

Postulat: Für eine Buslösung Seefeldstrasse

Alice Kropf, SP; Fraktion SP

Antrag

Der Gemeinderat wird gebeten zu prüfen, im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes / Vorprojekt Neugestaltung Bahnhof Thun die Variante S0 (aus dem Vertiefungsbericht Buslösung) als Grundlage für die weitere Planung festzulegen.

Begründung

Im SRB „Entwicklung Stadtquartier (ESP) Bahnhof Thun“ steht:

Der bereits im GVK 2035 sowie dem Grundlagenprojekt Verkehr (2019) ausgewiesene Bedarf, Busse auch auf der Bahnhofsüdseite anzuordnen, hat sich in diesen Verfahrensschritten (Charrette, Synthese) erneut bestätigt. Unabhängig von der konkreten Lösung ist die Verteilung der Bushaltekanten auf beide Seiten des Gleisfeldes zur Sicherung des aktuellen und zukünftigen ÖV-Angebots aufgrund der vielfältigen Anforderungen an den knappen Raum zwingend. Gemäss vorliegendem Konzept werden daher auf der Bahnhofsüdseite zwei Mittelperrons in der Frutigenstrasse angeordnet. Dies stellt Herausforderungen bezüglich des Verkehrsflusses auf der Frutigenstrasse und den Umsteigewegen zwischen den betroffenen Buslinien und der Bahn dar. In den Folgeprojekten gilt es die Lösung dahingehend zu überprüfen und weiterzuentwickeln.

Dieses vom Gemeinderat bevorzugte Konzept (im Wesentlichen Variante S1) widerspricht der Variante S0, welche im Vertiefungsbericht Buslösung die Bestnote erhielt. Die Variante S0 entspricht der Massnahme TOW.KM-Mu.1 aus dem Agglomerationsprogramm Thun der vierten Generation. Alle Haltekanten werden in der Seefeldstrasse angeordnet. Gemäss Bericht sei die Variante in einer früheren Phase als nicht im Konsens umsetzbar beurteilt worden wegen des Eingriffs in private Vorgärten.

S0 ist die einzige Variante, welche den Verkehrsfluss des MIV an der Frutigenstrasse nicht negativ beeinflusst. Auch für den Veloverkehr ist die Variante S1 sehr problematisch, weil kein Platz mehr für Radstreifen vorhanden ist, wodurch die Veloführung in der Frutigenstrasse gegenüber heute erschwert wird. Für Menschen mit Behinderung oder (temporärer) Geheinschränkung sind die langen Wege, v.a. Bus-zu-Bus Süd-Nord, eine Zumutung.

Das AöV (Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination) verweist auf den unterdurchschnittlichen Komfort der Variante S1 (Umsteigebeziehungen), der vor dem Hintergrund einer besseren Variante bzw. dem Potential einer überarbeiteten Variante unter Einbezug der Seefeldstrasse nicht verständlich ist und das öV-Angebot negativ beeinflusst.

Auch die Variante S0 enthält wenige Schwachstellen, die jedoch durch geringfügige Anpassungen behoben werden können (z.B. durch versetzte Haltekanten und Haltekanten an der Mönchstrasse). Die Variante S1 hingegen, mit Haltekanten an der Frutigenstrasse, schneidet insbesondere hinsichtlich Distanzen Fussverkehr schlecht ab und ist daher zu verwerfen. Im räumlichen Entwicklungsleitbild ist auf S. 45 zu lesen: „Eine aus Verkehrs-, Nutzer- und Nutzerinnensicht noch optimalere Lösung würde in der teilweisen Aktivierung der Seefeldstrasse bestehen.“ Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb trotzdem die Variante Frutigenstrasse bevorzugt wird.

In den Vorgaben für das BGK / Vorprojekt Bahnhof Süd soll festgelegt werden die Haltekanten so anzulegen, dass weder Eingriffe in die Vorgärten noch die Allee vorgenommen werden müssen. Die Haltekanten sollten zudem möglichst durchgängig auf 22 cm erhöht werden.

Die STI sieht in ihrer Flottenstrategie vor, bis ins Jahr 2036 vollständig auf Elektromobilität umzustellen. Allfällige Befürchtungen von unzumutbaren Lärmemissionen in den Vorgärten sind daher obsolet. Damit wir die Klimaziele erreichen, ist es unabdingbar möglichst viele Menschen zum Umsteigen vom MIV auf den öV zu bewegen. Die unattraktive Variante mit Haltekanten an der Frutigenstrasse untergräbt dieses Ziel.

Es darf nicht sein, dass die Partikularinteressen von einigen wenigen privilegierten Anwohner:innen über den Nutzen für die Allgemeinheit gestellt werden.

Gemäss Grobterminplan soll ab Herbst 2024 die Erarbeitung des BGK erfolgen, daher ist die Dringlichkeit angezeigt.

Dringlichkeit: wird verlangt



Thun, 22. August 2024

