



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 225-2023
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2023.RRGR.294

Eingereicht am: 19.10.2023

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

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 164/2024 vom 21. Februar 2024
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Das Einbahnsystem in Thun ist versuchsweise aufzuheben und über die Kosten und Nutzen der bisherigen Massnahmen öffentlich zu informieren

Die bereits längere Zeit vertagte, versuchsweise Auflösung des Einbahnsystems durch die Stadt Thun ist rasch umzusetzen. Dass die bisherigen Massnahmen (Verlegung von Bushaltestellen, bauliche Massnahmen, Messungen, Verkehrsdienst, runde Tische, Mediation, Stauerkennungssystem, Tempo 30 stadteinwärts usw.) nicht ausreichen, zeigen die täglichen, anhaltenden Staustunden in und um die Stadt Thun. Der Stau des Verkehrs beispielsweise vor den Kreisel (Lauttor, Schlossberg, Berntor, Maulbeer usw.) ist zu eliminieren. Der gesamte Verkehr (ÖV, Gewerbe- und Individualverkehr) wird benachteiligt, schadet der Volkswirtschaft und ist aus ökologischer Sicht unverständlich. Es entstehen Mehraufwände für die Gewerbebetriebe und führt zu höheren Kosten von Produkten und Dienstleistungen. Die Sofortmassnahmen und die verschiedenen bisherigen Massnahmen haben das Problem nicht gelöst. Transparent sollen die Kosten und der Nutzen aller bisherigen Massnahmen aufgezeigt werden.

Weitere Folgen sind bereits erkennbar. Die ersten Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer haben ihre Liegenschaft verkauft, weil keine Lösung des Problems in Sicht ist. Es wird zunehmend schwieriger, geeignete Fachkräfte in dieser Region beispielsweise für die Pflegeberufe zu finden, weil die täglichen Staustunden für einen Arbeitsweg nicht tragbar sind. Bereits in den Jahren 2019/2020 haben rund 10 000 Personen eine schriftliche und eine Online-Petition unterzeichnet. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat in der Wintersession 2019 aus meinem Vorstoss (M 144-2019) Punkt 2 «Verbesserungsmassnahmen einzuleiten, so dass der Verkehrsfluss beim Lautorkreisel besser und gleichmässiger fliesst» einstimmig als Postulat angenommen. Diverse demokratische Bemühungen von Gemeinden, politischen Parteien, Verbänden, Gewerbevereinen und Einzelpersonen wurden bisher nicht umgesetzt. Mehr als vier Jahre später diskutieren wir über dieselben Probleme, was der öffentliche Brief der IG VRTS – Verkehr rechte Thunerseeseite – vom 18. Oktober 2023 aufzeigt. Es ist an der Zeit, Bilanz zu ziehen, umzusetzen und transparent zu informieren.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Weshalb ist die seit Juli 2022 mögliche versuchsweise Auflösung des Einbahnsystems bisher nicht erfolgt bzw. wann ist diese geplant?
2. In welchem Umfang sind aus den bisherigen Massnahmen kantonal und regional Kosten für die Aufwendungen entstanden?
3. Was ist der Nutzen aus den bisherigen Verbesserungsmassnahmen für die Verkehrsproblematik in der Region Thun?
4. Wie viel kostet bisher der Verkehrsdienst in der ganzen Region wie beispielsweise in den Kreisel, wird dieser definitiv für die Zukunft eingesetzt, und wie gross ist der Nutzen aus dem Verkehrsdienst?
5. Wie hoch wird der volkswirtschaftliche Schaden aus den Staustunden in der Region Thun (z. B. für die Gewerbebetriebe, Produkte und Dienstleistungen) geschätzt?

Antwort des Regierungsrates

1. *Weshalb ist die seit Juli 2022 mögliche versuchsweise Auflösung des Einbahnsystems bisher nicht erfolgt bzw. wann ist diese geplant?*

Eine versuchsweise Aufhebung des Einbahnregimes liegt in der Kompetenz der Stadt Thun. Das Tiefbauamt der Stadt Thun erarbeitet derzeit ein Konzept für einen Verkehrsversuch zur Aufhebung des Einbahnregimes zwischen Guisanplatz und Marktgasse. 2024 sollen in Zusammenarbeit von Kanton, Stadt Thun und Gemeinde Steffisburg verschiedene Varianten zur Verkehrsführung im Raum Berntorplatz geprüft werden. Je nach Variante ist eine provisorische Anpassung des Berntorkreisels nötig. Um aussagekräftige Resultate zu erhalten, darf keine lokale Baustelle den Verkehrsversuch beeinträchtigen. Der Verkehrsversuch startet daher frühestens 2025.

Der Kanton Bern, die Stadt Thun und die Gemeinde Steffisburg informieren auf der gemeinsam betriebenen Website www.verkehrszukunft-thun.ch laufend über den Stand der Verkehrsprojekte in Thun. Die Stadt Thun führt auf derselben Website aus, dass ein breiter politischer Konsens über die Rahmenbedingungen und Kriterien Voraussetzung für den Verkehrsversuch ist. Der Gemeinderat Thun hat diese Kriterien definiert und die Nachbargemeinden eingeladen, sich dazu zu äussern.

2. *In welchem Umfang sind aus den bisherigen Massnahmen kantonal und regional Kosten für die Aufwendungen entstanden?*

Sämtliche in den letzten 20 Jahren getätigten kantonalen Investitionen in die Strassenbauvorhaben und in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Raum Thun dienten ganz oder teilweise der Verbesserung der Leistungsfähigkeit des dortigen Verkehrssystems. Zusammen mit den Kosten für den Bau des Bypass Thun Nord liegen sie in einer Grössenordnung von rund 130 Millionen Franken. Der Bund steuerte namhafte Investitionsbeiträge bei, alleine für den Bypass rund 41 Millionen Franken.

Über die in diesem Zeitraum regional und auf Gemeinde-Ebene entstandenen Kosten hat der Regierungsrat keine Kenntnis.

3. *Was ist der Nutzen aus den bisherigen Verbesserungsmassnahmen für die Verkehrsproblematik in der Region Thun?*

Der Nutzen der bisherigen Verbesserungsmassnahmen im Raum Thun zeigt sich darin, dass die Funktionalität des Verkehrssystems trotz der jährlichen Verkehrszunahme von insgesamt etwa 1,5 Prozent erhalten werden konnte. Insbesondere der Bypass Thun Nord erfüllt dabei seine Zielsetzung vollumfänglich. Ebenso konnten die Zeitverluste der in den Abendspitzenstunden auf der Bernstrasse ans rechte Thunerseeufer zurückfahrenden Pendlerinnen und Pendler deutlich vermindert werden.

Die im Agglomerationsprogramm «Siedlung und Verkehr» des Entwicklungsraums Thun (ERT) gutgeheissene Entlastung der Thuner Innenstadt wurde umgesetzt. Das Agglomerationsprogramm und die darin enthaltenen Verkehrsmassnahmen wurden von den Mitgliedern des ERT gutgeheissen.

4. *Wie viel kostet bisher der Verkehrsdienst in der ganzen Region wie beispielsweise in den Kreisel, wird dieser definitiv für die Zukunft eingesetzt, und wie gross ist der Nutzen aus dem Verkehrsdienst?*

Der Kanton Bern setzt Verkehrsdienste stets nur temporär bei Baustellen auf den Kantonsstrassen ein. Es erfolgen keine definitiven Einsätze von Verkehrsdiensten. Der Nutzen zeigte sich beispielsweise 2023 beim Umbau der Steffisburgstrasse zwischen Berntor und Goldiwilkreisel. Dank des Verkehrsdienstes konnte in den Verkehrsspitzenzeiten ein Verkehrskollaps insbesondere auf der Achse Bernstrasse–Hofstettenstrasse vermieden werden. Bei diesem Projekt beliefen sich die Kosten für den Verkehrsdienst zulasten Kanton auf 25 000 Franken.

Der Regierungsrat hat keine Kenntnis über die Aufwendungen der Gemeinden für ihren Einsatz von Verkehrsdiensten.

5. *Wie hoch wird der volkswirtschaftliche Schaden aus den Stautunden in der Region Thun (z. B. für die Gewerbebetriebe, Produkte und Dienstleistungen) geschätzt?*

Weder die Gemeinden noch der Kanton erheben im Raum Thun Daten, die auch nur eine annähernd aussagekräftige Schätzung der Stautunden zulassen. Der Regierungsrat kann die Frage daher nicht beantworten.

Verteiler
– Grosser Rat