

Huwylér Bruno

Von: "René E. Gygax" <gygaxthun@bluewin.ch>
Gesendet: Montag, 29. August 2016 17:24
An: Lanz Raphael; Huwylér Bruno
Cc: Grässli Christian; Rutschmann Hans-Martin; Graf Eva; Fankhauser Sandra; Jeremias Theres Edi; Oester Peter
Betreff: Fwd: Städte-Initiative: Vernehmlassung zum Entwurf des Reglements
Wichtigkeit: Hoch

Vernehmlassung Städte-Initiative Ihr Schreiben vom 29.6.2016

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
sehr geehrter Herr Stadtschreiber

Besten Dank für die Einladung zur Vernehmlassung zum Reglements-Entwurf Städte-Initiative.

Der Vorstand des Thuner Innenstadtleists (TIL) hat an seiner Sitzung vom 25.8.2016 beschlossen, auf eine erneute Eingabe zu verzichten, verweist aber an deren Stelle auf die grundsätzliche Stellungnahme des TIL vom 8.4.2016, die für uns unverändert gültig ist (Mail untenstehend). Zentrales Anliegen des TIL bei diesem Thema sind die Bedürfnisse der Anwohner und Liegenschaftsbesitzer, wie sie unter Zf. 3 unserer Eingabe vom 8.4.2016 aufgeführt sind.

Der TIL wird sich zum Thema wieder konkret äussern, wenn es im Stadtrat traktandiert oder mittels Referendum der Volksabstimmung unterworfen wird.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme und
freundliche Grüsse

Thuner Innenstadtleist (TIL)
René E. Gygax, Co-Präsident

Absender:
René E. Gygax
alt Chefredaktor TT/BO
Obere Hauptgasse 6, 3600 Thun
T/F: 033 222 21 19, M: 079 311 00 00
gygaxthun@bluewin.ch

Senior Partner Textcube GmbH
www.textcube.ch
gygax@textcube.ch

Co-Präsident Thuner Innenstadtleist (TIL)
www.til-thun.ch

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

Von: "René E. Gygax" <gygaxthun@bluewin.ch>

Betreff: Städte-Initiative: Vernehmlassung zum Entwurf des Reglements

Datum: 8. April 2016 um 21:47:09 MESZ

An: Lanz Raphael STAPI <stadtpraesident@thun.ch>, Dumermuth Marianne <marianne.dumermuth@thun.ch>

Kopie: Oester Peter <oester@messtechnik.ch>, Grässli Christian <cgraessli@bluewin.ch>, Rutschmann Hans-Martin <hamarut@bluewin.ch>, Jeremias Theres Edi <theres.jeremias@bluewin.ch>, Graf Eva <grafeva@bluewin.ch>, Fankhauser Sandra <sandra.fankhauser@bluewin.ch>, Gygax René <gygaxthun@bluewin.ch>, Widmer Simon <info@bahnhofapotheke-thun.ch>

Stadt Thun

Herr Raphael Lanz, Stadtpräsident

Frau Marianne Dumermuth, Gemeinderätin

per E-Mail an

stadtpraesident@thun.ch

marianne.dumermuth@thun.ch

Thun, 8.4.2016

Vernehmlassung zum Reglement Städte-Initiative Thun

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Frau Gemeinderätin

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 5.2.2016 und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Als Thuner Innenstadt-Leist (TIL) nehmen wir zum Entwurf für das Reglement zur Städte-Initiative wie folgt Stellung:

1. Wir teilen die Haltung des Gemeinderates im Begleitschreiben, dass das Reglement die strategische Ausrichtung des Handelns ordnet und keine konkreten Massnahmen auflistet. Wir verzichten hier darauf, detailliert auf einzelne Artikel des Reglements einzugehen und teilen Ihnen unsere generelle Haltung und unsere Anliegen zur Städte-Initiative mit.
2. Der TIL begrüssst und unterstützt die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs in der Thuner Innenstadt, wobei festzuhalten ist, dass diese Förderung in den bestehenden Begegnungszonen und mittels anderer Massnahmen bereits heute stattfindet. Namentlich die Eröffnung des Bypass Thun-Nord und des Parkhauses Schlossberg wird dem Fussgänger- und Veloverkehr in der Stadt Thun mehr Raum und Entfaltungsmöglichkeiten bringen. Der TIL würde besonders einen Veloweg vom Raum Bahnhof ins «neue» Quartier Selve begrüssen.
3. Die Förderung des Langsamverkehrs darf nicht dazu führen, dass der motorisierte Individualverkehr in der Innenstadt für Liegenschaftsbesitzer, Anwohner, Geschäfte, Hotels, Handwerker und Lieferanten verunmöglicht wird. Das Reglement hat eine Tendenz in diese Richtung. Eine sinnvolle Regelung für Zu- und Wegbringerfahrten für gehbehinderte Personen, sperrige Güter, Reisegepäck, für Taxi und für Spitex, bei Bauarbeiten etc. gehört zum Grundanspruch des Wohn-, Geschäfts- und Hotelquartiers Innenstadt. Es würde den Zielen der Stadtentwicklung widersprechen, die Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsgebiets Thuner Innenstadt durch Verbote, Ausgrenzungen und Schaffung musealer Verhältnisse zu vermindern.
4. Wir machen den Gemeinderat darauf aufmerksam, dass einzelne Bestimmungen des Reglements einem gutgemeinten, aber unrealistischen Wunschdenken entspringen. So können Konzepte für die Regelung der

Mobilität nur regional oder überregional umgesetzt werden, aber die Wirkung der Thuner Städte-Initiative endet an der Gemeindegrenze. Darum müsste es eigentlich das Ziel der Behörden von Thun sein, eine Koordination zumindest mit Steffisburg anzustreben, damit die ganze Übung nicht als bürokratische Totgeburt endet.

Wir danken Ihnen bestens für die Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer Eingabe.

Freundliche Grüsse

Für den Thuner Innenstadt-Leist TIL:

René E. Gygax, co-Präsident

Absender:

René E. Gygax

alt Chefredaktor TT/BO

Obere Hauptgasse 6, 3600 Thun

T/F: 033 222 21 19, M: 079 311 00 00

gygaxthun@bluewin.ch

Co-Präsident Thuner Innenstadtleist (TIL)

www.til-thun.ch

CVP Thun

Stadtpräsidium THUN



29. Aug. 2016

Eingang

Stadt Thun
Stadtpräsident Raphael Lanz
Rathaus
3600 thun

Thun, 27.8.16

Konsultation Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident

Für die Möglichkeit zum überarbeiteten Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität bedanken wir uns.-

Die Stadt Thun hat schon viele Grundsätze des vorliegenden Reglementsentwurfs in die täglich angewendeten Planungsgrundlagen einfliessen lassen und handelt danach. Dazu beigetragen hat die Agglomerationsstudie in deren Folge viele Massnahmen auch für den Fuss- und Veloverkehr beschlossen oder bereits ausgeführt wurden.

Das Reglement darf nicht dazu führen, dass der motorisierte Individualverkehr zu stark eingeschränkt oder nahezu verboten wird.

Die Stadt soll auch nicht aufwändige, zusätzliche Aufgaben erhalten. Vieles wird auch schon von übergeordneter Gesetzgebung und Planung verlangt.

Bemerkungen zu einzelnen Artikel:

Art. 7, Ziffer 2: streichen

Die Stadt ist für die Sicherheit im öffentlichen Bereich zuständig. Das braucht nicht zusätzlich erwähnt zu werden.

Art. 8, Ziffer 3: streichen

Die Stadt ist für die Sicherheit im öffentlichen Bereich zuständig. Das braucht nicht zusätzlich erwähnt zu werden

Art. 12: streichen

Anerkannte Messgrundlagen fehlen. Zudem ist das in Artikel 10 genügend erfasst.

Präsident: Alois Studerus, Gartenstrasse 13, 3600 Thun




CVP Thun

Art. 13:

Zur Umsetzung will die Stadt ein Gesamtverkehrskonzept für Thun allein erarbeiten und dabei die Agglomeration einbeziehen. Die Stadt soll das nicht isoliert betrachten und dabei mit dem Kanton zusammenarbeiten.

CVP Thun


Alois Studerus
Präsident

Junge Grüne Region Thun

c/o Till Weber
Spittelweg 16B
3600 Thun

079 296 68 47

till.weber@sunrise.ch

www.jungegruenebern.ch/thun



Stadt Thun
Gemeinderat
Rathaus
3600 Thun

26. August 2016

Vernehmlassung Städte-Initiative

Sehr geehrte Frau Gemeinderätin Dumermut
Sehr geehrte Herren Gemeinderäte

Vielen Dank für die Möglichkeit an der Vernehmlassung zum Entwurf des Reglements der Städte-Initiative teilhaben zu können.

Wie schon in unserer Rückmeldung zur Konsultation, müssen wir betonen, dass aus unserer Sicht zentrale Punkte der Initiative im vorliegenden Reglementsentwurf nicht beachtet wurden. Folgende Ziele müssen unserer Ansicht nach zwingend im Reglement festgehalten werden:

- Die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr kann nicht erhöht werden.
- Der Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs muss innerhalb von 10 Jahren nach Annahme der Initiative zusammen um mindestens 10 Prozent erhöht werden. Massgebend sind die zurückgelegten Personenkilometer auf Stadtgebiet.

Im Reglement sind weiter viele kausale Zusammenhänge aufgelistet, welche heute schon selbstverständlich in jeder Planung zu integrieren sind. Unter Art. 11 Absatz 1 ist der Zusammenhang zwischen verfügbaren Parkplätzen, dem Individualverkehr und den gewählten Verkehrsmitteln beschrieben. Hier fehlt aus unserer Sicht ein Absatz welcher klar auf die Anwendung des Parkplatzreglements bei Baubewilligungsverfahren hinweist und bei der Erschliessung dem motorisierten Individualverkehr klar die letzte Priorisierung zuweist.

Als letzter Punkt ist im Initiativtext die Berichterstattung erwähnt, diese muss im Reglement als Punkt integriert werden. Die Berichterstattung sollte geplante und umgesetzte Massnahmen und Stand der Zielerreichung beinhalten. Die im vorgelegten Reglement enthaltene Evaluation nach 10 Jahren ist schein eine Farce zu sein, wohl in der Hoffnung, das Reglement sei nach dieser langen Zeit vergessen gegangen.

Auch möchten wir betonen, dass aus unserer Sicht der Rückmeldung des Obergeringenieurkreis I zur Vernehmlassung zu wenig Beachtung geschenkt wurde. Wenn ein kantonales und politisch unabhängiges Organ so klare Aussagen zum damaligen Entwurf macht, sehen wir es als verpasste Chance wenn diese Vorschläge nicht aufgenommen werden.

Besten Dank für die erneute Berücksichtigung oben genannter Punkte. Wir verbleiben in der Hoffnung, dass künftig die Thuner Jugend in einer Stadt aufwachsen können, welche nicht vom motorisierten Verkehr dominiert ist.

Liebe Grüsse



Till Weber
Präsident Junge Grüne Region Thun
Stadtrat

Transportgewerbeverband Thun-Oberland
c/o Advokaturbüro Gaensli & Partner
Frutigenstrasse 6
Postfach 102
3602 Thun
Tel. 033 226 55 55



Stadtpräsidium THUN

29. Aug. 2016

Eingang

EINSCHREIBEN

Stadtpräsident
Herrn Raphael Lanz
Postfach 145
3602 Thun

Thun, 25.08.2016
ow/TGV2016/ Vernehmlassung betreffend Städteinitiative

Städte-Initiative; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderats

Namens des Transportgewerbeverbands Thun-Oberland (TGV), nehmen wir Bezug auf das Schreiben des Stadtpräsidenten vom 29. Juni 2016. Vielen Dank für die erneute Gelegenheit, Stellung nehmen zu dürfen. Vorliegend erhalten Sie die Stellungnahme des TGV zum überarbeiteten Entwurf für das Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität.

A. Vorbemerkung

Der TGV nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, dass die überarbeitete Vorlage nur in unwesentlichen Punkten abgeändert wurde. Insbesondere Wirtschaft und Gewerbe blieben leider weitgehend ohne Beachtung. Noch einmal sei darauf hingewiesen, dass das Transportgewerbe dementsprechend kann im Grundsatz auf die vorgehende Eingabe verwiesen werden, an welcher nach wie vor festgehalten wird.

B. Zu Art. 10; Motorisierter Individualverkehr

Art. 10 Abs. 1 steht trotz der leichten Änderung weiterhin im Widerspruch zu den Interessen des Gewerbes und insbesondere des TGV. Motorisierter Berufsverkehr

kann und darf nicht in solchen Ausmassen diskriminiert werden. Nochmals sei festgehalten, dass funktionierende, flüssige Verkehrswege zur Befahrung von motorisiertem Individualverkehr für die Wirtschaft und insbesondere für das Transportgewerbe essentiell sind. Es wird im Übrigen daran festgehalten, den Berufsverkehr in Art. 10 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 3 in dieser Bestimmung als Ausnahme zu nennen. Art. 10 Abs. 2 darf sich betreffend Netzausbauten nicht auf die genannten Gründe beschränken. Vielmehr muss auch die Kapazitätserhöhung genannt werden, welche in absehbarer Zukunft erfolgen muss. Eine effiziente, nachhaltige Gewährung der Verkehrseffizienz kann nur so gewährt werden.

C. Zu Art. 12, Modalsplit

Diese Bestimmung ist eine klare Diskriminierung des motorisierten Individualverkehrs. Eine Förderung der genannten Verkehrsmittel muss nicht im Widerspruch mit der Förderung des Motorverkehrs stehen – insbesondere soll eine *Förderung* erfolgen und nicht eine *Diskriminierung* des Motorverkehrs, in der Hoffnung die Verkehrslast verschiebe sich dementsprechend. Insbesondere der Berufsverkehr ist von dieser künstlichen „Wachstumsbeschränkung“ zu verschonen, eine entsprechende Ausnahme sollte im Entwurfstext Eingang finden.

Mit Nachdruck heben wir den Grundsatz der Rechtsgleichheit i.S.v. Art. 27 Abs. 2 BV hervor, wonach die freie Ausübung der Erwerbstätigkeit gewährt werden muss.

Mit der vorliegenden Vorlage wird dieser Rechtsgrundsatz krass verletzt.

D. Ergänzungen

Aufgrund dieser Ausführungen rechtfertigt sich eine Ausnahmeregelung in Art. 10, mit folgendem Inhalt:

Art.10

[Randziffer] 3. Motorisierter Individualverkehr und Geschäftsverkehr

[Absätze 1-4 unverändert]

[Neu] ⁵ Der Schwerverkehr für öffentliche Versorgung, geschäftliche und private Transporte sind ausgenommen, soweit Güter alternativ nicht über die Schiene transportiert werden können.

[Neu] ⁶ Es ist sicherzustellen, dass mindestens mit einer Strasse im Städteinnern die bestehenden Bahnunterführungen in der Höhe unbeschränkt umfahren werden können (Heute Seestrasse).

Namens des TGV wünsche wir Ihnen freie Fahrt und uneingeschränkte Güterversorgung.

Freundliche Grüsse

TGV – Transportgewerbeverband Thun – Oberland

Markus Bruni, Präsident

Kurt Gaensli, Sekretär

Handwritten signature of Markus Bruni in black ink.Handwritten signature of Kurt Gaensli in blue ink, with the initials 'i.V.' written above it.



SVP Thun
www.svp-thun.ch

geht an: StS
26. 8. 16/hä

FDP
Die Liberalen

FDP. Die Liberalen Thun
www.fdp-thun.ch



BDP Thun
www.bdp.info/stadt-thun

Gemeinsame VERNEHMLASSUNGSANTWORT der SVP / FDP / BDP THUN

Thun, 25. August 2016

Städte-Initiative: für die Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel und eine nachhaltige Thuner Verkehrspolitik!

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Geschätzte Dame und Herren Gemeinderäte

Vorab bedanken wir uns für die Gelegenheit, im Rahmen des laufenden Vernehmlassungsverfahrens zur gemeinderätlichen Umsetzungsvorlage der Städte-Initiative Stellung nehmen zu können. Bereits im Rahmen des vorangehenden Konsultationsverfahrens haben wir unsere Positionen eingebracht. Diesbezüglich möchten wir folgendes festhalten: der Aufforderung des Gemeinderates an die verschiedenen Akteure der städtischen Verkehrspolitik, bei der Umsetzung der Städte-Initiative einen Schritt aufeinander zuzugehen, sind SVP, FDP und BDP Thun bereits aktiv nachgekommen. In unserer Konsultationsantwort vom 8. April 2016 halten wir fest, dass wir das grundsätzliche Anliegen der Städte-Initiative nach einer nachhaltigen und zeitgemässen Mobilität teilen. Uns geht es jedoch darum, eine sinnvolle Koexistenz aller Verkehrsmittel zu ermöglichen und die Weichen für eine attraktive, wirtschaftlich florierende und verkehrstechnisch sinnvoll und gut erschlossene Stadt Thun zu legen.

Erstaunt und irritiert nehmen wir zur Kenntnis, dass es der Gemeinderat unterlassen hat, unsere konkret formulierten, ausgewogenen und gut begründeten Änderungsanliegen in die vorliegende Vorlage aufzunehmen. Deshalb ist nach unserer Beurteilung die nun vom Gemeinderat in die Vernehmlassung geschickte Umsetzungsvorlage nach wie vor unausgewogen und muss als einseitig ideologisch geprägt bezeichnet werden. Eine sinnvolle, auf alle Verkehrsteilnehmer/Innen ausgerichtete Verkehrs- und damit eine zukunftsorientierte Stadtentwicklungspolitik lassen sich so nicht bewerkstelligen. Positiv hervorzuheben ist, dass der Gemeinderat sich im Reglement darauf beschränkt, strategische Ziele vorzugeben anstatt konkrete operative Massnahmen festzuschreiben. Dies entspricht der richtigen „Flughöhe“. Auch nehmen wir mit Genugtuung zur Kenntnis, dass der Gemeinderat auf die im Konsultationsverfahren geäusserte Kritik eingegangen ist und private Grundeigentümer/Innen nicht mit zusätzlichen Vorschriften betreffend Veloabstellplätzen belastet.

In Anbetracht der Tatsache, dass über 1'600 Bürger/Innen die Städte-Initiative unterzeichnet haben, bieten wir nach wie vor Hand für eine echte Kompromisslösung. Dabei soll auf sämtliche Interessen aller Verkehrsteilnehmer/Innen Rücksicht genommen werden. Konkret bedeutet dies:

- Mit der Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr erklären wir uns einverstanden, sofern dadurch der motorisierte Individualverkehr und namentlich der Berufsverkehr nicht behindert und diskriminiert werden;
- Dementsprechend hat sich das Reglement zwingend am Grundsatz der freien Wahl und der Gleichberechtigung aller Verkehrsmittel zu orientieren. Wir gehen von mündigen, erwachsenen und eigenverantwortlichen Bürger/Innen aus, welche selber in der Lage sind, das für sie passende Verkehrsmittel zu wählen und in der Folge weder direkt noch indirekt diskriminiert und benachteiligt werden dürfen;
- Da das Reglement die regulatorische Grundlage für die zukünftige Verkehrs- und Mobilitätspolitik der Stadt Thun bildet, sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, des sinnvollen Kosten-Nutzen-Verhältnisses und der Verhältnismässigkeit als elementare Grundsätze aufzunehmen. Auch ist sicherzustellen, dass den Interessen von Wirtschaft, Gewerbe, KMU und Tourismus genügend Rechnung getragen wird;

Wir erlauben uns wiederum, unsere Änderungsvorschläge in der Beilage detailliert vorzubringen. Wir danken Ihnen bestens für die Berücksichtigung unserer Anliegen – diese garantieren eine pragmatische und verhältnismässige Umsetzung der radikalen, mobilitäts- und wirtschaftsfeindlichen Städte-Initiative. Wir erklären uns bereit, die Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr zu unterstützen. Damit werden die wichtigsten Anliegen der Initianten aufgenommen. Im Gegenzug verlangen wir, dass auf eine einseitige Diskriminierung des motorisierten Individualverkehrs verzichtet wird.

Freundliche Grüsse



Philipp Deriaz
Präsident SVP Thun, Stadtrat



Zeno Supersaxo
Präsident FDP Thun



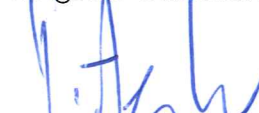
Mike Müller
Präsident BDP Thun



Hanspeter Aellig
Mitglied Geschäftsleitung FDP Thun



Lukas Lanzrein
Fraktionspräsident SVP/FDP, Stadtrat



Peter Aegerter
Fraktionspräsident BDP, Stadtrat

Beilage:

Übersicht Reglement / Änderungsvorschläge SVP/FDP/BDP



SVP Thun
www.svp-thun.ch

FDP
Die Liberalen

FDP. Die Liberalen Thun
www.fdp-thun.ch



BDP Thun
www.bdp.info/stadt-thun

Übersicht Änderungsvorschläge der SVP / FDP / BDP Thun an der Konsultationsvorlage

Reglement	Begründung
<p>Art. 1 Grundsatz</p> <p>¹ Die Stadt strebt auf ihrem Gebiet eine sichere, ökonomische und für Mensch und Umwelt verträgliche Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse an.</p> <p>² Die Stadt ist bestrebt, die Bevölkerung sowie Besucher und Besucherinnen der Stadt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen.</p> <p>³ <i>Dabei berücksichtigt sie die Grundsätze der freien Wahl der Verkehrsmittel und der Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsarten.</i></p>	<p>Mit der vom TCS vorgeschlagenen Formulierung von Abs. 1 sind wir einverstanden, insbesondere begrüßen wir, dass u.a. Wert auf eine ökonomische Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse gelegt werden soll.</p> <p>Abs. 2 ist ersatzlos zu streichen, da Abs. 1 für die Formulierung des Grundsatzes genügt und Verkehr auch hier nicht als durchwegs negative Erscheinung verstanden werden soll.</p> <p>Abs. 3 (neu) ist entsprechend der Formulierung des TCS in das Reglement aufzunehmen. Um eine ideologisch einseitige Ausrichtung des Reglements und damit eine Diskriminierung und Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs zu verhindern, ist der Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel als Ausdruck einer auf Eigenverantwortung und Mündigkeit basierenden Verkehrspolitik zwingend aufzunehmen.</p>
<p>Art. 3 Mobilität</p> <p>Abs. 1 bis 3</p>	<p>Mit der Formulierung der Abs. 1 bis 3 sind wir einverstanden.</p>

4 Sie sorgt dafür, dass die Bedürfnisse der lokalen Wirtschaft nach genügend Verkehrskapazität berücksichtigt werden.

5 Massnahmen, welche gestützt auf dieses Reglement erlassen werden, tragen der Wirtschaftlichkeit, der Finanzierbarkeit, insbesondere des Kosten-Nutzenverhältnisses, und der Verhältnismässigkeit Rechnung.

Art. 4 Mobilitätsmanagement

¹ Unter Mobilitätsmanagement wird die Lenkung und Koordination der Mobilität verstanden.

² Die Stadt fördert das Mobilitätsmanagement und sensibilisiert die Öffentlichkeit mit geeigneten **und verhältnismässigen** Massnahmen für die Thematik der nachhaltigen Mobilität.

Für die Entwicklung des Wirtschafts-, Tourismus- und Gewerbestandorts Thun sind eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur und ein fliessender Verkehrsfluss unerlässlich. Diesen für die gesamte Stadt wichtigen Anliegen ist entsprechend Rechnung zu tragen.

Es ist als Fakt zu betrachten, dass die Vorstellungen über die künftige Ausrichtung der Thuner Verkehrspolitik weit auseinandergehen. Mit Abs. 5 soll sichergestellt werden, dass Massnahmen, welche gestützt auf dieses Reglement erlassen werden, nebst der allgemeinen Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität, auch insbesondere den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, der Finanzierbarkeit (Kosten-Nutzen-Verhältnis) und der Verhältnismässigkeit Rechnung tragen. Wir glauben nicht, dass die Beachtung dieser Grundsätze im politischen Alltag dermassen selbstverständlich ist, wie dies der Gemeinderat im Rahmen des Konsultationsverfahrens festgehalten hat.

Keine Änderungsvorschläge zu Abs. 1.

Die vom Gemeinderat vorgebrachte Begründung, auf den Zusatz bezüglich der Verhältnismässigkeit könne verzichtet werden, da geeignete Massnahmen auch verhältnismässig seien, ist insofern zu berichtigen, als dass zur Verhältnismässigkeit nebst der Eignung auch die Aspekte der Erforderlichkeit und der Verhältnismässigkeit im engeren Sinne („mildestes Mittel“) gehören. Wir regen daher an, den Grundsatz der Verhältnismässigkeit bereits unter Art. 3 Abs. 5 im Reglement zu verankern, zeigen uns aber offen, falls dieser an anderer Stelle berücksichtigt werden soll. Es geht uns darum, sicherzustellen, dass politische Massnahmen und Regulationen im Bereich der Verkehrspolitik bzw. des Mobilitätsmanagements stets den Anforderungen an Eignung und Erforderlichkeit genügen und die Verhältnismässigkeit

Art. 6 Gesamtverkehrsentwicklung

Abs. 1 bis 3

⁴ Die verschiedenen Ansprüche, welche an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehrskapazität, Sicherheit, **Wirtschaftlichkeit** und Aufenthaltsqualität.

im engeren Sinne wahren.

Mit der Formulierung der Abs. 1 bis 3 sind wir einverstanden.

Dass Verkehrskapazität, Sicherheit und Aufenthaltsqualität per se der Wirtschaftlichkeit verpflichtet sein sollen, wie dies der Gemeinderat im Rahmen des Konsultationsverfahrens vorbringt, leuchtet uns nicht ein. Vielmehr ist sicherzustellen, dass die Wirtschaftlichkeit bei allen Massnahmen, welche gestützt auf dieses Reglement beschlossen werden, entsprechend berücksichtigt wird. Dies hat auch der TGV Thun-Oberland in seiner Konsultationsantwort angeregt. Wir schlagen daher vor, das Erfordernis der Wirtschaftlichkeit bereits in Art. 3 Abs. 5 dieses Reglements aufzunehmen.

Art. 7 Fussverkehr

Art. 8 Veloverkehr

Art. 9 Öffentlicher Verkehr

SVP, FDP und BDP Thun halten an ihrem Bekenntnis zu einer nachhaltigen Thuner Verkehrspolitik und zur Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr fest, sofern dadurch der motorisierte Individualverkehr nicht benachteiligt und diskriminiert wird. Zudem haben sich Massnahmen im Bereich der Förderung oben genannter Verkehrsträger an den vorhandenen öffentlichen Mitteln zu orientieren. Wir fordern daher, dass solche Massnahmen wenn immer möglich in die Aufgaben- und Finanzpläne der entsprechenden Jahre aufgenommen werden. Das Kriterium der Finanzierbarkeit soll in Art. 3 Abs. 5 dieses Reglements aufgenommen werden. Sollte der Gemeinderat dies unterlassen, ist eine Nennung dieses Kriteriums insbesondere bei den Art. 7 bis 9 unerlässlich. Den Entschluss des Gemeinderates, in Art. 8 Abs. 1 den Zusatz „direkt“ nicht in die Vernehmlassungsvorlage aufzunehmen, begrüssen wir. Mit der vom Gemeinderat vorgeschlagenen Gliederung der Artikel im Reglement sind wir einverstanden.

Art. 10 Motorisierter Individualverkehr

~~¹ Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in ers-~~

Mit der Antwort des Gemeinderates, die von uns angeregte Streichung von Art. 10 Abs. 1 stehe ausser Frage, können wir uns

~~ter Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt.~~

² Netzausbauten dienen primär der Erschliessung, Verkehrsentlastung, Kapazitätserhaltung **oder –Erhöhung** oder der Sicherheit.

Art. Ruhender Verkehr

~~¹ Der zur Verfügung stehende Parkraum und die Parkraumbewirtschaftung spielen bei der Erzeugung des Individualverkehrs eine entscheidende Rolle und beeinflussen dadurch die individuelle Wahl der Verkehrsmittel massgeblich.~~

³ Die Stadt stellt sicher, dass öffentlich zugängliche Veloabstellanlagen gut erreichbar und in genügender Anzahl vorhanden sind.

⁴ **Die Stadt stellt sicher, dass für Handwerksbetriebe, KMU und Zulieferanten genügend zentrumsnahe und dezentrale Güterumschlag- und Parkplätze zur Verfügung stehen.**

absolut nicht einverstanden erklären. Besagter Abs. 1 steht ausdrücklich für die geplante Diskriminierung und Benachteiligung des motorisierten Individualverkehrs. Wir halten fest, dass es das Ziel der städtischen Verkehrspolitik sein muss, den Verkehr auf dem Strassennetz nicht zu behindern, sondern fließen zu lassen, um Stau, Umweltbelastung und Mobilitätseinschränkungen zu verhindern. Art. 10 Abs. 1 verunmöglicht eine pragmatische und unideologische Umsetzung der Städte-Initiative und stellt daher eine rote Linie dar!

Es ist uns ein Anliegen, nochmals darauf hinzuweisen, dass in Zukunft mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist. Dass dabei Fuss-, Velo und öffentlicher Verkehr gefördert werden, unterstützen wir. Hingegen kann es sowohl notwendig wie auch vernünftig sein, gewisse Verkehrskapazitäten auch für den motorisierten Individualverkehr auszubauen, der nicht zuletzt eine Hauptlast der Finanzierung der Verkehrspolitik trägt. Einen Ausschluss solcher Kapazitätserweiterungen im Reglement lehnen wir kategorisch ab, da er unvernünftig und ideologisch ist!

Abs. 1 ist nach wie vor ersatzlos zu streichen, da kein Mehrwert ersichtlich ist, handelt es sich doch um eine reine Feststellung. Es besteht bei uns aber der Eindruck, dass damit die von uns zwingend zu respektierende freie Wahl des Verkehrsmittels eingeschränkt werden soll.

Mit der Formulierung von Abs. 3 sind wir einverstanden. Wir begrüssen explizit, dass private Grundeigentümer vom Geltungsbereich ausgeschlossen worden sind, wie wir dies in der Konsultation angeregt haben.

In Übereinstimmung mit Thuner KMU regen wir an, in einem neu zu schaffenden Abs. 4 die Verpflichtung einzubauen, auch für das Gewerbe genügend zentrumsnahe und dezentrale Güterumschlag- und Parkplätze zur Verfügung zu stellen, wie dies in

	<p>Abs. 3 analog für Velofahrer vorgesehen ist. Solche Park- und Umschlagsplätze entsprechen einem Bedürfnis des Gewerbes und tragen zu einem attraktiven Wirtschafts- und Gewerbestandort Thun bei.</p>
<p><u>Art. 12 Modalsplit</u> Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.</p> <p><i>¹ Der Modal Split beschreibt die prozentuale Aufteilung eines Gesamtverkehrs-aufkommens auf einzelne Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelgruppen.</i></p> <p><i>² Das Gesamtverkehrsaufkommen wird in den kommenden Jahren voraussichtlich steigen. Von dieser Zunahme sind alle Verkehrsmittel betroffen. Der öffentliche Verkehr, der Fuss- und Veloverkehr können im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten gefördert werden. Dies erfordert entsprechende Verkehrsmassnahmen, die alle verfügbaren Verkehrsmittel gleichermassen miteinbeziehen, damit die richtigen Verkehrsmittel zur Verfügung stehen.</i></p>	<p>Mit den Ausführungen des Gemeinderates, wonach auf eine Definition des Modalsplits verzichtet werden kann, sind wir nicht einverstanden. Zudem hat ein solcher Modalsplit zwingend alle Verkehrsmittel, d.h. insbesondere auch den motorisierten Individualverkehr, zu berücksichtigen. Wo möglich und sinnvoll, sollen öffentlicher Verkehr, Fuss- und Veloverkehr gefördert werden. Auf eine ideologisch bedingte Fokussierung auf diese Verkehrsträger bzw. auf eine Benachteiligung und Diskriminierung des motorisierten Individualverkehrs ist zu verzichten.</p>
<p><u>Art. 13 Umsetzung</u> ¹ Die Stadt erarbeitet aufgrund eines Gesamtverkehrs-konzepts Vorgaben und Massnahmen und bestimmt die Zuständigkeiten und Art der Berichterstattung über die Erreichung der im Reglement aufgeführten Ziele. Sie weist die durch diese Massnahmen entstehenden Kosten für die öffentliche Hand transparent und konsequent aus.</p>	<p>Die vom Gemeinderat vorgebrachte Argumentation, die von uns geforderte Ergänzung sei im Gesamtverkehrskonzept sichergestellt, leuchtet uns nicht ein. Unabhängig von der Formulierung möchten wir sicherstellen, dass öffentlich Transparenz herrscht, was Massnahmen, welche gestützt auf dieses Reglement erlassen werden, für Kosten verursachen. Dies rechtfertigt sich insbesondere aufgrund der zahlreichen, offen formulierten Bestimmungen in diesem Reglement.</p>
<p><u>Art. 14 Evaluation (neu)</u></p>	<p>Mit diesem neu in die Vorlage aufgenommenen Artikel sind wir einverstanden.</p>
<p><u>Art. 15 Inkrafttreten</u></p>	<p>Wir begrüssen insbesondere die in Abs. 2 vorgesehene Strei-</p>

chung des Reglements über die Förderung des Veloverkehrs vom 25. April 1986, da hiermit gesetzgeberische Doppelspurigkeiten vermieden werden.



Sektion Bern

Landesteil
Bern Oberland
THUN

* 26. AUG. 2016 *

Eingang

TCS Landesteil Berner Oberland, Zelglistrasse 8, 3608 Thun

Touring Club Schweiz
Zelglistrasse 8
3608 Thun
www.tcs-beo.ch

Korrespondenzadresse:
Hans-Peter Zürcher
Untere Heimenegg 4
3615 Heimenschwand
Mobile +41 79 382 32 17
praesident@tcs-beo.ch

geht an: StS
26-8.16/ha

Gemeinderat der Stadt Thun
Rathaus
Postfach 145
3602 Thun

25. August 2016

Umsetzung Städte-Initiative Thun; Vernehmlassung über den Entwurf eines Reglementes über eine nachhaltige städtische Mobilität

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

Wir danken für Ihr Schreiben vom 29. Juni 2016 und machen gerne von der Möglichkeit Gebrauch, uns im Vernehmlassungsverfahren fristgerecht zum Entwurf eines Reglementes über eine nachhaltige städtische Mobilität zu äussern.

1. Allgemeines

Der TCS Landesteil Berner Oberland hat zum 1. Reglementsentswurf im Rahmen des Konsultationsverfahren mit Eingabe vom 8. April 2016 eine einlässliche Stellungnahme abgegeben. Mit Ernüchterung haben wir zur Kenntnis genommen, dass unseren Vorbringen lediglich in formalen Punkten Rechnung getragen worden ist und die Vernehmlassungsvorlage insgesamt keine substantiellen Änderungen erfahren hat.

Der TCS hält an den in der Konsultationseingabe gemachten Ausführungen und Vorschlägen in allen Teilen fest, sie haben als integrierenden Bestandteil des vorliegenden Schreibens zu gelten. Er vertritt weiterhin die Auffassung, dass der Langsam- und der öffentliche Verkehr im Rahmen der städtischen Mobilität gefördert werden sollen. Dies muss jedoch auf pragmatische, sinnvolle und verhältnismässige Weise geschehen. So unterstützt der TCS z. B. das Veloverleihsystem „Velopot“ als Sponsor und durch den Verkauf von Abonnements an seine Mitglieder. Die beste Förderung für die erwähnten Verkehrsarten stellt der im Bau befindliche Bypass Thun-Nord dar, weil er die Einführung des Einbahnsystems auf den beiden aarequerenden Achsen in der Innenstadt ermöglicht. In diesen Bereichen soll der motorisierte Individualverkehr um 40 Prozent abnehmen, was dem Langsam- und dem öffentlichen Verkehr zu Gute kommen wird. Für deren Förderung ist der Erlass eines Mobilitätsreglementes gar nicht notwendig.

In der vorgelegten Form ist das Reglement für den TCS jedenfalls inakzeptabel. Wenn der Gemeinderat zur Umsetzung der in Form einer allgemeinen Anregung eingereichten Initiative dem Stadtrat einen Reglementsentwurf zu unterbreiten hat, dann ist er nicht verpflichtet, nur die in der Initiative unterbreiteten Anliegen aufzunehmen. Vielmehr hat er diese in ein umfassendes Mobilitätsreglement einzubetten, welches für alle Verkehrsarten eine eigentliche Strategie vorsieht. Nach dem Reglementsentwurf hat die Stadt für Infrastrukturen beim Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr, nicht jedoch beim motorisierten Individualverkehr, dem wichtigsten Verkehrsträger, der die weitaus meisten Verkehrsleistungen abwickelt, zu sorgen! Dort erschöpft sich das Reglement in der ausschliesslich negativen Aussage, die Stadt setze sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz nicht weiter zunehme. Auch hinsichtlich des ruhenden Verkehrs (Parkraum für den motorisierten Individualverkehr) fehlt es an einer eigentlichen Verpflichtung der Stadt, für eine angemessene Infrastruktur zu sorgen. Insgesamt wird der motorisierte Individualverkehr damit in einer Weise diskriminiert, welche nicht nachvollziehbar und für eine ausreichende Umsetzung der Städteinitiative auch nicht notwendig ist.

Der TCS Landesteil Berner Oberland muss sich deshalb weiterhin vorbehalten, gegen ein vom Stadtrat verabschiedetes Reglement alleine oder gemeinsam mit anderen Organisationen das Referendum zu ergreifen.

2. Zentrale Änderungsvorschläge

Wie vorne ausgeführt, hält der TCS grundsätzlich an allen Ausführungen und Vorschlägen gemäss der Konsultationseingabe vom 8. April 2016 fest. Er erachtet jedenfalls die (zumindest sinngemässe) Aufnahme und Umsetzung der nachfolgenden zentralen Änderungsvorschläge als erforderlich, um von weiteren Schritten gegen das Reglement absehen zu können. Diese Änderungen stehen aus unserer Sicht einer ausreichenden Umsetzung der Städteinitiative im Sinne der Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs nicht entgegen.

Ad Art. 1

² *Dabei berücksichtigt sie die Grundsätze der freien Wahl der Verkehrsmittel und der Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsarten.*

Diese Grundsätze müssten als Richtschnur auch für die Stadt Thun eine Selbstverständlichkeit darstellen können! Zulässige Einschränkungen des Grundsatzes der Gleichberechtigung ergeben sich aus Art. 6 Abs. 3 und Art. 9 Abs. 2 des Entwurfs.

Ad Art. 9

² *Eine Priorisierung des öffentlichen Verkehrs ist nur zulässig, wenn der begrenzte Strassenraum dies erfordert."*

Weshalb dieser Vorschlag gemäss der Bemerkung in der Konsultationsauswertung gar weiterführen könnte als die Formulierung im Entwurf, ist für uns nicht nachvollziehbar. Nach dem Reglementsentwurf priorisiert die Stadt den öffentlichen Verkehr wo möglich, d. h., sie darf dies stets tun, wenn es überhaupt möglich ist. Diese Formulierung öffnet Massnahmen zur Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs ungehindert Tür und Tor, was nicht hingenommen werden kann. Mit unserem Vorschlag ist eine Priorisierung nur dann zulässig, wenn dies wegen des begrenzten Strassenraums wirklich notwendig ist. Zu denken ist dabei z. B. an Priorisierungen an Lichtsignalanlagen, Haltestel-

len oder mittels besonderer Fahrspuren, wenn dies für die Sicherstellung des fahrplanmässigen Verkehrs erforderlich ist.

Ad Art. 10

¹ Die Stadt sorgt für eine sichere und leistungsfähige Strasseninfrastruktur.

² Sie sorgt für Neu- und Ausbauten, wenn diese der Erschliessung, der Sicherheit, der Verkehrsentlastung, der Kapazitätserhaltung oder einer notwendigen Kapazitätserweiterung dienen.

³ Sie sorgt dafür, dass der Durchgangsverkehr auf verkehrsorientierten Strassen abgewickelt wird und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.

⁴ Sie trifft sinnvolle Massnahmen für eine flüssige Verkehrsabwicklung.

Die Stadt ist gemäss den Ausführungen unter Ziffer 1 in die Pflicht zu nehmen, auch für eine sichere und zumindest angemessene Strasseninfrastruktur sorgen zu müssen. Diese dient ja auch dem Velo- und öffentlichen Verkehr. Kapazitätserweiterungen müssen dann vorgenommen werden können, wenn sie notwendig sind; andernfalls wird jede vernünftige Entwicklung und die Beseitigung von Engpässen verunmöglicht. Was unter „Massnahmen zur Verkehrsverstetigung“ alles subsumiert werden könnte, bleibt unklar. Mit unserem Formulierungsvorschlag ist eindeutig, dass die Massnahmen dem Zweck einer flüssigen Verkehrsabwicklung und nicht anderen Absichten dienen müssen.

Art. 11

¹ Die Stadt sorgt für ein angemessenes Angebot an Parkraum für den motorisierten Individualverkehr.

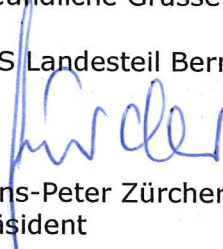
² Ein Parkhausring und dezentrale Parkplätze entlasten den Strassenraum im innerstädtischen Bereich.

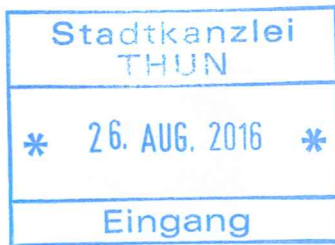
Zu diesem Artikel kann auf die Ausführungen unter Ziffer 1 verwiesen werden.

Wir bitten Sie höflich, unseren Ausführungen gebührend Rechnung zu tragen, und danken für Ihre Bemühungen.

Freundliche Grüsse

TCS Landesteil Berner Oberland


Hans-Peter Zürcher
Präsident



geht an: STS
26.8.16 / hä



An den Gemeinderat
der Stadt Thun
Rathaus
Postfach 145
3602 Thun

Thun, 25. August 2016

Städte-Initiative - Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir begrüssen die Beschränkung des Reglement Entwurfs auf die strategischen Leitlinien und anerkennen, dass im Vernehmlassungs Entwurf einige Verbesserungen eingeflossen sind. Für die erneute Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir.

Die Förderung von Fuss- Velo- und öffentlichem Verkehr im Rahmen der Verhältnismässigkeit und Tragbarkeit erachten wir als sinnvoll. Für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung von Gewerbe und Handel ist aber auch der motorisierte Individualverkehr auf ein leistungsfähiges Verkehrssystem angewiesen. Deshalb lehnen wir die in Art 10 des Reglements festgeschriebene Begrenzung der Kapazitäten nach wie vor ab. Mit ihr würde der Verkehrsfluss behindert und damit Stau, Gestank und Lärm vergrössert.

Für den Erhalt unserer lebendigen Thuner Innenstadt ist deren direkte und hinderisfreie Erreichbarkeit von vitaler Bedeutung. Sämtliche Massnahmen, welche geeignet sind, den Verkehr zu beschränken, zu dosieren, oder umzulenken, lehnen wir ab. Es würde in der Thuner Innenstadt zu Frequenzeinbussen kommen. Diese würden zu einem Verlust von Arbeitsplätzen, zu Leerständen und dadurch mittelbar zu einer Verwahrlosung der Bausubstanz führen.

Selbst wenn der Gemeinderat durch die Städte-Initiative gehalten ist, einen Entwurf vorzulegen, steht es dem gesetzgebenden Stadtrat frei, das Reglement im Interesse einer gesunden und nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung und dem Wohlergehen aller Bürger anders zu formulieren oder abzulehnen. Sollte den berechtigten Anliegen der Thuner Wirtschaftsverbände und der bürgerlichen Parteien nicht

Innenstadt Genossenschaft – Postfach 87 – 3602 Thun
Tel +33 222 14 14 - Fax +33 227 82 81 – igt@thuncity.ch – www.thuncity.ch



ausreichend Rechnung getragen werden, müssten wir uns vorbehalten, deren Referendum zu unterstützen.

Für die konstruktive Zusammenarbeit und die Berücksichtigung unserer Anliegen im Interesse der Thuner Innenstadt danken wir Ihnen bestens.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Vorstandes der IGT
Der Präsident

Patrick Aeschbacher

Der Sekretär

Bernhard Schaufelberger

Stadtpräsidium THUN

29. Aug. 2016

Eingang

Stadtpräsident R. Lanz
Rathaus
Postfach 145
3602 Thun

Thun, 25. August 2016

Konsultation Reglement Städte - Initiative Thun – 2. Rückmeldung EDU

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Frau Gemeinderätin

Besten Dank für die Möglichkeit, eine 2. Stellungnahme zum Entwurf des Reglements zur Städte - Initiative Thun abzugeben. Es ist erfreulich, dass einige unserer Eingaben übernommen wurden und halten im Grundsatz an unserer 1. Stellungnahme fest (Änderungen in **rot**).

Folgende Artikel sollten überarbeitet und ergänzt werden:

- **Artikel 1 ,Grundsatz'** sind wir teilweise mit den Veränderungen einverstanden. Wir schlagen vor Abs. 2 zu streichen, da dieser in Absatz 1 bereits enthalten ist. Ein 2. Absatz mit dem folgenden Wortlaut aus unserer 1. Stellungnahme soll angefügt werden:
²Sie ergreift dafür die notwendigen Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten und setzt sich bei Partnern und Dritten für diese Zielsetzung ein.
- **Artikel 8 ,Rollender Verkehr 1. Veloverkehr'** im Absatz 1 ist eine kleine Ergänzung sehr wichtig:
¹Die Stadt sorgt für sichere, möglichst direkte, attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen.
Begründung: Umwege für Velofahrer taugen nicht für den Alltagsverkehr und der ergänzte Artikel ist konsistent zum vorhergehenden Artikel 7.
- **Die Artikel 10 bis 12** müssen im nun vorliegenden Wortlaut im Reglement sinngemäss enthalten sein. Zum besseren Verständnis schlagen wir bei **Artikel 12** eine Ergänzung in Klammern vor:
*Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen (**zurückgelegte Personenkilometer**) wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.*

EDU Stadt Thun

Kontaktperson: Manfred Locher, Stockhornstrasse 48, 3600 Thun

079 733 85 83

mklocher@bluewin.ch

- In Artikel 13 ,Umsetzung‘ sind in Absatz 1 zwei Präzisierungen wichtig:
¹ Die Stadt erarbeitet *im Rahmen* eines Gesamtverkehrskonzeptes *Zielvorgaben* und Massnahmen und bestimmt die Zuständigkeiten und Art der Berichterstattung über die Erreichung der im Reglement aufgeführten Ziele.
Begründung: Ziele sind überprüfbar
- Artikel 13 ,Umsetzung‘ ergänzen mit neuem 3. Absatz mit folgendem Wortlaut:
³ *Zum Erreichen der Modalsplitveränderung werden die in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Thun fallenden Massnahmen des RGSK/Agglomerationsprogramms fristgerecht umgesetzt.*
- Artikel 14 ,Evaluation‘; Eine Berichterstattung nach 10 Jahren ist unglaubwürdig und das Reglement versagt völlig zur Steuerung der Modalsplit- Entwicklung. Wir fordern folgende Änderung: Die *Berichterstattung soll alle 2 Jahre erfolgen*, wie dies im 1. Reglementsentwurf des Gemeinderates stand.

Wir hoffen, dass diese Ergänzungen berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse

Verena Schneiter

Stadträtin EDU

i. V. 



Stadtpräsidium THUN

29. Aug. 2016

Eingang

info@gruene-thun.ch
stadt.gruene-thun.ch
facebook.com/gruenestadtthun
IBAN CH71 0900 0000 3001 4053 6

Grüne Stadt Thun / Schubertstrasse 8 / 3600 Thun
Stadtpräsident
Raphael Lanz
Postfach 145
3602 Thun

25. August 2016

REGLEMENT STÄDTEINITIATIVE DER STADT THUN

Gerne nehmen wir an der 2. Konsultation zum Reglement Städteinitiative teil und geben unsere Anmerkungen dazu ein. Wir halten im Grundsatz an unserer 1. Stellungnahme (7. April 2016) fest und möchten nur noch auf die folgenden Punkte, die für uns sehr wichtig hinzuweisen.

- a) Die Zielsetzungen und Definition der Zielvorgaben sind zu wenig konkret. Die in der Initiative geforderte Zielsetzung mit einer Zunahme des Anteils des Fuss-, Velo- und des öffentlichen Verkehrs um 10% in 10 Jahren muss berücksichtigt werden oder in verbindlicherer Form im Reglement ersichtlich sein.
- b) Für Velofahrende ist die Direktheit ein sehr wichtiger Faktor, diese Bezeichnung ist aufzunehmen.
- c) Da die Reglementsunkte stadintern in verschiedenen Ämtern berücksichtigt und umgesetzt werden müssen, ist eine interne Ansprechstelle zur Koordination und Initiierung von Massnahmen zwingend notwendig. Sie fehlt heute.
- d) Nach den bisherigen Erfahrungen (siehe Velokredit) ist eine periodische Berichterstattung (jährlich ist zu begrüssen) über die getroffenen Massnahmen, Zielerreichung, Weiterentwicklung und geplanten Massnahmen zwingend notwendig. Der Jahresbericht eignet sich dafür.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Gerhard Schuster

Präsident Grüne Stadt Thun

Stadtpräsidium THUN

25. Aug. 2016

Eingang



Zirkulation

vom 26.8. bis 31.8.2016

EINSCHREIBEN

Stadt Thun
Herrn Raphael Lanz
Stadtpräsident
Postfach 145
3602 Thun

Stadtpräsident	: <input checked="" type="checkbox"/>
Stadtschreiber	: _____
Vizestadtschreiber	: _____
Rechtsdienst	: _____
Vorsteher B+L	: _____
Vorsteher BISK	: _____
Vorsteher Si+So	: _____
Vorsteherin StE	: _____

Thun, 24. August 2016

Städte-Initiative; Vernehmlassung zum Entwurf des Reglements

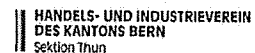
Sehr geehrter Herr Stadtpräsident

Sehr geehrte Gemeinderätin und Gemeinderäte

Mit Schreiben vom 29. Juni 2016 laden Sie uns zur Vernehmlassung ein zum überarbeiteten Entwurf eines Reglements über eine nachhaltige städtische Mobilität. Innerhalb der angesetzten Frist nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns auch noch zum leicht angepassten Entwurf zu äussern. Die Stellungnahme erfolgt erneut ebenfalls im Namen der übrigen Wirtschaftsverbände Handels- und Industrieverein, Arbeitgeberverband sowie Hauseigentümerverband.

1. Ergebnisse des Konsultationsverfahrens

Mit grossem Bedauern haben wir zur Kenntnis genommen, dass die zentralen Anliegen unserer Eingabe vom 07. April 2016 nicht berücksichtigt wurden. Der Entwurf des Reglements ist weitestgehend unverändert geblieben. Dies gilt namentlich für die zentralen



wirtschaftsfeindlichen Bestimmungen, gegen welche sich unsere Eingabe im Konsultationsverfahren gerichtet hat.

Wir erinnern in Bestätigung unserer bisherigen Eingaben daran, dass es für den Verein Thuner KMU von zentraler Bedeutung ist, dass das lokale Gewerbe nicht durch schikanoöse Massnahmen zur Behinderung des motorisierten Individualverkehrs benachteiligt bzw. in der Entwicklung beeinträchtigt wird. Sowohl die Handwerksbetriebe als auch die Geschäfte in der Innenstadt sind auf einen funktionierenden und flüssigen motorisierten Individualverkehr angewiesen. Das Reglement in der nun vorliegenden Fassung würde demgegenüber eine Rechtsgrundlage zur aktiven Behinderung des Verkehrs darstellen und muss daher in seiner Gesamtheit als äusserst wirtschaftsfeindlich bezeichnet werden. Weder der Verein Thuner KMU noch die übrigen Wirtschaftsverbände sehen sich in der Lage, sich mit diesem Reglement abzufinden oder gar eine grundsätzliche Zustimmung dazu zu signalisieren. Sollte der Stadtrat das Reglement ohne Änderung in zentralen Punkten annehmen, so behalten wir uns deshalb nach wie vor das Referendum vor.

In Ihren Bemerkungen zu den Konsultationseingaben der Wirtschaftsverbände und der bürgerlichen Parteien weisen Sie sinngemäss darauf hin, dass der Gemeinderat nach der Annahme der Städteinitiative verpflichtet sei, ein entsprechendes Reglement auszuarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen. Die Streichung der zentralen wirtschaftsfeindlichen Bestimmungen stehe daher ausser Frage (vgl. dazu insbesondere Bemerkungen zu den Abänderungsanträgen zu Art. 10 des Reglementsentwurfs). In diesem Zusammenhang halten wir jedoch fest, dass jedenfalls der Stadtrat als gesetzgebendes Organ nicht an die Stossrichtung der Initiative gebunden ist, auch wenn er diese seinerzeit durch ein Zufallsmehr angenommen hat. Es steht ihm nach wie vor frei, auch in zentralen Fragen Anpassungen vorzunehmen oder das Reglement als Ganzes zu verwerfen.

2. Inhaltliche Stellungnahme

Bezüglich unserer Haltung zu den einzelnen Bestimmungen verweisen wir global auf Ziff. 3 unserer Eingabe vom 7. April 2016. Die im Rahmen des Konsultationsverfahrens gestellten Anträge erhalten wir vollumfänglich aufrecht. Wir verzichten darauf, sie in ihrer Gesamtheit nochmals im Wortlaut zu wiederholen.

Damit der Verein Thuner KMU einen Verzicht auf die Opposition gegen das Reglement ins Auge fassen kann, bedarf es indessen insbesondere der Berücksichtigung unserer Anliegen in der zentralen Bestimmung zum motorisierten Individualverkehr (Art. 10 des Entwurfs). Wir erlauben uns daher noch einmal, unsere diesbezügliche Haltung besonders hervorzuheben:

- a. Art. 10 Abs. 1 enthält die Zielsetzung, dass die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz nicht weiter zunimmt. Diese Zielsetzung steht in unauflösbarem Widerspruch zu jeglicher Wachstumsstrategie. Wird sie umgesetzt, so wird sie das Wirtschaftswachstum namentlich in der Innenstadt verhindern. Eine solche Zielsetzung lehnen wir ab, auch wenn sie lediglich als strategisches Ziel definiert ist. Vielmehr muss die Zielsetzung sein, den motorisierten Individualverkehr durch leistungsfähige Verkehrswege flüssig und damit emissionsarm zu bewältigen. Somit halten wir an unserem Antrag fest, Art. 10 Abs. 1 ersatzlos zu streichen oder durch eine Grundsatzbestimmung mit einem anderen Gehalt zu ersetzen. Eine wirtschaftsfreundliche Formulierung könnte etwa wie folgt lauten: „Die Stadt setzt sich dafür ein, dass der motorisierte Individualverkehr auf leistungsfähigen Verkehrswegen möglichst flüssig und damit emissionsarm bewältigt wird.“

Sollte demgegenüber die Formulierung gemäss Entwurf unverändert in das Reglement Eingang finden, so wäre sie zumindest durch den von uns bereits in der Konsultation beantragten Zusatz zu ergänzen: „Die Zielsetzung ist ausschliesslich durch Förderung der bevorzugten Verkehrsträger, unter Ausschluss aktiver Behinderung des motorisierten Individualverkehrs anzustreben.“

- b. Ebenso halten wir am Antrag auf ersatzlose Streichung von Art. 10 Abs. 4 des Reglementsentwurfs fest. Unter „Massnahmen zur Verkehrsverstetigung“ wird in der praktischen Ausführung regelmässig das Anbringen von Hindernissen oder Massnahmen verstanden, die tatsächlich zum Gegenteil führen (Schikanen im Strassenraum, Verzicht auf Busbuchten etc.). Derartige Massnahmen behindern den motorisierten Individualverkehr. Es steht zu befürchten, dass Art. 10 Abs. 4 des Reglements zukünftig als Grundlage dienen würde für politische Forderungen nach einer Gestaltung des Strassenraums, welche den motorisierten Individualverkehr effektiv in höchstem Masse beeinträchtigt.

Gerade die Erfahrungen mit den diversen Baustellen in diesem Sommer haben gezeigt, dass das Verkehrssystem schon bei einzelnen Hindernissen auf den wichtigen Achsen überbeansprucht ist und zu kollabieren droht. Massnahmen, welche zu dauerhaften solchen Zuständen führen, sind daher undenkbar. Gerade dies würde das Reglement in der nun vorgeschlagenen Fassung aber anstreben.

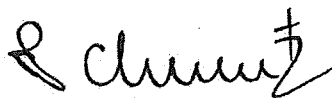
Abschliessend erlauben wir uns, unserer Hoffnung Ausdruck zu verleihen, dass der wesentlichste wirtschaftsfeindliche Gehalt des Reglements durch eine adäquate Anpassung des Artikels 10 doch noch beseitigt wird, so dass wir einen Verzicht auf eine weitere Opposition ins Auge fassen könnten. In diesem Sinne blicken wir den weiteren Schritten mit Interesse entgegen.

Freundliche Grüsse

Thuner KMU
Gewerbeverein Thun



Peter Soltermann,
Präsident



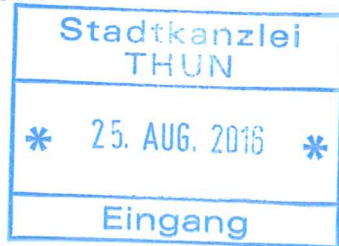
Stefan Schmutz,
Sekretär

Kopie z.K. an

- Schmutz und Söhne AG, Herrn Alfred Schmutz (Vertreter Spezialkommission Verkehr)
- Handels- und Industrieverein
- Arbeitgeberverband
- Hauseigentümerverband



Fussverkehr Schweiz
Kanton Bern



Der Gemeinderat
Rathaus
Postfach 145
3602 Thun

Thun, 24. August 2016

**Vernehmlassung Entwurf Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität
Rückmeldung Fussverkehr Kanton Bern**

Sehr geehrte Dame
Sehr geehrte Herren

Wir danken dem Gemeinderat Thun für die Möglichkeit, eine zweite Stellungnahme zum Entwurf des Reglements über eine nachhaltige städtische Mobilität abzugeben. Als Mitglied des Initiativkomitees unterstützt Fussverkehr Kanton Bern die Eingabe des Vereins Städte-Initiative Thun voll und ganz (siehe Anhang).

Wir danken für die Prüfung und hoffen, dass diese berücksichtigt werden kann.

Freundliche Grüsse

Casimir von Arx

Co-Präsident
Fussverkehr Kanton Bern

Sandra Rupp

Regionalverantwortliche Thun
Fussverkehr Kanton Bern

- Eingabe Verein Städte-Initiative Thun vom 19. August 2016



Verein Städte-Initiative Thun
Postfach 2525
3601 Thun
www.staedte-initiative-thun.ch

Stadt Thun
Stadtpräsident R. Lanz
Rathaus
3600 Thun

Thun, 19. August 2016

Konsultation Reglement Städte - Initiative Thun – 2. Rückmeldung Komitee

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Frau Gemeinderätin

Besten Dank für die Möglichkeit, eine 2. Stellungnahme zum Entwurf des Reglements zur Städte - Initiative Thun abzugeben. Es ist erfreulich, dass einige unserer Eingaben übernommen wurden und halten im Grundsatz an unserer 1. Stellungnahme fest (Änderungen in **rot**).

Folgende Artikel sollten überarbeitet und ergänzt werden:

- **Artikel 1 ‚Grundsatz‘** sind wir teilweise mit den Veränderungen einverstanden. Wir schlagen vor Abs. 2 zu streichen, da dieser in Absatz 1 bereits enthalten ist. Ein 2. Absatz mit dem folgenden Wortlaut aus unserer 1. Stellungnahme soll angefügt werden:
² