

Stadtratssitzung vom 17. September 2020

Fragestunde F 19/2020

Fragestunde betreffend Übergangslösung Maulbeerkreisel bis Oberes Bälliz Fraktion Grüne/Junge Grüne und Fraktion SP vom 15. September 2020; Beantwortung

Wortlaut der Fragestunde

Nachdem der Stadtrat 2019 das baubewilligte Projekt Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt (SEVI) auf der Achse Maulbeerplatz bis Lautitor zurückgewiesen hatte, arbeitete die Stadt Thun eine Übergangslösung aus. Vor den Sommerferien sprach der Gemeinderat den entsprechenden Kredit von 195'000 Franken zur Umsetzung der Optimierungsmaßnahmen (vgl. Medienmitteilung vom 7. Juli 2020). Diese sollen den Verkehrsfluss insbesondere in den Spitzenzeiten verbessern und die Strasse räumlich besser aufteilen. Zwischen Maulbeerkreisel und Oberem Bälliz ist eine Verkehrsführung mit flächigem Queren für die Fussgängerinnen und Fussgänger vorgesehen. Vorbild ist die blaue Welle in der Marktgasse, die sich seit 2011 bewährt. Die Arbeiten für die «Übergangslösung» zum flächigen Queren zwischen Maulbeerkreisel und Oberem Bälliz sind aktuell in vollem Gange. Nach der Besichtigung der Baustelle stellen sich für uns folgende Fragen:

1. Welche Idee steht hinter dieser erhöhten Mittelinsel, die viel Strassenraum einnimmt? Ist der Gemeinderat der Auffassung, dass diese zu einer besseren räumlichen Aufteilung der Strasse führt?
2. In welchem Verhältnis stehen die Kosten für diese «Übergangslösung»? In der Medienmitteilung vom 21. August 2020 sowie in der Visualisierung (siehe unten) war nie von einer Mittelinsel mit baulichen Massnahmen die Rede.
3. Wie ist die Querung für Fussgänger*innen angedacht? Auf der Visualisierung war das flächige Queren über eine deutlich längere Strecke vorgesehen.
4. Wie ist die Veloführung vom Maulbeerkreisel in Richtung Lautorkreisel angedacht? Aktuell hat das Velo keinen Platz mehr neben einem Auto. Die Fahrbahn beträgt ca. 3 m. Das bedeutet, die Velos stehen mit den Autos im Stau. Dies ist eine deutliche Verschlechterung gegenüber vorher. Auch für Autofahrer*innen ist mit dieser Verkehrsführung kein Vorteil ersichtlich. Da Velofahrer*innen zusätzlich zum Stau beitragen können.
5. Wie sollen sich Blaulichtorganisationen bei einer Stausituation verhalten?
6. Auf welcher politischen Grundlage beruht der Entscheid, dass eine bauliche Massnahme für eine provisorische Lösung notwendig ist? Wieso wurde weder in der Medienmitteilung noch in der Sachkommission Bau und Liegenschaften über das bauliche Vorhaben der Mittelinsel informiert und stets nur von einer «blauen Welle» gesprochen?
7. Wäre der Gemeinderat bereit, einen Baustopp zu verfügen, bis obenstehende Fragen geklärt und mit Interessensverbänden abgesprochen sind? Denn hier werden mit einem «Provisorium» Themen des vom Kanton und der Stadt initiierten Forums zur Verkehrssituation wortwörtlich in den Stein gemeisselt.



Stadt Thun

3 Std. · 🌐



Analog zur blauen Welle auf der Marktgasse soll auch auf der Freienhofgasse bald ein flächiges Queren möglich sein. Die Bauarbeiten starten am kommenden Montag und dauern rund vier Wochen. Gegen Ende September wird die neue Verkehrsführung in Betrieb genommen. Mehr dazu: <https://buff.ly/34j9S0A> #Thun



Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Welche Idee steht hinter dieser erhöhten Mittelinsel, die viel Strassenraum einnimmt? Ist der Gemeinderat der Auffassung, dass diese zu einer besseren räumlichen Aufteilung der Strasse führt?

Die erhöhte Mittelinsel ist grundsätzlich überfahrbar, soll aber Überholmanöver beim stehenden Bus bei der neu angeordneten Haltekante stadteinwärts resp. ein Vorpreschen in den Raum der Blauen Welle für das Linksabbiegen erschweren. Die räumliche Aufteilung ergibt sich aus der heute bestehenden breiten Verkehrsfläche, der erforderlichen Breite für die Blaue Welle und dem Linksabbieger (vgl. Beilage).

Zu Frage 2: In welchem Verhältnis stehen die Kosten für diese «Übergangslösung»? In der Medienmitteilung vom 21. August 2020 sowie in der Visualisierung war nie von einer Mittelinsel mit baulichen Massnahmen die Rede.

Aus der Fragestellung geht nicht hervor, in welches Verhältnis die Kosten der Übergangslösung gestellt werden sollen. Die Visualisierung ist eine starke Vereinfachung ohne Detailtreue.

Zu Frage 3: Wie ist die Querung für Fussgänger*innen angedacht? Auf der Visualisierung war das flächige Queren über eine deutlich längere Strecke vorgesehen.

Die Querung im Bereich der Blauen Welle erfolgt vergleichbar mit dem Unteren Bälliz. Grundsätzlich hat der Strassenverkehr Vortritt, der Fussgänger muss den Blickkontakt zu den Velo- und Autofahrern suchen, eine Lücke abwarten und bis zur Mittelzone bzw. der Blauen Welle vorgehen zum Zwischenstopp.

Zu Frage 4: Wie ist die Veloführung vom Maulbeerkreisel in Richtung Lautorkreisel angedacht? Aktuell hat das Velo keinen Platz mehr neben einem Auto. Die Fahrbahn beträgt ca. 3 m. Das bedeutet, die Velos stehen mit den Autos im Stau. Dies ist eine deutliche Verschlechterung gegenüber vorher. Auch für Autofahrer*innen ist mit dieser Verkehrsführung kein Vorteil ersichtlich. Da Velofahrer*innen zusätzlich zum Stau beitragen können.

Mit der Übergangsmassnahme soll die Koexistenz zwischen Fussgängern, Velo- und Autofahrern und dem Öffentlichem Verkehr gefördert werden. Mit Brief VCS, Pro Velo und Fussverkehr vom 23. September 2019 wurden Sofortmassnahmen nach Rückweisung des Stadtratsgeschäftes vom 22. August 2019 in der Achse Freienhofgasse gefordert. Der Gemeinderat kommt diesem Wunsch mit der Übergangsmassnahme nach. Die Fahrbahn auf der Bahnhofbrücke hat eine Breite von 3.50 m und weitet sich nach kurzer Strecke bis hin zum Einmünder Bälliz auf. Velofahrende sollen in Kreiseln grundsätzlich in Fahrbahnmitte fahren. Dies führt dazu, dass sie bei der Kreiselausfahrt immer noch in Strassenmitte sind und diesen Raum in Anspruch nehmen sollen.

Zu Frage 5: Wie sollen sich Blaulichtorganisationen bei einer Stausituation verhalten?

Wie heute. Bei Stausituation stadtauswärts kann die Blaulichtorganisation auf der Gegenfahrbahn mit der gebotenen Vorsicht überholen.

Zu Frage 6: Auf welcher politischen Grundlage beruht der Entscheid, dass eine bauliche Massnahme für eine provisorische Lösung notwendig ist? Wieso wurde weder in der Medienmitteilung noch in der Sachkommission Bau und Liegenschaften über das bauliche Vorhaben der Mittelinsel informiert und stets nur von einer «blauen Welle» gesprochen?

Die Übergangsmassnahme ist gemäss schriftlicher Auskunft der Baubewilligungsbehörde baubewilligungsfrei und deckt insbesondere alle Sicherheitsüberlegungen für das flächige Queren ab.

Zu Frage 7: Wäre der Gemeinderat bereit, einen Baustopp zu verfügen, bis obenstehende Fragen geklärt und mit Interessensverbänden abgesprochen sind? Denn hier werden mit einem «Provisorium» Themen des vom Kanton und der Stadt initiierten Forums zur Verkehrssituation wortwörtlich in den Stein gemeisselt.

Nein, der Gemeinderat hat von Anfang an kommuniziert, dass dies eine Übergangsmassnahme ist bis beim Projekt Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt eine mehrheitsfähige Lösung gefunden worden ist. Mit dem flächigen Queren analog der Achse West (Abschnitt Guisankreisel bis Sternenplatz) wird ein seit Jahren erprobtes und bewährtes System für die Übergangsmassnahme bei der Achse Ost angewendet. Damit wird den Verkehrsteilnehmern weiterhin die bewährte Koexistenz zwischen Fussgängern, Velo- und Autofahrern und dem Öffentlichem Verkehr vermittelt.



Thun, 16. September 2020

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Beilage
Situationsplan