

Stadtratssitzung vom 6. Mai 2021

Interpellation I 8/2020

Interpellation betreffend Umsetzung Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm – ist Thun auf Kurs?

Fraktion Grüne/JG und Fraktion SP vom 18. Dezember 2020; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Die Verkehrspolitik der Agglomeration Thun und somit auch der Stadt Thun werden durch die Agglomerationsprogramme definiert. Bis heute gibt es die Agglomerationsprogramme der 1., 2. und 3. Generation. Das Agglomerationsprogramm der 4. Generation ging im Frühjahr 2020 in die öffentliche Mitwirkung und ist derzeit in der kantonalen Vorprüfung. Viele Massnahmen aus dem 1. Agglomerationsprogramm, v.a. in den Bereichen Langsamverkehr, kombinierte Mobilität und nachfrageorientierte Mobilität, sind noch nicht umgesetzt. Laut Informationen aus dem Verkehrsforumsprozess Thun müssen die Massnahmen aus dem 1. Agglomerationsprogramm bis im Jahr 2027 umgesetzt sein, damit die Bundesgelder abgeholt werden können. Daraus resultieren die folgenden Fragen:

1. Welche der Massnahmen (es sind alle Massnahmen gemeint, nicht nur LV Massnahmen) aus der Priorität A-Liste des Agglomerationsprogramms der 1. Generation (2007) sind umgesetzt, welche noch nicht?
2. Welche Begründung liegt bei den einzelnen Massnahmen für das nicht planmässige Umsetzen vor?
3. Gibt es eine Planung, wann die noch nicht realisierten Massnahmen umgesetzt werden? Wenn ja, wie sieht diese aus?
4. Kann die Frist für die Bundesbeiträge bis 2027 für die Massnahmen aus dem 1. Agglomerationsprogramm eingehalten werden?
 - a. Wenn nein, welche finanziellen Konsequenzen hätte dies?
 - b. Wenn nein, welche strategischen Konsequenzen hätte dies? Würden gewisse Massnahmen nicht mehr umgesetzt?
 - c. Was unternimmt die Stadt, damit die Bundesbeiträge auf keinen Fall verloren gehen?
5. Sind die Velostation beim Bahnhof und die neuen Doppelstockanlagen als Massnahme des Agglomerationsprogramm umgesetzt und angerechnet worden, so dass Gelder vom Bund dafür bezogen werden konnten? Wenn nicht, gibt es ein anderes Projekt zum Thema Veloabstellplätze rund um den Bahnhof, das in der gegebenen Frist noch umgesetzt werden soll?
6. Gibt es Fristen für die Beiträge durch den Kanton? Bzw. können die kantonalen Beiträge auch dann abgeholt werden, wenn die Bundesbeiträge verloren gehen?
7. Sind durch die langjährige Nichtrealisierungen gewisser Langsamverkehrsmassnahmen (LV), wichtige neue LV Massnahmen (wie z.B. sichere LV Verbindung Thun- Steffisburg) nicht in die Agglomerationsprogramme eingeflossen?

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Welche der Massnahmen (es sind alle Massnahmen gemeint, nicht nur LV Massnahmen) aus der Priorität A-Liste des Agglomerationsprogramms der 1. Generation (2007) sind umgesetzt, welche noch nicht?

Die nachfolgende Übersicht informiert über den Stand der Umsetzung:

