

Stadtratssitzung vom 7. Mai 2020

Interpellation I 21/2019

Interpellation betreffend aktueller Planungsstand zur Verkehrssituation Allmendingen

Andreas Kübli (glp) vom 13. Dezember 2019; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Gemäss dem verabschiedeten Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun, ist die Achse Weststrasse – Pfadernstrasse und weiter ins Industriegebiet im Schoren, Teil des Wegweisungsnetzes zum Bypass Thun. Dies spüren die Anwohner von Allmendingen jeden Tag, wenn sich am Morgen und Abend die Autos auf der West- und Pfadernstrasse stauen, sich die 40-Töner über den Kreisel quälen oder das hohe Verkehrsaufkommen eine Einfahrt aus den Seitenstrassen praktisch verunmöglicht. Gefühlt wird diese Situation von Monat zu Monat schlimmer.

Im Gemeinderats-Geschäft „Verbreiterung Strättligenstrasse“ im Frühling dieses Jahres wurde aus dem Rat darauf hingewiesen, dass die weitere Achse bis zur Autobahn zeitnah ebenfalls geplant werden soll. Dies auch, weil bekannt ist, dass bspw. der Abschnitt der Pfanderstrasse einen zu schmalen Strassenquerschnitt für den zu schluckenden (Schwer-)Verkehr verfügt und die Radstreifen nicht der Norm entsprechen. Ein (künftiger) Teil dieser Achse (auch zur Entlastung der o.g. Situationen in Allmendingen) ist die Lüsslispange, welche die Pfanderstrasse direkt mit dem Autobahnanschluss an der Weststrasse verbindet. Diese Verbindung ist im Gesamtverkehrskonzept als Netzergänzung mit hoher Priorität ausgewiesen. Als erstes Resultat soll eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden.

Die Interpellanten bitten den Gemeinderat die folgenden Fragen zu beantworten (in Klammer jeweils die Massnahme gemäss Gesamtverkehrskonzept):

1. Wie ist der Stand der Planung bezüglich der Pfadernstrasse (zwischen Kreisel Pfadernstrasse/Buchholzstrasse und dem Kreisel Pfanderstrasse/Weststrasse) in Allmendingen (M1a und V1)?
2. Wie ist der Stand der Planung resp. der Machbarkeitsstudie bezüglich der Lüsslispange zwischen Pfadernstrasse und der Weststrasse (M1b)?
3. Welche weiteren Massnahmen sieht der Gemeinderat vor, um die Situation in Allmendingen zeitnah zu verbessern (namentlich die Anschlüsse an das Industriegebiet Biergut und das Quartier Buechallme/Zuberweg und Brunnacker)?
4. Welche Massnahmen aus dem Massnahmenpaket Fussverkehr F4 bezogen auf Allmendingen wird vom Gemeinderat mit höherer Priorität vorangetrieben (Verbindung Allmendingen – Allmend; Gehweg Pfadernstrasse)

Antwort des Gemeinderates

Vorbemerkung

Die Umsetzung des Gesamtverkehrskonzepts verlangt angesichts der beschränkten finanziellen und personellen Ressourcen der Verwaltung eine sorgfältige Priorisierung und zeitliche Staffelung der zahlreichen vorgesehenen Massnahmen. Der Gemeinderat berücksichtigt bei dieser Priorisierung jeweils die Wirksamkeit der Massnahmen in Bezug auf die gesetzten Ziele und die Dringlichkeit des Handlungsbedarfs gemäss Gesamtverkehrskonzept.

Zu Frage 1: Wie ist der Stand der Planung bezüglich der Pfandernstrasse (zwischen Kreisel Pfandernstrasse/Buchholzstrasse und dem Kreisel Pfandernstrasse/Weststrasse) in Allmendingen (M1a und V1)?

Die Umsetzung der Massnahme M1a «Erschliessung Westtangente» (und V1) konzentriert sich derzeit auf den Abschnitt Strättligenstrasse (Gwattstrasse bis Kreisel Pfandernstrasse/Buchholzstrasse). Zum anschliessenden Abschnitt Pfandernstrasse wurden bisher noch keine Planungsarbeiten aufgenommen. Für die Massnahme M1a weist das Gesamtverkehrskonzept GVK einen «mittleren» Handlungsbedarf aus.

Zu Frage 2: Wie ist der Stand der Planung resp. der Machbarkeitsstudie bezüglich der Lüsslispange zwischen Pfandernstrasse und der Weststrasse (M1b)?

Der Gemeinderat hat das Tiefbauamt im Oktober 2019 mit der Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Lüsslispange beauftragt. Am 25. März 2020 hat er für die Erarbeitung dieser Machbarkeitsstudie einen Verpflichtungskredit von 100'000 Franken bewilligt. Neben dem Nachweis der Machbarkeit soll diese Studie die Wirksamkeit und den Nutzen der Netzergänzung Lüsslispange im Thuner Verkehrsnetz als Grundlage für eine verbindlichere Aufnahme im Agglomerationsprogramm ausreichend darlegen. Diese Zielsetzungen sind dazu mit den massgebenden Stellen des Kantons (Oberingenieurkreis I) und dem Bundesamt für Strassen ASTRA abzustimmen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen bis Ende 2020 vorliegen.

Für die Massnahme M1b weist das GVK einen «hohen» Handlungsbedarf aus. Dieser ergibt sich insbesondere aus dem dringlichen ersten Schritt, nämlich der Abklärung der Machbarkeit und des Nutzens im Rahmen der Planungsphase. Der Handlungsbedarf in Bezug auf die nachfolgenden Schritte der Projektierung und Realisierung der Lüsslispange sind demgegenüber entsprechend der Massnahme M1a «Erschliessung Westtangente» als «mittel» einzustufen. Der nächste Projektierungsschritt wäre die Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzept mit Vorprojekt.

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision wurde der Bedarf für eine Siedlungserweiterung im Gebiet Lüssli/Pfandern verneint. Dadurch ergibt sich auch für die Lüsslispange, welche u.a. auch der Erschliessung dieses Areals dienen sollte, eine neue Ausgangslage, welche im Rahmen der weiteren Schritte mitzubedenken ist. Neben der Funktion und dem Nutzen der neuen Strasse betrifft dies insbesondere deren Linienführung sowie die Frage der Beanspruchung von Kulturland und Fruchtfolgeflechte.

Zu Frage 3: Welche weiteren Massnahmen sieht der Gemeinderat vor, um die Situation in Allmendingen zeitnah zu verbessern (namentlich die Anschlüsse an das Industriegebiet Bierigut und das Quartier Buechallme/Zuberweg und Brunnacker)?

Das Tiefbauamt hat im Abschnitt Bierigutstrasse bis Weststrasse ein Projekt zur punktuellen Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Sanierung bekannter Gefahrenstellen für den Langsamverkehr ausgearbeitet. Die verbesserten Fussgänger-Querungsstellen mit Mittelinseln und das Angebot eines Velolinksabbiegers von der Pfandernstrasse in den Lontschenenweg sollen unter anderem auch den Schulweg sicherer gestalten. Die vorgesehenen Massnahmen bedingen punktuell Landerwerb. Die Landerwerbsverhandlungen mit den angrenzenden Landeigentümern sind zurzeit im Gange. Diese sind Voraussetzung, um die Massnahmen umsetzen zu können.

Zu Frage 4: Welche Massnahmen aus dem Massnahmenpaket Fussverkehr F4 bezogen auf Allmendingen wird vom Gemeinderat mit höherer Priorität vorangetrieben (Verbindung Allmendingen – Allmend; Gehweg Pfandernstrasse)?

Für die Massnahme F4 weist das GVK einen «mittleren» Handlungsbedarf aus. In erster Priorität will der Gemeinderat die Erarbeitung eines Richtplans Fussverkehr (Massnahme F1) vorantreiben. Die Aufnahme der Planungsarbeiten durch das Planungsamt ist in diesem Jahr geplant. Mit dem Richtplan sollen die Umsetzungsmassnahmen aus dem GVK konkretisiert und konsolidiert werden. Soweit die unter Massnahme F4 aufgeführten Einzelmassnahmen nicht gesichert und (z.B. aus Sicherheitsgründen) dringend sind, soll deshalb eine Umsetzung nicht vor Verabschiedung der Richtplanung Fussverkehr erfolgen. Dies gilt insbesondere auch für die in Allmendingen vorgesehenen Massnahmen.

Thun, 25. März 2020

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Beilage

Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK, www.thun.ch/gvk2035)