

# Mitwirkungseingabe GVK

## Planungs- und Lenkungselement der Zukunft

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident  
Sehr geehrte Frau Gemeinderätin  
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte

Die FDP Thun bedankt sich für die Gelegenheit, zum GVK Stellung nehmen zu können.

Als Beilage lassen wir Ihnen den ausgefüllten Fragebogen zukommen. Wir gestatten uns, einige Teilaspekte aus dem Fragebogen, etwas präzisiert darzulegen.

### 1. Gesamtwürdigung

Die FDP Thun würdigt die Bedeutung und Wichtigkeit des GVK. Das Gesamtkonzept nehmen wir mit grossem Vorbehalt zur Kenntnis. Wir fordern, dass einige Bereiche nachgearbeitet und neu priorisiert werden. Es erscheint uns zentral, dass die Hinweise und Forderungen der FDP Thun sorgfältig analysiert werden und in die definitive Konzeption Eingang finden.

Aufgrund der Tatsache, dass das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun als übergeordnetes Planungs- und Steuerungsinstrument des Gemeinderats die wichtigen Ziele der Verkehrspolitik der Stadt Thun für die nächsten 20 Jahre definiert, müssen offene Fragen und Prioritäten nachmals beurteilt werden.

Die FDP Thun vertritt die Auffassung, analog zum STEK, dass nur eine breite und umfassende Prospektivplanung der Stadt eine abgestimmte Stadtentwicklung gestattet, die mit der wirtschaftlichen Entwicklung unserer Stadt einhergehen muss. Das quantitative Wachstum muss durch die prospektive, fein abgestimmte Planung so aufgefangen werden, dass Wohnräume trotzdem attraktiv bleiben bzw. für alle Bevölkerungsgruppen noch gesteigert werden können. Unabdingbar ist die Schaffung von optimalen Voraussetzungen für die Wirtschaft (Infrastruktur, Anbindungen und Mobilität).

### 2. Die Ziele und Grundsätze

- › Die Ziele und Grundsätze beurteilen wir differenziert. Als Einzelelement sind gute Ansätze vorhanden, die feine und präzise Abstimmung zu einem Gesamtsystem ist noch nicht genügend entwickelt.

#### 2.1. Ziel Mehrverkehr primär über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abwickeln

- › Das Ziel 1 "Mehrverkehr primär über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abwickeln" tragen wir im Grundsatz mit. Die ausschliessliche Abwicklung des Mehrverkehrs über ÖV, Fuss- und Fahrradverkehr lehnen wir klar ab. Unausweichlich muss jedoch auch die Verkehrskapazität für den MIV erhöht werden. Dieses Ziel muss kritisch auf weitere Konsequenzen überprüft werden.

## 2.2. Ziel Strassenverkehr verflüssigen und Innenstadt entlasten

- › Den einbahnig geführten Rundverkehr in der Innenstadt nehmen wir mit sehr grossen Vorbehalten auf. Es muss gelingen, dass der ÖV nicht in Gegenrichtung zu den anderen Verkehrsteilnehmern verkehrt oder vice versa.
- › Der Schwerverkehr muss aus allen Richtungen, besonders aber von und nach Gunten, um die Stadt herum gelenkt wird. Es muss auch möglich bleiben, dass der MIV aus dem Raum Gunten ohne Umwege und direkt an den Bahnhof gelangen kann. Hier fordern wir eine künftige Aarequerung OST. Die FDP Thun vertritt die Auffassung, dass die Netzausbauten aktuell a priori zu Ungunsten des MIV erfolgen. Wir fordern hier die Umsetzung des Grundsatzes "freie Wahl der Verkehrsmittel". Daraus folgt, dass hier deutlich überarbeitete Konzepte und vor allem visionäre Vorausplanungen nachgereicht werden müssen.
- › Das Strassenverkehrsnetz muss dem Grundsatz dienen: "Mobilität für alle". Somit muss die planerische Ausrichtung primär nach verkehrstechnischen und Kapazitäts Gesichtspunkten und nicht nach politischen Kriterien beurteilt werden. Der aktuelle Verkehrsinfarkt bringt das Leben, Verweilen oder Arbeiten in Thun beinahe zu erliegen – und das ist in keinem Fall im Interesse der FDP Thun.

## 2.3. Die wichtigsten Unfallschwerpunkte sanieren

- › Die FDP Thun unterstützt dieses Ziel.

## 2.4. Quartierstrassen beruhigen und Velohaupttroutennetz schaffen

- › Auch das Ziel 4 auf die Konsequenzen präzise zu analysieren. Die Velorouten sind nachvollziehbar. Wir sehe einen Ausbau für „richtige“ Fahrrad-Spuren, die eine intensive Nutzung auch mit eBike gestattet.
- › Das System der beruhigten Quartierstrassen muss hinsichtlich der entsprechenden Quartierbewohner untersucht werden. Können diese noch ein Auto besitzen oder will man hier durch diese Massnahmen eine autofreie Gesellschaft fördern.

## 2.5. Bahnhof als effiziente Verkehrs-Drehscheibe optimieren

- › Den Bahnhof als effiziente Verkehrs-Drehscheibe optimieren ist eine realitätsfremde Forderung. Hier muss ein völlig neues vielleicht auch visionäres Konzept erstellt werden. Aktuell ist die Situation sowohl als Verkehrs-Drehscheibe wie auch aus Attraktivitätsgründen völlig ungenügend.

## 3. Netzkonzepte und –strategien

- › Die Netzkonzepte und -strategien beurteilen wir differenziert. Als Einzelelement sind gute Ansätze vorhanden, die feine und präzise Abstimmung zu einem Gesamtsystem ist noch nicht genügend vorhanden.
- › Die gesamtheitliche Betrachtung muss bei allen Netzplänen nochmals überprüft werden. Schwerpunkte sind die Tangenten WEST Bypass und die fehlende Tangente OST Aarequerung. Ohne Massnahmen der fehlenden Tangente OST Aarequerung findet eine Verflüssigung des Verkehrs, beso bei ÖV und MIV nicht statt.
- › Die Realisierung des Bypass Thun-Nord, die Entlastung der Innenstadt unter Gewährleistung der Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr sowie die Neugestaltung und der Kapazitätsausbau im Gebiet Bahnhof als regionale Verkehrsdrehscheibe muss präzise beschrieben sein. Insbesondere die Situation gem Beschreibung im GVK, Seite 37 führt zwangsläufig zu einer vertieften Betrachtung der Tangente OST Aarequerung. Diese Chance muss nun mit dem GVK unbedingt genutzt werden.

#### 4. Massnahmen und Umsetzung

- › Für die Beurteilung der Massnahmen beleuchten wir die Problemfelder (S. 97).
- › Problemfeld 1 – Bahnhof Thun.
  - › *Bahnhof mit Zu- und Wegfahrt. Die Massnahmen sind nicht ausreichend. Eine Verlagerung des Verkehrs (inkl ÖV) in den Untergrund muss zwingend geprüft werden. Vor dem Hintergrund der Problematik Bahnhof und der Durchleitung des MIV über die Seestrasse in die Innenstadt bzw umgekehrt, muss eine weitere Massnahme "Aarequerung" definiert werden. diese Massnahme kann verschiedene Ausprägungen haben.*
- › Problemfeld 2 – Innenstadtquerungen.
  - › *Die Kapazitäten für die Innenstadtquerungen müssen durch geeignete Verkehrsleitmassnahmen gesteuert werden.*
- › Problemfeld 4 - Einfallsachsen
  - › *Alle Massnahmen müssen darauf ausgerichtet sein, dass der stadtquerende Verkehr umgeleitet wird, so dass der Zugang in die Stadt und Innenstadt entlastet wird.*
- › Weiteres Problemfeld
  - › *Die Durchleitung des Verkehrs aller Verkehrsträger, von Gunten Richtung Bern muss mit einer weiteren Massnahme geprüft werden.*

#### 5. Schwergewichtige Handlungsfelder der FDP Thun (Zusammenfassung)

- › Bahnhofplatz Thun nicht mehr als Parkplatz der STI-Busse zulassen. Ein Busbahnhof ausserhalb des Stadtzentrums oder eine unterirdische Zu-und Wegfahrlösung muss geprüft werden.
- › SBB-Bahnhof attraktiveren (geschlossenes Gebäude). Der Zugreisenden gewinnt mit dem Aussteigen aus dem Zug einen ersten Eindruck der Stadt.
- › Linien der STI grundsätzlich überdenken (Totale Neuplanung).
- › Wir sind einverstanden mit neuen Buslinien in den Tangenten (z.B. Steffisburg/Schwäbis direkt Neufeld oder Lerchenfeld).
- › Aarequerung Thun Süd als Planungsschwerpunkt aufnehmen, inkl. einer allfälligen Tunnellösung.
- › Die Problematik E-Bike auf Fusswegen muss mit E-Bike Spuren gelöst werden. Entflechtung.
- › Keine Senkung, sondern Stabilisierung der Strassenkapazitäten auch für den MIV. Wenn Durchgänge reduziert werden, müssen andere Kapazitäten angepasst werden.
- › Gewisse Parkierung in der Innenstadt sollte möglich sein (gem politischem Kompromiss). Der Parkhausring mit attraktiven Preisen dient einer Optimierung der Situation.
- › Für Gewerbetreibende/Handwerker ist die Zufahrt zur Innenstadt zu erleichtern. Wir subsumieren diesen Verkehr nicht unter den MIV.
- › Ein Shuttle-Dienst vom Casino-Parking in die Innenstadt und Altstadt muss zu attraktiven Preisen geplant werden.
- › Aufhebung der Fahrtenkontingente (Plaffonierung ist bereits gegeben, da keine EKZ mehr bewilligt werden sollten). Auch werden nichtgenutzte Fahrtenkontingente weder frei noch weitergegeben.

Die FDP Thun ist nicht überzeugt, dass mit dem vorliegenden GVK ein genügend brauchbarer Grundstein gelegt worden ist. Es erscheint uns deshalb wichtig, dass unsere Hinweise zusammen mit allen weiteren Eingaben sauber abgestimmt in die definitive Konzeption übernommen werden.

Seite 4

Mit freundlichen Grüßen

Präsident FDP Thun

Markus van Wijk

Fraktionschef FDP Thun

Hanspeter Aellig