Massnahme	Umsetzungsstand
Bypass Nord (Kanton Bern)	Umgesetzt. Inbetriebnahme 9. November 2017 erfolgt.
Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt (SEVI)	Nicht umgesetzt. Durch Rückweisung des Stadtrates vom 22. August 2019 zurückgestellt und auf nächste Legislatur verschoben.
Busbevorzugung Grabenstrasse	Umgesetzt als Sofortmassnahme. Weitere Verbesserungen als Übergangsmassnahmen in Prüfung.
Einbahnverkehr Innenstadt	Umgesetzt. Signalisation erfolgte bei Baubeginn Berntorplatz und Lautorstutz im Frühjahr 2018.
Lärmschutz Burgerstrasse	Umgesetzt. Lärmschutzwand war eine flankierende Massnahme zum Projekt «Bypass Thun Nord». Durch Stadt 2013 erstellt und mit Projekt Kreisel General-Wille-Strasse/Mittlere Strasse 2017 verlängert.
Sanierung/Umgestaltung Allmendstrasse inkl. Busbevorzugung	Teilweise umgesetzt. 2'000 von 2'200 m realisiert, entspricht 90%. Abschnitt Bypass Guisanplatz realisiert 2016/2017. Abschnitt Waldeck – Kreisel ESP realisiert 2019/2020. Abschnitt Zollhaus – Waldeck in Planung, Realisierung ab 2023 geplant.
Parkplatzleitsystem	Umgesetzt. Inbetriebnahme ab 6. November 2018 erfolgt.
Fussgängerunterführung Frutigenstrasse	Im Bau. Fertigstellung erfolgt Ende 2021.
Busspur Frutigenstrasse	Noch nicht umgesetzt – in Planung. Realisierung 2022 im Anschluss an die Bauarbeiten der Fussgängerunterführung Frutigenstrasse geplant.
Bike & Ride Bahnhof Thun	Noch nicht umgesetzt. Planung und Umsetzung spätestens im Rahmen ESP Bahnhof vorgesehen.
Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis	Noch nicht umgesetzt – in Planung. Abschnitt Bahnhof – Selve 2022/2023 geplant. Abschnitt Selve – Schwäbis ca. 2023-2026 geplant.
Uferweg Bahnhof – Schadau - Lachen	Umgesetzt. Inbetriebnahme 2011 und 2018 erfolgt.
Aarequerung Langsamverkehr Scherzligen - Bächimatte	Noch nicht umgesetzt – in Planung. Die Realisierung der Kettenfähre des Vereins Panorama Rundweg Thunersee erfolgt ab 2022 je nach Stand der Bau- resp. Betriebsbewilligung sowie der Sicherstellung der Finanzierung (Bau und Betrieb) durch Bund, Kanton und Stadt.
Regiestrasse	Nicht umgesetzt. Auf die Massnahme wird verzichtet.

Zu Frage 2: Welche Begründung liegt bei den einzelnen Massnahmen für das nicht planmässige Umsetzen vor?

Zu den noch nicht umgesetzten Massnahmen können folgende Begründungen aufgeführt werden:

Massnahme	Begründung
Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt (SEVI)	Mit Rücksicht auf den schnelleren Baufortschritt des Kantons in der Realisierung des Bypass Thun Nord hat die Stadt Thun ihre Prioritäten bei den Innenstadtbaustellen angepasst und SEVI zugunsten eines vorgezogenen Ausbaus des Lauitorstutzes und des Berntorplatzes durch den Kanton zurückgestellt. Letztlich hat im Sommer 2019 der Stadtrat den Kreditantrag für die erste Etappe Freihofgasse/Obere Hauptgasse zwischen Maulbeerplatz und Lauitor zurückgewiesen. Nicht zuletzt auf Grund der Verkehrsbeeinträchtigungen durch mehrere Strassen- und Werkleitungsbaustellen in der Innenstadt von 2017 – 2019 wurden diese Projekte in die nächste Legislatur verschoben. Aktuell läuft der Forumsprozess, bei welchem das Einbahnregime in der Innenstadt nochmals intensiv diskutiert wird. Der Ausgang des Forumsprozesses wird massgebenden Einfluss auf die zukünftige Planung des Strassenraumes haben. Aus der aktuellen Studie Attraktivierung Innenstadt soll die Massnahme Betriebs- und Gestaltungskonzept Strassenachsen Innenstadt in diesem Jahr lanciert werden.
Busbevorzugung Grabenstrasse	Die als Sofortmassnahme installierte provisorischen Lichtsignalanlage bewährt sich. Die definitive bauliche Ausgestaltung des Strassenraumes erfolgt im Rahmen des Projektes SEVI. Weitere Verbesserungen als Übergangsmassnahmen sind in Prüfung.
Sanierung/Umgestaltung Allmendstrasse inkl. Busbevorzugung	Finanzpolitische Prioritäten früherer Legislaturen haben bekanntermassen zu einem Investitions- und Unterhaltsstau geführt. Einmal angepackt kann die Umsetzung dieser Massnahme aufgrund der räumlichen Ausdehnung, der verkehrlichen Auswirkungen und der Abhängigkeiten von anderen Projekten nur in Etappen erfolgen. Für den letzten Teilabschnitt zwischen Zollhaus und Waldeck wird zurzeit das Vor-/Bauprojekt ausgearbeitet. Die Realisierung ist ab 2023 geplant.
Fussgängerunterführung Frutigenstrasse	Die Unterführung befindet sich im Bau und wird Ende 2021 fertiggestellt. Taktgeber ist die Bahn mit ihrer Sanierung und Ertüchtigung der Unterführung, der Bahntechnik und der Gleisanlagen.
Busspur Frutigenstrasse	Die Busspur ist abhängig von der fertiggestellten Fussgängerunterführung und der Sanierung der SBB-Brückenüberführung. Die Realisierung ist im Jahr 2022 geplant.
Bike & Ride Bahnhof Thun	Die Planung und Umsetzung sind im Rahmen des Gesamtprojekts «ESP Bahnhof Thun» vorgesehen.
Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis	Das Projekt erfordert umfangreiche Landerwerbe, namentlich von den SBB (vgl. SRB 39/2019). Die Lösungsfindung gestaltet

Massnahme	Begründung
	<p>sich schwierig, da die Interessen und Anforderungen der SBB für den zukünftigen Ausbau des Bahnbetriebes und der dafür notwendige Raumbedarf dem LV-Projekt entgegenlaufen. Die Abstimmung des LV-Projektes mit dem SBB-Rahmenplan und den bestehenden privaten Gebäuden bewegt sich an der Grenze des technisch und städtebaulich Machbaren. 2020 wurde im Rahmen von umfangreichen technischen Studien und Verhandlungen eine Auswahl von Varianten mit realistischen Chancen zur Umsetzung erarbeitet. Der Variantenentscheid soll in der ersten Hälfte des Jahres 2021 gefällt werden. Vorbehältlich der erfolgreichen Landerwerbsverhandlungen mit den SBB und privaten Grundeigentümern sowie der planungs- und baurechtlichen Bewilligungen sollen die Bauarbeiten für die ersten beiden Abschnitte vom Bahnhof bis zur Gewerbestrasse und weiter ins Selveareal im Jahr 2022 aufgenommen werden.</p> <p>Für den dritten Abschnitt vom Selveareal bis ins Schwäbisquartier mit einer neuen Brücke über die Aare wird derzeit die Linienführung im Rahmen einer Projektstudie evaluiert. Weiter muss auf der Seite des Gemeindegebietes Steffisburg der Anschluss der Aarequerung und die Fortführung der Velohauptroute sichergestellt werden. Als nächste Schritte stehen die Vor- und Bauprojektierung, die Sicherung der städtebaulichen Qualität der Aarequerung (Brücke) mittels eines qualifizierten Verfahrens (z. B. mit Wettbewerb), der Landerwerb sowie die planungs- und baurechtlichen Bewilligungsverfahren an. Wenn alle Bewilligungen vorliegen, die Finanzierung gesichert ist und die AP-Beitragszusicherungen von Bund und Kanton vorliegen soll der zweite Abschnitt zwischen ca. 2023 und 2026 realisiert werden.</p>
<p>Aarequerung Langsamverkehr Scherzligen - Bächimatte</p>	<p>Mit Rücksicht auf das private Projekt einer Kettenfähre und dessen gemäss Bauvoranfrage aussichtsreiche Bewilligungsfähigkeit hat der Gemeinderat den Auftrag zum Testbetrieb einer klassischen Fähre sistiert. Die Realisierung der Kettenfähre des Vereins Panorama Rundweg Thunersee kann je nach Stand Bau-/Betriebsbewilligung ab 2022 erfolgen.</p>
<p>Regiestrasse</p>	<p>Durch den Bypass Thun Nord, die flankierende Massnahme Tempo-30-Zone Schwäbis sowie die Sanierung der Schwäbisstrasse durch die Gemeinde Steffisburg wird das Schwäbisquartier, insbesondere die Achse Schwäbisstrasse-Regiestrasse vom Durchgangsverkehr entlastet und die Situation für Velofahrende und zu Fuss Gehende verbessert. Auf Grund dieser Ausgangslage und Erkenntnisse verzichtet die Stadt Thun auf die Realisierung der zusätzlichen Bahnunterführung Regiestrasse.</p>

Zu Frage 3: Gibt es eine Planung, wann die noch nicht realisierten Massnahmen umgesetzt werden? Wenn ja, wie sieht diese aus?

Vergleiche dazu die Angaben zu Frage 2.

Zu Frage 4: Kann die Frist für die Bundesbeiträge bis 2027 für die Massnahmen aus dem 1. Agglomerationsprogramm eingehalten werden?

Nach heutigem Planungsstand können alle Thuner AP1-Massnahmen bis auf die Regiestrasse innerhalb der Fristvorgabe des Bundes umgesetzt und die AP-Beiträge geltend gemacht werden (vgl. Antworten zu Frage 2). Die Bike- & Ride-Anlagen am Bahnhof sind abhängig von den Planungen und Terminen im Rahmen des Gesamtprojektes «ESP Bahnhof Thun». In welcher Form diese Massnahmen entwickelt werden, ist zurzeit offen.

Zu Frage 4a: Wenn nein, welche finanziellen Konsequenzen hätte dies?

Der Bund verlangt, dass für die Massnahmen des AP 1 und AP 2 bis Ende 2027 eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden muss; andernfalls erlischt der Anspruch auf die dafür beschlossenen Bundesbeiträge.

Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF steht, im Gegensatz zum ursprünglichen und befristeten Infrastrukturfonds, bundesseitig ein unbefristetes Instrument zur Verfügung. Somit können mit jeder künftigen Agglomerationsprogrammgeneration Massnahmen erneut zur Mitfinanzierung beantragt werden.

Zu Frage 4b: Wenn nein, welche strategischen Konsequenzen hätte dies? Würden gewisse Massnahmen nicht mehr umgesetzt?

Sollten einzelne Massnahmen nicht innerhalb der vom Bund gesetzten Fristen realisiert werden können, ist im Einzelfall zu prüfen, welche Vorgehensweise weiterverfolgt wird. Zum heutigen Zeitpunkt können dazu keine relevanten Überlegungen angestellt werden. Es würde sich um reine Mutmassungen handeln. Die Massnahmen sollen innerhalb der Frist realisiert werden.

Zu Frage 4c: Was unternimmt die Stadt, damit die Bundesbeiträge auf keinen Fall verloren gehen?

Die noch nicht begonnenen AP 1-Massnahmen werden so vorbereitet, dass der Abschluss der Finanzierungsvereinbarungen innerhalb der Bundesfristen möglich ist und die Bundes- und Kantonsbeiträge abgeholt werden können.

Zu Frage 5: Sind die Velostation beim Bahnhof und die neuen Doppelstockanlagen als Massnahme des Agglomerationsprogramm umgesetzt und angerechnet worden, so dass Gelder vom Bund dafür bezogen werden konnten? Wenn nicht, gibt es ein anderes Projekt zum Thema Velo-abstellplätze rund um den Bahnhof, das in der gegebenen Frist noch umgesetzt werden soll?

Bei der Erneuerung der Abstellanlage «Stückgut Süd» (2019) und der Erneuerung der Velostation «Bahnhofplatz Thun» (2020) handelte es sich um Sofortmassnahmen, um die unbefriedigenden Zustände zeitnah zu beheben. Diese wurden nicht als AP-Massnahmen abgerechnet, da es sich erstens um Übergangsmassnahmen bis zur definitiven Umsetzung des «ESP Bahnhof Thun» handelt, zweitens mit den beiden Projekten nur ein Bruchteil der möglichen AP-Beiträge hätten abgeholt werden können und drittens eine Abrechnung als AP-Massnahme zu unzweckmässigen Verzögerungen geführt hätte (beide Massnahmen hätten aufgrund der administrativen Anforderungen der Agglomerationsprogramme frühestens im Folgejahr realisiert werden können).

Die langfristigen Lösungen zur Veloparkierung am Bahnhof Thun werden im Rahmen der Planung «ESP Bahnhof Thun» erarbeitet. Vorgesehen sind nebst zusätzlichen oberirdischen Abstellplätzen unterirdische Velostationen. Diese werden im Rahmen der AP-Massnahme «Ausbau Bike & Ride Bahnhof und Innenstadt» abgerechnet.

Zu Frage 6: Gibt es Fristen für die Beiträge durch den Kanton? Bzw. können die kantonalen Beiträge auch dann abgeholt werden, wenn die Bundesbeiträge verloren gehen?

Gemäss Artikel 62 Strassengesetz leistet der Kanton Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen, für die der Bund Beiträge ausrichtet. Entsprechend bedeutet dies im Umkehrschluss, dass wenn keine Bundesbeiträge ausgerichtet werden, auch die Kantonsbeiträge entfallen. Ausgenommen davon sind andere Beiträge des Kantons wie etwa Beiträge an Velorouten mit kantonomer Netzfunktion.

Zu Frage 7: Sind durch die langjährige Nichtrealisierungen gewisser Langsamverkehrsmassnahmen (LV), wichtige neue LV Massnahmen (wie z.B. sichere LV Verbindung Thun- Steffisburg) nicht in die Agglomerationsprogramme eingeflossen?

Nein, die weiteren Generationen der Agglomerationsprogramme Thun wurden unabhängig vom Umsetzungsstand der AP1-Massnahmen entwickelt. Notwendig und sinnvoll erscheinende Massnahmen wurden in die AP integriert.

Thun, 31. März 2021

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller