

Stadtratssitzung vom 18. März 2021

## Parlamentarische Erklärung PE 1/2021

### Parlamentarische Erklärung betreffend Velo- und Fussverkehrsoffensive für Thun

Marc Barben (Grüne), Michelle Marbach (Grüne), Adrian Christen (SP), Nina Siegenthaler (SP), Roman Gugger (Grüne), Thomas Hiltbold (Grüne), Alwin Hostettler (Grüne), Reto Kestenholz (Grüne), Thomas Rosenberg (Grüne), Cloe Weber (Junge Grüne), Sarah Zaugg (Grüne), Katharina Ali-Oesch (SP), Martin Allemann (SP), Manon Jaccard (SP), Alice Kropf (SP), Franz Schori (SP), Nicole Krenger (glp), Daniela Huber Notter (BDP), Andreas Kübli (glp) vom 22. Januar 2021; Beantwortung

#### Wortlaut der Parlamentarischen Erklärung

Der Anteil Langsamverkehr im Vergleich zum Anteil motorisierter Individualverkehr (Modal-Split) hat in Thun als einzige Agglomeration im Kanton Bern abgenommen. Dieser Trend entspricht nicht der Zielsetzung aus dem Gesamtverkehrskonzept 2035<sup>1</sup> und früheren Konzepten sowie dem Mobilitätsreglement<sup>2</sup> und bewegt sich in die falsche Richtung. Es ist bisher nicht gelungen, diesem Trend entgegenzuwirken. Ein Umkehrtrend und eine Verschiebung in Richtung Langsamverkehr (LV) und ÖV ist nötig und in hohem Mass angezeigt. Der vorherrschenden Entwicklung entsprechend sind die Massnahmen zum Langsamverkehr des 1. Agglomerationsprogramm zu grossen Teilen nicht umgesetzt oder zu wenig vorangetrieben worden, sodass inzwischen ein stark erhöhter Nachholbedarf für den Langsamverkehr besteht.

Damit genügend Menschen sich für Velo- und Fussverkehr als Fortbewegungsmöglichkeit entscheiden, müssen diese flüssig, attraktiv und vor allem sicher für alle Personengruppen sein. Thun verfügt mit seinen mehrheitlich kurzen Distanzen generell über ideale Voraussetzungen für die Nutzung und Förderung des LV. Der überfällige Verschiebungseffekt hin zu mehr LV und ÖV würde sich positiv auf den Verkehrsfluss auswirken, würde der Staubildung entgegenwirken und würde erlauben, den in Thun teils begrenzten Verkehrsraum effizient zu nutzen.

Für eine beschleunigte und zielführende Realisierung der entsprechenden Massnahmen scheint es sinnvoll, stadtintern eine Task Force oder Arbeitsgruppe (möglicherweise ämterübergreifend) einzusetzen. Es ist sicherlich von Vorteil, wenn zudem die passenden Organisationen (z.B. TCS, VCS, ProVelo, Fussverkehr etc.) einbezogen werden und zusammengearbeitet wird. In mehreren positiven Beispielen (wie bei der «Sensibilisierungskampagne Innenstadt» oder der «Verbreiterung Strättligenstrasse») wurde dies bereits gemacht. Dieser Einbezug sollte zukünftig vermehrt und konsequent genutzt werden; ähnlich wie dies beispielsweise vom Kanton auch praktiziert wird.

---

<sup>1</sup> [Gesamtverkehrskonzept \(Konsultationsentwurf\)](#)

<sup>2</sup> [Mobilitätsreglement](#)

Wir erwarten, dass die zeitliche Verschleppung der wichtigen und nötigen Langsamverkehrs-Massnahmen endet und diese mit der entsprechenden Dringlichkeit angegangen und umgesetzt werden. Es ist an der Zeit, dass sich der Langsamverkehr und ÖV in Thun vom Fleck bewegen und eine wirkungsvolle Velo- und Fussverkehrsoffensive gestartet wird.

## **Stellungnahme des Gemeinderates**

### *A. Formelles: Zum Instrument der Parlamentarischen Erklärung*

Zur Bedeutung und Bindungswirkung dieses Instrumentes ist Folgendes festzuhalten:

- Gemäss Artikel 48 des Geschäftsreglements des Stadtrates kann der Stadtrat Parlamentarische Erklärungen in der Form eines Stadtratsbeschlusses abgeben.<sup>3</sup> Diese verstehen sich als grundsätzliche politische Hinweise zuhanden des Gemeinderates. Sie können von Kommissionen des Stadtrats oder von zehn Mitgliedern eingebracht werden. Die Behandlung erfolgt an der übernächsten Sitzung. Der Gemeinderat nimmt dazu Stellung.
- Die Parlamentarische Erklärung wurde bisher erst einmal eingesetzt.<sup>4</sup> Die Behandlung dieses Instrumentes löste damals heftige Diskussionen und eine gutgeheissene Beschwerde aus. Daraufhin wurden die Rechtsgrundlagen im Jahr 2010 geändert.<sup>5</sup> Gestützt auf die neue Rechtsgrundlage wurde das Instrument bisher noch nie verwendet.
- Die Parlamentarische Erklärung ist – anders als Motionen oder Postulate – nicht als Auftrag an den Gemeinderat, sondern als selbständige politische Willensäusserung des Stadtrates konzipiert. Sie bringt den Gedanken des Dialoges zwischen Legislative und Exekutive zum Ausdruck. Mit einer Parlamentarischen Erklärung können dem Gemeinderat damit keine Aufträge erteilt werden.
- Das Verfahren ist gleich wie bei einem dringlichen Vorstoss. Dies wird auch im Stadtratsbericht der letzten Teilrevision festgehalten (vgl. SRB 11/2010): «Um zu verhindern, dass der Stadtrat oder der Gemeinderat an der Sitzung selber mit einer Parlamentarischen Erklärung «überfahren» wird, soll das Prozedere gleich verlaufen wie bei einem dringlich erklärten Vorstoss: Der Gemeinderat muss zur eingereichten Erklärung an der übernächsten Sitzung Stellung nehmen (Dringlichkeit muss nicht verlangt bzw. beschlossen werden).»<sup>6</sup>
- Aus der Nähe zu den parlamentarischen Vorstössen und aus dem Vorverfahren mit dem Zweck des Überraschungsschutzes ergibt sich, dass der Wortlaut von Parlamentarischen Erklärungen – gleich wie parlamentarische Vorstösse – bei der Beratung vom Stadtrat nicht durch Änderungsanträge abgeändert werden kann.<sup>7</sup>

<sup>3</sup> vgl. Art. 48 [Geschäftsreglement Stadtrat](#)

<sup>4</sup> im Zusammenhang mit dem Geschäft «Teilverkauf von Aktien der Energie Thun AG» im Jahr 2007 (vgl. [Protokoll der Stadtratssitzung vom 27. September 2007](#))

<sup>5</sup> [Teilrevision Geschäftsreglement \(SRB 11/2010\)](#)

<sup>6</sup> vgl. [SRB 11/2010](#), S. 5

<sup>7</sup> Diese Auslegung ergibt sich auch aufgrund eines Vergleichs mit den massgeblichen Bestimmungen zu den Parlamentarischen Erklärungen auf Kantons- und Bundesebene.

*B. Materielles: Zum Inhalt der vorliegenden Parlamentarischen Erklärung*

Die Verkehrsplanung liegt im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates. Der Gemeinderat ist mit den Antragstellenden einig, dass die Stadt Thun mit ihren kurzen Distanzen und kleinen Höhenunterschieden im Bereich des Langsamverkehrs ein grosses Potenzial hat. Die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist für den Gemeinderat in allen Verkehrs- und Planungsprojekten wichtig.

Der vorliegende Entwurf für eine Parlamentarische Erklärung beginnt mit dem Hinweis, dass der Anteil Langsamverkehr im Vergleich zum Anteil motorisierter Individualverkehr (Modal-Split) in Thun als einzige Agglomeration im Kanton Bern abgenommen habe. Im Stadtratsbericht 27/2020<sup>8</sup> zum Monitoring und zur Berichterstattung über die Gesamtverkehrsentwicklung hat der Gemeinderat kürzlich ausgeführt:

*«Mikrozensus Verkehr: Der Mikrozensus liefert wichtige Daten für den Zeitreihenvergleich und den Quervergleich mit anderen Städten. So weist er insbesondere den Modalsplit, d.h. die Verteilung der Gesamtverkehrsmenge auf die Verkehrsträger, aus. Die Erhebung erfolgt alle fünf Jahre durch eine Bevölkerungsbefragung. Die Stichprobendichte wird im Kanton Bern jeweils durch die Region bestimmt. Die bisherigen Stichprobendichten waren für eine Auswertung auf städtischer Ebene zu gering, um belastbare Aussagen zum Modalsplit zu erhalten. Die Stadt Thun wird sich deshalb bei der Region für eine künftig höhere Stichprobenzahl einsetzen.»*

*Und weiter:*

*«In der Stadt Thun wurden bisher nur punktuell oder projektspezifisch Verkehrsdaten erhoben. Vorab wurden Daten des MIV, vereinzelt auch Daten des Veloverkehrs erhoben. Daten des Fussverkehrs wurden hingegen bisher nicht erhoben. Mit Ausnahme von zwei Dauermessstellen des Bundes und des Kantons zum MIV stehen deshalb keine verwertbaren Zeitreihen von Daten zur städtischen Verkehrsentwicklung zur Verfügung. Verlässliche Aussagen über die bisherige und künftige Entwicklung der Verkehrsmenge oder des Modalsplits auf dem städtischen Verkehrsnetz können auf dieser ungenügenden Daten-Grundlage nicht erfolgen.»*

Mit dem vom Stadtrat gesprochenen Kredit für das Verkehrsmonitoring werden aktuell die erforderlichen Instrumente erarbeitet, dank denen künftig Daten mit einer besseren Stichprobendichte verfügbar sind. Somit sind künftig verlässliche Aussagen zur Verkehrsentwicklung und zum Modalsplit sogar in kürzeren Zeitintervallen möglich.

Die Antragstellenden fordern eine dringliche Behandlung und Umsetzung der Langsamverkehrsmassnahmen. Der Gemeinderat beurteilt den Projektfortschritt der Langsamverkehrsmassnahmen differenziert. Er teilt die Einschätzung der Antragstellenden, dass einzelne wichtige Projekte wie z.B. die Wegverbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis im Verzug sind. Wie bei vielen neuen Programmen konnten die Projektverantwortlichen damals die effektiven Rahmenbedingungen für die Realisierung teilweise nicht immer vollständig abschätzen, weil dazu die konkreten Erfahrungen fehlten. Die Schwierigkeiten waren verschiedene Abhängigkeiten rechtlicher, politischer, eigentümerrelevanter und finanzieller Art. Eine zeitnahe Umsetzung von Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs, gerade auch der Agglomerationsprogramme ist dem Gemeinderat auch aus finanziellen Gründen wichtig, damit die Bundes- und Kantonsbeiträge für alle darin enthaltenen Projekte (MIV,

<sup>8</sup> vgl. Verkehrsmonitoring Thun ([SRB 27/2020](#))

LV und ÖV) gesichert werden können. Diesen Willen bekundet der Gemeinderat auch mit der Legislaturziel-Massnahme 21 «Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr realisieren» und kürzlich realisierten Projekten wie z.B. die Velostation oder die Unterstützung eines Bikesharing-Angebots. Weiter hat der Gemeinderat an einer der letzten Sitzungen Massnahmen zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs im Bereich der Schadaugärtnerei beschlossen.

Die mit der Parlamentarischen Erklärung geforderte Bildung eines neuen und zusätzlichen Gefässes in Form einer Task Force oder Arbeitsgruppe beurteilt der Gemeinderat als wenig zielführend. Er ist jedoch bereit zu prüfen, inwieweit im Rahmen bestehender Gefässe durch Information und Diskussion dem Anliegen Rechnung getragen werden kann. Eine Möglichkeit sieht der Gemeinderat in der bestehenden, gestützt auf eine Motion kürzlich neu organisierten Verkehrskommission.<sup>9</sup> Diese ist breit abgestützt und hat sich bei verschiedenen schwierigen Themen bewährt. An den zwei Sitzungen pro Jahr werden auch der Stand der Arbeiten bei den Agglomerationsprogrammen und den GVK-Massnahmen gezeigt. Die Sitzungen können bei Bedarf intensiviert werden. Als weiteres bereits bestehendes und mögliches Gefäss sieht der Gemeinderat die Sachkommissionen.

Die Angebotsplanung des öffentlichen Verkehrs unterliegt der Federführung der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland West. Der Gemeinderat hat sich im Rahmen der regionalen Angebotskonzepte stets für eine Verbesserung der Angebote in der Stadt Thun eingesetzt. So hat er unter anderem einen integralen 10 Minutentakt auf den städtischen Linien, den Antrag eines 10 Minutentakts auf der rechten Seeseite, die Schliessung von Taktlücken, frühe Morgenkurse mit Anschluss an die ersten Fernverkehrszüge und die Einführung einer neuen Tangentiallinie von Steffisburg via ESP Thun Nord nach Thun Süd unterstützt. Die Beschlussfassung über sämtliche Angebote unterliegt jedoch schlussendlich nicht dem Gemeinderat, sondern dem Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs bzw. dem Grosse Rat.

Der Gemeinderat verzichtet auf einen Antrag zu diesem Geschäft. Er wird die stadträtliche Diskussion aufmerksam verfolgen und die politischen Hinweise bei den weiteren Arbeiten einbeziehen.

Thun, 17. Februar 2021

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller

---

<sup>9</sup> [Verordnung über die Kommission Verkehr \(VKK\); Motion 1/2017; Verkehrskommission \(Mitglieder\): siehe Behördenverzeichnis](#)