

Stadtratssitzung vom 27. Oktober 2016

Bericht Nr. 21/2016

Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement)

Umsetzung der Thuner Städte-Initiative. Genehmigung des Reglements

1. Das Wichtigste in Kürze

Am 12. Dezember 2014 nahm der Stadtrat die Städte-Initiative – entgegen dem Antrag des Gemeinderates auf Ablehnung der Initiative – nach kontroverser Diskussion mit 20 zu 19 Stimmen an. Damit wurde der Gemeinderat beauftragt, ein entsprechendes Reglement auszuarbeiten. In Umsetzung dieses Auftrags legt der Gemeinderat dem Stadtrat nun ein Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität vor. Der Gemeinderat möchte einleitend auf die folgenden Punkte hinweisen:

- Der Gemeinderat und die Verwaltung haben viel Zeit und Energie in die Erarbeitung der vorliegenden Grundlagen gesteckt. Es war dem Gemeinderat wichtig, den Auftrag des Stadtrates vom 12. Dezember 2014 sorgfältig und loyal umzusetzen.
- Auch ohne Reglement verfügt die Stadt Thun in der Verkehrspolitik über verschiedene Grundlagen. Zu erwähnen ist z.B. die Teilstrategie 8 der Strategie Stadtentwicklung („Städtische Mobilität effizient und umweltfreundlich bewältigen“). Der Stadtrat hat die überarbeitete Strategie Stadtentwicklung des Gemeinderates am 11. Juni 2015 zusammen mit den Legislaturzielen 2015-2018 zur Kenntnis genommen.
- Am 13. Mai 2015 hat der Gemeinderat die Stärkung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs in seine Legislaturziele aufgenommen (Legislaturziel 11). Die pragmatische Umsetzung der Städte-Initiative wurde als Umsetzungsmassnahme bezeichnet (Umsetzungsmassnahme 36). Der Gemeinderat hat damit gleich zu Beginn der Legislatur seine Absicht bekräftigt, das vorliegende Geschäft zielstrebig und pragmatisch voranzutreiben.
- Bereits im Rahmen der Behandlung der Städte-Initiative an der Stadtratssitzung vom 12. Dezember 2014 hat die Vorsteherin Stadtentwicklung darauf hingewiesen, dass der Gemeinderat die Stärkung des Langsamverkehrs unterstützt. Mit dem Langsamverkehr kann in Thun eine hohe und dichte Mobilität erzielt werden, ohne die Verkehrsinfrastruktur zu überlasten. Die Anteile des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Gesamtverkehr sollen deshalb erhöht werden. Dies nützt auch der Wirtschaft.
- Verkehrsfragen werden auch im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision in einem Teilprojekt Verkehr behandelt. Der Gemeinderat hat zudem den Auftrag für die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts erteilt. Viele Anliegen der Initianten werden damit in bestehenden Projekten bereits berücksichtigt.
- Im Rahmen der Arbeiten war es dem Gemeinderat ein grosses Anliegen, alle Akteure der städtischen Verkehrspolitik in die Erarbeitung dieses Reglements einzubinden. Aus diesem Grunde wurden bei den beteiligten Kreisen sowohl eine Konsultation als auch eine Vernehmlassung durchgeführt. Es ging dem Gemeinderat darum, einen mehrheitsfähigen und pragmatischen Kompromissvorschlag auszuarbeiten.
- Die Vernehmlassung hat gezeigt, dass die verschiedenen Positionen in der Thuner Verkehrspolitik teilweise weit auseinander liegen. Dem Gemeinderat ist es wichtig, dass verkehrspolitische Diskussionen in Thun sachlich und ohne Ideologie geführt werden können.
- Der vorliegende Reglementsentwurf ist aus der Sicht des Gemeinderates ausgewogen und moderat. Mit der Vorlage dieses Reglement hat der Gemeinderat den Auftrag vom 12. Dezember 2014 erfüllt. Der Entwurf kann nun vom Stadtrat beraten und allenfalls angepasst werden.

2. Ausgangslage

2.1 *Gemeindeinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Thun (Städte-Initiative)*

Am 14. November 2013 wurde bei der Stadtkanzlei die mit 1'625 gültigen Unterschriften versehene Gemeindeinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Thun (Städte-Initiative) eingereicht. Sie hatte folgenden Wortlaut:

Gemeindeinitiative zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Thun (Städte-Initiative)

Die unterzeichneten Stimmberechtigten der Stadt Thun verlangen vom Stadtrat gestützt auf Artikel 22 der Stadtverfassung Thun den Erlass eines Reglements mit folgenden Hauptinhalten (einfache Anregung):

Die Stadt Thun schützt die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs. Die Stadt setzt sich ein, dass insbesondere folgende Massnahmen konsequent umgesetzt werden:

- ein attraktives und sicheres Fusswegnetz,
- durchgängige und direkte Velorouten,
- Ausbau des Busnetzes sowie Busbevorzugung an neuralgischen Stellen,
- Förderung der kombinierten Mobilität und des Mobilitätsmanagements.

Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen in Thun ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht. Die Stadt handelt nach diesem Grundsatz im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten und vertritt ihn gegenüber übergeordneten Stellen.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen muss innerhalb von 10 Jahren nach Annahme der Initiative zusammen um mindestens 10 Prozent erhöht werden. Massgebend sind die zurückgelegten Personenkilometer auf Stadtgebiet.

Der Gemeinderat setzt eine breit abgestützte Arbeitsgruppe ein und erstattet jährlich Bericht über die umgesetzten Massnahmen.

2.2 *Gültigkeit der Initiative*

Gemäss Artikel 24 Absatz 1 der Stadtverfassung hat der Gemeinderat die Gültigkeit von Initiativen zu prüfen. Nach erfolgter Prüfung erklärte der Gemeinderat die Thuner Städte-Initiative am 9. Januar 2014 für gültig. Der Entscheid wurde dem Initiativkomitee mitgeteilt.

2.3 *Weiteres Vorgehen bei Gültigkeit der Initiative*

Der Gemeinderat muss gültige Initiativen dem Stadtrat unterbreiten. Dieser muss innert neun Monaten nach deren Einreichung darüber beschliessen (Art. 25 Abs. 1 StV). Sind die Stimmberechtigten zuständig oder lehnt der Stadtrat eine Initiative zu einem Gegenstand aus seinem eigenen Zuständigkeitsbereich ab, ist die Initiative innert 15 Monaten seit der Einreichung den Stimmberechtigten zu unterbreiten (Art. 25 Abs. 2 StV). Aus wichtigen Gründen kann der Stadtrat die Fristen nach Artikel 25 Absätze 1 und 2 um längstens sechs Monate verlängern.

Im vorliegenden Fall wurde dem Stadtrat am 27. März 2014 eine Verlängerung der Behandlungsfrist beantragt. Dieser hat einer Verlängerung um vier Monate zugestimmt. Die Initiative musste deshalb vom Stadtrat spätestens an seiner Sitzung vom 12. Dezember 2014 behandelt werden.

2.4 Antrag des Gemeinderates

Mit Stadtratsbericht vom 21. November 2014 beantragte der Gemeinderat dem Stadtrat die Ablehnung der Städte-Initiative. Der ablehnende Antrag wurde unter anderem wie folgt begründet:

„Mit der vorliegenden Initiative wird der verkehrspolitische Handlungsspielraum der Stadt Thun eingeengt. Der Gemeinderat hat zudem erhebliche Bedenken bezüglich Umsetzbarkeit. Die Initiative enthält relativ restriktive Vorgaben und Fristen. Es würde deshalb im Falle einer Annahme sehr schwierig werden, diese Initiative innert den vorgegebenen Fristen mit verhältnismässigen Massnahmen umzusetzen. Für die weitere Argumentation wird auf den beiliegenden Entwurf der Abstimmungsbotschaft verwiesen.

Der Gemeinderat beantragt deshalb dem Stadtrat, die Initiative abzulehnen und den Stimmberechtigten am 8. März 2015 ohne Gegenvorschlag mit der Empfehlung auf Ablehnung zu unterbreiten.

Die vom Stadtrat gewährte Verlängerung der Behandlungsfrist um vier Monate hat der Gemeinderat genutzt, um sowohl mit dem Initiativkomitee als auch mit den übrigen Anspruchsgruppen ausführliche Gespräche über die Initiative sowie einen allfälligen Gegenvorschlag zu führen. Ziel dieser Gespräche war es insbesondere, einen Gegenvorschlag zu formulieren, der einerseits die Grundanliegen der Initianten aufnimmt, andererseits aber den Bedenken bezüglich der Umsetzung des Initiativtextes Rechnung trägt. Ein mehrheitsfähiger Mittelweg konnte dabei nicht gefunden werden, weshalb der Gemeinderat auf einen Gegenvorschlag verzichtet.“

2.5 Annahme der Initiative am 12. Dezember 2014 durch den Stadtrat

Am 12. Dezember 2014 nahm der Stadtrat die Städte-Initiative nach kontroverser Diskussion mit 20 zu 19 Stimmen an. Damit wurde der Gemeinderat beauftragt, ein entsprechendes Reglement auszuarbeiten.

2.6 Aufnahme in die Legislaturziele 2015-2018

Am 13. Mai 2015 verabschiedete der Gemeinderat seine Legislaturziele für die Legislatur 2015-2018. Gemäss dem Schwerpunkt 4 der Legislaturziele soll der Verkehr optimiert werden. Das Legislaturziel 11 lautet wie folgt: „Der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr (öV) als Teil des Gesamtverkehrssystems sind gestärkt.“ Als Umsetzungsmassnahme 36 der Legislaturziele ist eine pragmatische Umsetzung der Städte-Initiative vorgesehen.

2.7 Arbeiten der gemeinderätlichen Delegation

Eine gemeinderätliche Delegation, bestehend aus dem Stadtpräsidenten und der Vorsteherin Stadtentwicklung, erarbeitete zusammen mit verwaltungsinternen Fachleuten einen ersten Reglementsentwurf. Grundlage dieses Entwurfs war das Reglement der Stadt Luzern für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Dieses Reglement wurde am 26. September 2010 von den Luzerner Stimmberechtigten als Gegenvorschlag zur Städte-Initiative mit 63 Prozent Ja-Stimmen angenommen. An mehreren Sitzungen der Arbeitsgruppe wurde der Reglementsentwurf optimiert und auf die Thuner Verhältnisse angepasst. Zusätzlich führte die Delegation unter Federführung des Stadtpräsidenten mehrere Gespräche mit dem Initiativkomitee. Dabei hat sich die gemeinderätliche Delegation mit dem Initiativkomitee darauf geeinigt, dass die im Initiativtext enthaltene Vorgabe, der Anteil des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs sei innert zehn Jahren um mindestens zehn Prozent zu erhöhen, nicht in das Reglement aufgenommen werden soll.

2.8 Erste Konsultation bei den verkehrspolitischen Akteuren

Vom 5. Februar 2016 bis am 8. April 2016 wurde bei den Parteien, den Leisten und den Mitgliedern der Spezialkommission Verkehr eine erste Konsultation über den Entwurf der gemeinderätlichen Delegation durchgeführt. Im Rahmen dieser Konsultation wurden 19 Stellungnahmen eingereicht. Die eingelangten Stellungnahmen lagen inhaltlich zum Teil weit auseinander. Einzelne Konsultationsteilnehmer wiesen darauf hin, dass sie sich ein Referendum vorbehalten.

2.9 Beschlüsse des Gemeinderates

Der Gemeinderat hat sich in den letzten drei Jahren immer wieder mit der Städte-Initiative beschäftigt. Es kann insbesondere auf die folgenden Beschlüsse hingewiesen werden:

- GRB 577 vom 15. November 2013: Der Gemeinderat nimmt davon Kenntnis, dass die Städte-Initiative am 14. November 2013 mit 1'625 Unterschriften eingereicht worden ist.
- GRB 3 vom 9. Januar 2014: Der Gemeinderat erklärt die Städte-Initiative für gültig.
- GRB 108 vom 28. Februar 2014: Der Gemeinderat legt die Stossrichtung für das weitere Vorgehen fest.
- GRB 109 vom 6. März 2014: Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat eine Verlängerung der Behandlungsfrist um sechs Monate. Im Stadtratsbericht weist der Gemeinderat darauf hin, dass er die Verlängerung dafür verwenden möchte, unter Einbezug der verschiedenen verkehrspolitischen Akteure auszuloten, ob es Chancen für einen mehrheitsfähigen Gegenvorschlag gibt.
- GRB 280 vom 15. Mai 2014: Der Gemeinderat erteilt den Auftrag, im Hinblick auf die zu führenden Gespräche einen direkten Gegenvorschlag zur Initiative auszuarbeiten.
- GRB 374 vom 3. Juli 2014: Der Gemeinderat nimmt Kenntnis vom Gegenvorschlag.
- GRB 509 vom 15. Oktober 2014: Der Gemeinderat nimmt davon Kenntnis, dass der Gegenvorschlag keine Akzeptanz findet. Er beschliesst, die Städte-Initiative dem Stadtrat ohne Gegenvorschlag mit dem Antrag auf Ablehnung der Initiative zu unterbreiten.
- GRB 572 vom 12. November 2014: Der Gemeinderat verabschiedet den Antrag an den Stadtrat.
- GRB 654 vom 18. Dezember 2014: Der Gemeinderat diskutiert den Ablauf und die Ergebnisse der Stadtratsdebatte. Dem Gemeinderat soll ein Vorschlag für das weitere Vorgehen unterbreitet werden.
- GRB 92 vom 25. Februar 2015: Der Gemeinderat setzt zur Bearbeitung des stadträtlichen Auftrages zur Städte-Initiative eine Gemeinderatsdelegation bestehend aus Stadtpräsident (Federführung) und Vorsteherin Stadtentwicklung ein. Die Gemeinderatsdelegation erhält den Auftrag, Vorbereitungen zu treffen, um dem Stadtrat bis 31. Dezember 2016 einen Reglementsentwurf zur Städte-Initiative vorzulegen.
- GRB 253 vom 13. Mai 2015: Der Gemeinderat bezeichnet die pragmatische Umsetzung der Städte-Initiative als Umsetzungsmassnahme der Legislaturziele 2015-2018.
- GRB 65 vom 3. Februar 2016: Der Gemeinderat nimmt davon Kenntnis, dass die gemeinderätliche Delegation eine Konsultation über einen Reglementsentwurf durchführen wird. Er nimmt von der Konsultationsvorlage Kenntnis, ohne sie inhaltlich zu diskutieren.
- GRB 358 vom 29. Juni 2016: Der Gemeinderat nimmt Kenntnis vom Ergebnis der Konsultation. Gestützt auf die Stellungnahmen nimmt er einige Anpassungen an der Vorlage vor und verabschiedet den Reglementsentwurf zu Händen der Vernehmlassung. Der Gemeinderat erteilt den Auftrag, ihm die definitive Vorlage an den Stadtrat zusammen mit der Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens bis spätestens am 21. September 2016 zu unterbreiten.
- GRB 482 vom 21. September 2016: Der Gemeinderat nimmt Kenntnis vom Ergebnis der Vernehmlassung. Die Vorlage wird noch einmal angepasst und definitiv zu Händen des Stadtrates verabschiedet.

3. Verkehrspolitische Grundlagen und laufende Arbeiten

3.1 Strategie Stadtentwicklung

In der Strategie Stadtentwicklung des Gemeinderates vom 3. März 2015 wird unter der Teilstrategie 8 „Städtische Mobilität effizient und umweltfreundlich bewältigen“ das Folgende festgehalten:

„Der Gemeinderat strebt die Verflüssigung des motorisierten Individualverkehrs, die Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom motorisierten Verkehr, einen effizient ausgestalteten öffentlichen Nahverkehr und die Förderung des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) an.

Die Bausteine für die Umsetzung dieser Teilstrategie sind:

- Realisierung Bypass Thun-Nord und Entlastung der Innenstadt
- Erreichbarkeit der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr gewährleisten
- Langfristige Neugestaltung und Kapazitätsausbau im Gebiet Bahnhof als regionale Verkehrsdrehscheibe
- Verstärkung des Verkehrs und Behebung von Kapazitätsengpässen auf dem städtischen Strassen-netz
- Förderung des Langsamverkehrs durch gezielte Netzergänzungen
- Aktives Mobilitätsmanagement“

3.2 Legislaturziele 2015-2018

Die Legislaturziele enthalten eine Absichtserklärung des Gemeinderates. Gestützt auf die aktualisierte Strategie Stadtentwicklung hat der Gemeinderat fünf Schwerpunkte, zwölf Legislaturziele und 44 Massnahmen festgelegt. Zum Schwerpunkt 4 „Verkehr optimieren“ hat der Gemeinderat im Stadtratsbericht vom 13. Mai 2015 das Folgende festgehalten: „Der Verkehr ist Teil unseres Alltags. Er berührt zahlreiche Lebensbereiche. Eine Optimierung und Verflüssigung des Verkehrs steigert die Lebensqualität und dient der Wirtschaft. Mit konkreten Massnahmen will der Gemeinderat in dieser Legislatur die Verkehrssituation in Thun verbessern.“

Der Gemeinderat hat zu diesem Schwerpunkt die folgenden Legislaturziele und Massnahmen formuliert:

Legislaturziel 10: Der Gesamtverkehr ist verflüssigt.

Massnahmen:

- Gesamtverkehrskonzept erarbeiten
- Erschliessung der Wohn- und Arbeitszonen vorausschauend sicherstellen
- Einbahnregime in der Innenstadt umsetzen
- Umnutzung Strassenraum Innenstadt umsetzen
- Parkhausring fertig stellen (Mönchstrasse / Schlossberg)
- Parkleitsystem einführen

Legislaturziel 11: Der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr (öV) als Teil des Gesamtverkehrssystems sind gestärkt.

Massnahmen:

- Städte-Initiative pragmatisch umsetzen
- Flankierende Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2 umsetzen (z.B. Verbindung Bahnhof-Selve)
- Nachgewiesene Defizite im öV-Angebot beseitigen

3.3 Ortsplanungsrevision (Teilprojekt Verkehr)

Die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr ist ein wichtiger Aspekt der Ortsplanungsrevision. Ausgehend vom städtischen Gesamtverkehrskonzept und in enger Abstimmung mit den Teilprojekten Siedlungsentwicklung nach innen, Quartiersversorgung, Arbeiten sowie Landschaft und Freiräume wird im Teilprojekt Verkehr der künftige Erschliessungsbedarf ermittelt. Vom motorisierten Individualverkehr über Velo- und Fusswege bis hin zum öffentlichen Verkehr werden alle Verkehrsmittel berücksichtigt. Ein Erschliessungsprogramm wird aufzeigen, wie, wann und mit welchen Kosten sich die Bauzonen infrastrukturell erschliessen lassen.

3.4 Gesamtverkehrskonzept

Der Auftrag für ein städtisches Gesamtverkehrskonzept wurde im Frühjahr 2016 im Einladungsverfahren ausgeschrieben. In der Zwischenzeit wurde der Zuschlag erteilt. Den dafür nötigen Kredit von CHF 200'000 hat der Gemeinderat am 21. September 2016 verabschiedet. Der Start der Arbeiten ist für anfangs November 2016 vorgesehen. Mit dem Gesamtverkehrskonzept soll der teilweise veraltete Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 1990 durch ein umfassendes, zeitgemässes Instrument der städtischen Verkehrsplanung abgelöst werden. Beim Gesamtverkehrskonzept handelt es sich um ein verwaltungsanweisendes Führungsinstrument des Gemeinderates. Im Gesamtverkehrskonzept sollen alle Verkehrsträger und Teilaspekte des städtischen Verkehrs abgehandelt werden. Gleichzeitig soll auch das Anliegen betreffend der Erstellung eines städtischen Konzepts Langsamverkehr gemäss Postulat P 17/2012 als Bestandteil des Gesamtverkehrskonzepts erfüllt werden. Das Gesamtverkehrskonzept richtet sich am Rahmen der übergeordneten Planungsinstrumente aus (Agglomerationsprogramm, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, Angebotskonzept des öffentlichen Verkehrs, Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern).

Als übergeordnete Zielsetzung für das Gesamtverkehrskonzept wird dem Gemeinderat zudem mit dem Kreditantrag auch eine Vision zur Genehmigung unterbreitet. Sie lautet wie folgt:

„Mit dem Gesamtverkehrskonzept legt die Stadt Thun ihre langfristige und übergeordnete Strategie für eine nachhaltige und effiziente Abwicklung der Mobilität auf dem städtischen Verkehrsnetz fest. Durch eine konsequente Anwendung und pragmatische Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts will sie folgende Ziele erreichen:

- Der Gesamtverkehr ist verflüssigt.
- Die Wohnquartiere sollen wirksam vom motorisierten Verkehr entlastet werden.
- Innenstadt und Quartierzentren sollen als Orte der Begegnung aufgewertet werden.
- Die Anteile des Fussverkehrs, des Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs sollen gesteigert werden.
- Die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sollen sich sicher auf einem attraktiven Verkehrsnetz bewegen können.
- Der vorhandene Strassenraum soll optimal und haushälterisch genutzt werden.
- Verkehrsmassnahmen sollen der Stadtbevölkerung möglichst grossen Nutzen bringen. Sie sollen die gesetzten Ziele nachhaltig, situationsgerecht und kosteneffizient erfüllen.“

3.5 Stärkung des öffentlichen Verkehrs

Verbesserungen des ÖV-Angebots sind eine wesentliche Massnahme, um die Funktionsfähigkeit des Strassensystems sicherzustellen und die Verkehrsbelastung zu reduzieren. Der Gemeinderat hat deshalb für das Angebotskonzept 2018 – 2021 bei der federführenden Regionalen Verkehrskonferenz Oberland West beantragt, dass der städtische öffentliche Verkehr gestärkt wird, indem die folgenden, nachgewiesenen Defizite behoben werden:

- Taktverdichtung der städtischen Buslinie 4 „Lerchenfeld“
- Taktverdichtung der städtischen Linie 6 „Westquartier“
- Taktverdichtung der regionalen Linie 21 am rechten Seeufer
- Schliessung der 1 ½ h Taktlücke auf der Linie Thun – Goldiwil – Heiligenschwendi
- Zusätzliche Frühkurse und Verbesserung des Abendangebots, um die Pendlerspitzen zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend zu brechen

Um die oft als kompliziert empfundenen ÖV-Fahrausweisangebote zu vereinfachen, laufen auf Ebene der Regionalen Verkehrskonferenzen Oberland West und Ost Bestrebungen, den Tarifverbund BeoAbo in den Tarifverbund Libero zu überführen. Dies wird insbesondere für die Zupendler aus dem heutigen Perimeter des Tarifverbunds Libero (Aaretal, Gürbetal) zu einer Vereinfachung der ÖV-Nutzung führen.

4. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Vom 29. Juni 2016 bis am 26. August 2016 wurde zum Entwurf eines Reglements über eine nachhaltige städtische Mobilität eine Vernehmlassung durchgeführt. 16 Organisationen, Parteien und Verbände haben eine Vernehmlassung eingereicht. Es muss festgestellt werden, dass die Positionen der einzelnen Vernehmlassungsteilnehmer teilweise weit auseinander liegen.

Die einzelnen Vernehmlassungen, eine Auswertung der Ergebnisse sowie die nach der Vernehmlassung erfolgten Anpassungen können den Beilagen 2 bis 4 des vorliegenden Stadtratsberichtes entnommen werden. Zu den beiden Hauptpositionen kann zusammengefasst das Folgende ausgeführt werden:

- Der Verein Städte-Initiative, die SP, die Grünen und der VCS haben in der Vernehmlassung insbesondere zwei Hauptanliegen vorgebracht: Die Einführung einer jährlichen Berichterstattung und der Verzicht auf die Aufhebung des Reglements über die Förderung des Veloverkehrs vom 25. April 1986. Im Antrag an den Stadtrat wird unter anderem die Einführung einer jährlichen Berichterstattung übernommen. An der Aufhebung des Reglements über die Förderung des Veloverkehrs wird hingegen festgehalten.
- SVP, FDP und BDP sowie verschiedene Verbände (IGT, Thuner KMU, TCS, TGV) beurteilen die Städte-Initiative und den gestützt darauf entworfenen Umsetzungsvorschlag kritisch. Im vorliegenden Antrag an den Stadtrat sind Änderungsvorschläge von dieser Seite übernommen worden (z.B. Erwähnung des Grundsatzes der freien Wahl der Verkehrsmittel in Art. 1, Erwähnung der Wirtschaftlichkeit in Art. 6, Neuformulierung von Art. 10 Abs. 1, Aufnahme einer Bestimmung zu den Güterumschlagsplätzen in Art. 11).

5. Finanzielles

Der Erlass eines neuen Reglements ist nicht mit unmittelbaren Kosten verbunden. Die Umsetzung der einzelnen Massnahmen wird aber Kosten verursachen, die gegenwärtig noch nicht abgeschätzt werden können. Diese Kosten würden aber zu einem grossen Teil auch ohne Reglement anfallen. Den Kosten dieser Verkehrsmassnahmen steht zudem auch ein volkswirtschaftlicher Nutzen gegenüber, der gegenwärtig ebenfalls nur schwer quantifizierbar ist. Die einzelnen Massnahmen zur Umsetzung des Mobilitätsreglements werden im noch zu erlassenden Gesamtverkehrskonzept konkretisiert. Die finanziellen Auswirkungen dieser Massnahmen werden dann jeweils in die entsprechenden Planungen aufgenommen (Budget, Aufgaben- und Finanzplan, Investitionsplanungen).

6. Verhältnis zu den Legislaturzielen 2015-2018

Gemäss dem Schwerpunkt 4 der Legislaturziele soll der Verkehr optimiert werden. Das Legislaturziel 11 lautet wie folgt: „Der Langsamverkehr und der öffentliche Verkehr (öV) als Teil des Gesamtverkehrssystems sind gestärkt.“ Als Umsetzungsmassnahme 36 der Legislaturziele ist eine pragmatische Umsetzung der Städte-Initiative vorgesehen. Mit der Vorlage eines Reglements über eine nachhaltige städtische Mobilität wird diese Umsetzungsmassnahme erfüllt.

Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 38 Buchstabe a der Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 21. September 2016, beschliesst:

1. Genehmigung des Reglements über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement).
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.

Thun, 21. September 2016

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Beilagen

1. Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement) (Entwurf)
2. Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement) (im Korrekturmodus; mit Änderungen gegenüber der Vernehmlassungsvorlage) (*nur elektronisch*)
3. Arbeitspapier „Zusammenstellung der Vernehmlassungen und Auswertung der Ergebnisse“ vom 2. September 2016 (*nur elektronisch*)
4. Zusammenstellung aller eingegangenen Vernehmlassungen (*nur elektronisch*)