

Stadtratssitzung vom 15. Februar 2024

Parlamentarische Erklärung PE 02/2023

Parlamentarische Erklärung betreffend Aarequerung Thun Süd

Mark van Wijk (FDP), Valentin Borter (SVP), Adrian Christen (SP), Manfred Locher (EDU), Susanne Gygax-Wymann (EVP), Vanessa Meier (GLP), Franziska Eggenberg (EDU), Barbara Lehmann Rickli (FDP), Claude Schlapbach (FDP), Alois Studerus (Die Mitte), Daniela Huber Notter (Die Mitte), Simon Werren (Die Mitte), Leonardo Schlatter (SVP), Thomas Bieri (SVP), Sandro Badertscher (Parteilos) vom 15. Dezember 2023; Beantwortung

Wortlaut der Parlamentarischen Erklärung

Die schwierige und stark kritisierte Verkehrssituation entlang des rechten Thunerseeufers, insbesondere der Achsen Hofstettenstrasse / Bahnhof Thun und Frutigenstrasse / Hofstettenstrasse sowie die wenig attraktive Verkehrssituation in der Thuner Innenstadt erfordern Massnahmen. Neben den wichtigen angedachten kurzfristigen Massnahmen sind auch langfristige Lösungen rasch anzugehen, welche für die Stadt Thun nachhaltige und für alle Verkehrsteilnehmer_innen, sowie die Bewohner_innen, die Konsument_innen und die Geschäfte in der Innenstadt gewinnbringende Lösung ermöglichen. Dies erfordert, dass der Gemeinderat sich sowohl in den Gremien des ERT wie aber auch bei den verantwortlichen kantonalen Stellen sowie bei den prozessverantwortlichen Bundesstellen stark macht für eine Aarequerung Thun Süd.

Der seit dem Schlossberg Forum 2019 vorliegende und zwischenzeitlich optimierte Vorschlag eines breit abgestützten Komitees aus Politik und Wirtschaft soll Grundlage dieses Vorgehens seitens der Thuner Exekutive sein. Ziel ist es, dass der vorliegende Lösungsvorschlag Teil des künftigen Agglo Programmes 5 und 6 wird.

Die Vorteile der vorliegenden Variante sind mitunter:

Breite Abstützung: Die Variante wurde mit einem in der Industrie seit längerem sehr erfolgreichen Verfahren erstmals für eine politisch gelagerte Herausforderung erarbeitet (Design Thinking). Die intensive Auseinandersetzung und schrittweise Weiterentwicklung an mehreren aufeinanderfolgenden Tagen haben ein breit abgestütztes Projekt hervorgebracht, dass auch vier Jahre nach dem Forum noch von allen involvierten Organisationen getragen wird: ThunCity, Wirtschaftsräum Thun, Thuner KMU, Pro Velo Region Thun, STI BUS AG, Energie Thun, FDP, Die Liberalen, Die Mitte, ...?

Verbesserungen Fussverkehr

- Namhafte Erweiterung der Fussgänger- und Begegnungszone (Lautorkreisel bis Bahnhofplatz) in der Innenstadt
- Verbesserte Aufenthaltsqualität und grössere Sicherheit auf dem Bahnhofplatz und generell im öffentlichen Raum in der Innenstadt
- Entlastung vom Veloverkehr auf einer Teilstrecke Aarequai

Verbesserungen Veloverkehr

- Anschluss Seefeld Bahnhofplatz mittels einer neuen Unterführung
- Direkte, sichere Verbindung Bahnhof zum Aarequai im Raum Thunerhof (Gemeindeverwaltung) mit neuer Langsamverkehrsbrücke
- Entlastung einer Teilstrecke Aarequai, obere Schleuse und Göttibachsteg

Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr

- Reduktion der Staus in der Hofstettenstrasse, Frutigenstrasse und Aarestrasse mit verbesserter Fahrplaneinhaltung dieser Linien
- Sicherere Personenverbindungen (z.B. in Bahnhofhalle?)

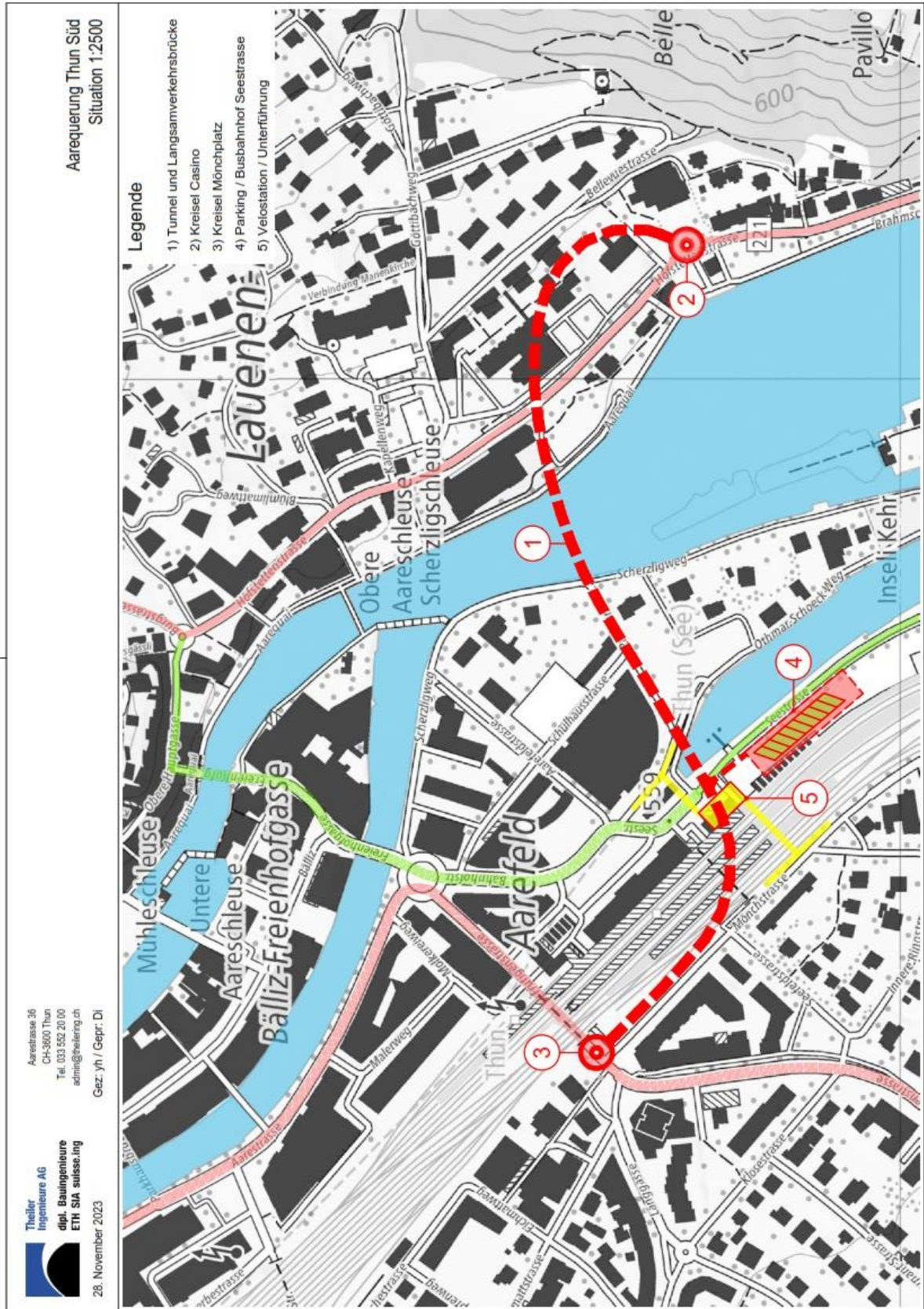
Verbesserungen MIV

- Direkte Verbindung rechtes Thunerseeufer zur Frutigenstrasse und Aarestrasse
- Entlastung Hofstettenstrasse, Lauitorkreisel, Burgstrasse und Berntorkreisel
- Führung des MIV mit klar definierten, in beide Richtungen befahrbaren Verkehrshauptachsen
- Reduktion der gefahrenen Kilometer im Vergleich zum Einbahnregime

Die Umsetzung dieser Vision enthält zusätzlich folgende positive Aspekte

- Lärmbelastung und Luftverschmutzung auf der Achse Maulbeerkreisel-Lauitorkreisel wird auf praktisch Null reduziert.
- Stärken der Innenstadt als Einkaufsstandort
- Stärken der Innenstadt als Begegnungsraum für Einheimische und Touristen
- Mehr Platz für Bäume (verbessert Mikroklima)
- Verbesserte überparteiliche und interessenfreiere Zusammenarbeit für eine notwendige, nachhaltige Zukunft

Eines der wichtigsten Argumente für die vorgeschlagene Variante ist die vom Durchgangsverkehr befreite Innenstadt. Nur Busse, Velos und Zubringer bewegen sich noch im Strassenraum zwischen Bahnhof und Lauitor, Bälliz und Hauptgasse. Dieser Gewinn an Stadtqualität kann fast nicht überbewertet werden und dieser Hauptvorteil nützt vor allem der Stadt Thun. Deshalb fordern wir den Gemeinderat von Thun auf, sich zeitnah, dezidiert und mit Kraft für diese, für die Stadt Thun beste Lösung für eine künftige positive Entwicklung der Verkehrssituation und einer lebenswerten Innenstadt einzusetzen.



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.¹ 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 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 zur Teilrevision 2010 des Geschäftsreglements des Stadtrates von Thun 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).»²
- 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.³

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

Der Verein Entwicklungsraum Thun (ERT) ist eine Planungsregion im Sinne der kantonalen Baugesetzgebung und erlässt damit die für die regionale Raumplanung wichtigen Pläne (z. B. Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK) und nimmt in Zusammenarbeit mit dem Kanton die Interessen der Agglomeration Thun im Rahmen der Agglomerationspolitik des Bundes wahr (z. B. Agglomerationsprogramme AP).

Ende 2022 hat die Kommission Wirtschaft bzw. der Ausschuss Verkehr des ERT auf Initiative des Thuner Stadtpräsidenten die Erarbeitung der Verkehrsstudie Thun Innenstadt – rechte Seeseite angesprochen, um hinsichtlich kommender Agglomerationsprogramme (AP) langfristige Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation am rechten Thunerseeufer zu finden.

¹ vgl. Art. 48 [Geschäftsreglement Stadtrat](#)

² vgl. [SRB 11/2010](#), S. 5

³ Diese Auslegung ergibt sich auch aufgrund eines Vergleichs mit den massgeblichen Bestimmungen zu den Parlamentarischen Erklärungen auf Kantons- und Bundesebene.

Folgende Zielsetzungen wurden für eine langfristige Lösung definiert:

- Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems (MIV, ÖV, Velo, Fuss) am rechten Seeufer und der verlängerten Zulaufkorridore langfristig sicherstellen.
- Erreichbarkeiten der Gemeinden und Thuner Quartiere am rechten Seeufer verbessern.
- Attraktivität der Thuner Innenstadt aufrechterhalten, Entwicklung von Stadt und Seeufergemeinden unterstützen, aber auch zwischen Verkehr und Siedlung abstimmen.
- Keine Problemverschiebung verursachen – sowohl betreffend Gesamtverkehrssystem wie auch mit Blick auf einzelne Quartiere.

Prozess (bisherige Planung)

In einer ersten Bearbeitungsphase wurde eine breite Palette von Varianten einer Grobbeurteilung unterzogen und bei der ersten Echoraumveranstaltung im März 2023 mit Vertreterinnen und Vertreter aus Gemeinden, Organisationen und Quartierleuten diskutiert. Daraus resultierten drei Varianten. Es sind dies die seit längerem zur Diskussion stehenden Infrastrukturlösungen «Hübelitunnel» und «Aarequerung Süd» sowie eine «Gesamtverkehrsvariante». In einem weiteren Schritt wurden diese drei Möglichkeiten einer Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsbeurteilung unterzogen und im Oktober 2023 erneut im Echoraum diskutiert.

Das Ergebnis zeigt, dass alle drei Varianten machbar sind und in unterschiedlichem Ausmass zur Entlastung der Hofstetten- und Burgstrasse sowie der innenstadtquerenden Achsen beitragen. Neben der Machbarkeit wurden auch der jeweilige Nutzen und die Wirksamkeit im Verhältnis zu den Kosten sowie weiteren qualitativen Kriterien, wie beispielsweise die Auswirkungen auf das Ortsbild und die Landschaft, bewertet.

- Die Gesamtverkehrsvariante erzielt aufgrund geringerer Kosten (Kostenschätzung 34 Mio. Franken) die besten Ergebnisse. Sie prognostiziert eine Reduktion des motorisierten Verkehrs auf der Hofstettenstrasse um neun Prozent durch eine stark verbesserte Hangbuslinie, eine attraktive Fahrradinfrastruktur mit einer zusätzlichen Brücke zwischen Hofstettenstrasse und Bahnhof sowie flankierende Massnahmen zur Verkehrssteuerung. Das Letztere beinhaltet ein umfassendes (d. h. über die Kurzfristmassnahmen hinausgehendes) Verkehrsmanagement in der Region Thun.
- Die Bewertung der Variante Hübelitunnel zeigt Vorteile bei der Erreichbarkeit der Gemeinden und Stadtteile sowie die höchste Entlastungswirkung auf der Hofstettenstrasse. Mit einer zusätzlichen Sperrung der Freienhofgasse kann eine Entlastung von bis zu 51 Prozent erreicht werden. Allerdings werden die hohen Kosten von 580 Mio. Franken (für einen 2,75 km langen Tunnel zwischen Bächihölzli und Stockhornstrasse) negativ bewertet.
Für die Stadt Thun kann diese Lösung aus wirtschaftlicher Sicht negative Folgen haben, da auch die potenzielle Kundschaft für Geschäfte und weitere wirtschaftliche Angebote die Stadt umfahren wird.
- Die Variante Aarequerung Süd mit einem innenstadtnahen Tunnel mit Portalen beim Casino und in der Frutigenstrasse (264-344 Mio. Franken) weist bauliche Risiken auf und zeigt weniger Entlastungswirkung auf der Achse Hofstetten-/Burgstrasse als der Hübelitunnel. Zudem kann der Tunnel zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen in den westlichen Quartieren von Thun führen. Punkten kann die Aarequerung Süd insbesondere mit der Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr. Die Machbarkeits- und die Zweckmässigkeitsbeurteilung inkludieren auch die durch das «Schlossberg-Forum» skizzierte Lösung. Der genaue Verlauf des Tunnels ist

beim aktuellen Planungsstand nicht entscheidend. Die Planung einer Aarequerung Süd ginge wohl vollumfänglich zu Lasten der Stadt Thun. Bei den Tunnelvarianten, insbesondere bei der Variante «Aarequerung Süd», stellen die Tunnelportale eine grosse städtebauliche Herausforderung dar.

Finanzierung

Die Finanzierung von Planung und Realisierung der erforderlichen Verkehrsinfrastrukturen obliegt der entsprechenden Strasseneigentümerschaft. Der Bund beteiligt sich an Massnahmen im Rahmen von Agglomerationsprogrammen (Beitragssatz i.d.R. 30-40 %). Bei Gemeindestrassen finanziert der Kanton im gleichen Mass wie der Bund mit. Bei Massnahmen auf Kantonsstrassen finanziert der Kanton den nach Abzug des Bundesbeitrags verbleibenden Anteil. Die Planung wird durch den Bund nicht mitfinanziert.

Es wird davon ausgegangen, dass der Hübelitunnel als Kantonsstrasse realisiert würde, da die zu entlastenden Achsen (Hofstetten-, Burg- und Bernstrasse) Kantonsstrassen sind. Es wird jedoch stark vermutet, dass flankierende Massnahmen auch auf Gemeindestrassen im gesamten Einzugsgebiet des neuen Tunnels erforderlich sein werden.

Die Aarequerung Süd hingegen wäre eine Gemeindestrasse, die von der Stadt Thun geplant und mit Hilfe möglicher Bundes- und Kantonsbeiträge umgesetzt werden müsste.

Bei der Gesamtverkehrsvariante ist davon auszugehen, dass alle infrastrukturseitigen Massnahmen (u. a. Fuss-/Velobrücke Aare, Ausbau Busbrücke Hilterfingen, Verkehrsmanagement) von Bundes- und Kantonsbeiträgen profitieren könnten.

Weiteres Vorgehen

Basierend auf den Studienergebnissen und dem Feedback aus dem Echoraum steht kurz- bis mittelfristig die Umsetzung der Gesamtverkehrsvariante im Vordergrund. Diese ist schneller umsetzbar als die grossen Infrastrukturlösungen und es wird erwartet, dass entsprechende Massnahmen ohnehin vor einer potenziellen Mitfinanzierung eines Hübelitunnels oder einer Aarequerung Süd durch Bund und Kanton umgesetzt werden müssen.

Die Gesamtverkehrsvariante soll daher weiter vertieft und in das AP 5 (A- oder B-Horizont) aufgenommen werden. Aufgrund von Zweifeln hinsichtlich der Entlastungswirkung der Gesamtverkehrsvariante soll ausserdem eine der beiden Tunnelvarianten so weit geplant werden, dass sie ebenfalls umgesetzt werden könnte. Die Ergebnisse fliessen in das AP 6 ein.

Die vom ERT initiierten Gespräche mit Bund und Kanton sollen zunächst klären, welche Tunnelvariante unter welchen Voraussetzungen realistische Chancen auf eine Mitfinanzierung im AP hat.⁴ Anschliessend sollen die erforderlichen Finanzbeschlüsse für die zu vertiefende Variante eingeholt werden.

⁴ [Medienmitteilung ERT vom 12. Dezember 2023 und Fachbericht vom 4. Dezember 2023](#)

Dies geschieht aus folgenden Gründen:

- Aufgrund bisheriger Diskussionen im Echoraum ist unklar, welche Tunnelvariante mehrheitsfähig wäre, da beide unterschiedliche Ziele verfolgen.
- Die Haltung von Bund und Kanton zu den Tunnelprojekten ist unbekannt, obwohl allgemeine Aussagen darauf hindeuten, dass grosse MIV-Projekte es zukünftig schwer haben könnten, in die APs aufgenommen zu werden.
- Hinzu kommt, dass die Finanzierung der Planung der Tunnelvarianten Sache der Strasseneigentümerschaften sein wird. Es sollte im Vorfeld eine hohe Wahrscheinlichkeit bestehen, dass die hohen Planungskosten sich auszahlen, indem das Projekt anschliessend realisiert werden kann.

Fazit

Der Gemeinderat unterstützt den eingeschlagenen Weg des ERT und will sich daher noch nicht auf eine Variante festlegen. In diesem Prozess erachtet der Gemeinderat die Parlamentarische Erklärung als wichtiges politisches Zeichen zur Willens- und zur Meinungsbildung. Er wird die stadträtliche Diskussion aufmerksam verfolgen und die politischen Hinweise bei den weiteren Arbeiten einbeziehen. Der Gemeinderat verzichtet daher auf einen Antrag zu diesem Geschäft.

Thun, 17. Januar 2024

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller