froh, dass sich die Betroffenen auch weiter engagieren, denn nur so kann es einen Schritt weiter gehen. Es gibt auch andere Beispiele: Um Biel hat man zum Beispiel eine Umfahrung gemacht, bei der man auch sagen kann, dass es etwas gebracht hat. In Lausanne ist die Metro unterirdisch. Oder als wir vom Büro im Austausch im Kanton Uri waren – ein Teil von Ihnen war auch dabei –, waren wir bei einem Gewerbler, der sagte, die grösste Problematik sei, dass die Politik bei diesen Verkehrsproblemen nicht hinschaue. Er finde zum Teil keinen Spezialisten, oder Leute würden mit der Begründung künden, das Verkehrschaos durch Luzern sei nicht zumutbar. Also: Es besteht Handlungsbedarf. Und damit wir einen Schritt weiterkommen, wandle ich. Ich hoffe, dass Sie dem Ganzen so, als Postulat, zustimmen können. Danke.

Präsident. Wir kommen zur Abstimmung. Es wurde eine ziffernweise Abstimmung verlangt. Wir stimmen deshalb zuerst über die Ziffer 1 ab. Dort geht es um die Bushaltestellen: Ziffer 1 der Motion, die nun in ein Postulat gewandelt wurde. Wer die Ziffer 1 des Postulats annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.180; Ziff. 1 als Postulat)

Vote (2019.RRGR.180 ; ch. 1 sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 66

Nein / Non 76

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. Sie haben die Ziffer 1 abgelehnt mit 76 Nein- zu 66 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung.

Wir kommen zur Ziffer 2, dort geht es um die Verbesserungsmassnahmen. Wer diese Ziffer als Postulat annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.180; Ziff. 2 als Postulat)
Vote (2019.RRGR.180 ; ch. 2 sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	144
Nein / Non	0
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Sie haben die Ziffer 2 einstimmig mit 144 Stimmen als Postulat angenommen.
Bei der Ziffer 3 geht es um das Einbahnsystem. Wer die Ziffer 3 annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.180; Ziff. 3 als Postulat)
Vote (2019.RRGR.180 ; ch. 3 sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui	61
Nein / Non	80
Enthalten / Abstentions	3

Präsident. Sie haben diese Ziffer abgelehnt, mit 80 Nein- gegen 61 Ja-Stimmen bei 3 Enthaltungen.
Dann kommen wir noch zur Ziffer 4. Dort geht es um den Tunnel oder um eine Umfahrung. Wer diese Ziffer als Postulat annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.180; Ziff. 4 als Postulat)
Vote (2019.RRGR.180 ; ch. 4 sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui	60
Nein / Non	75
Enthalten / Abstentions	8

Präsident. Sie haben auch diese Ziffer abgelehnt, mit 75 Nein- gegen 60 Ja-Stimmen bei 8 Enthaltungen.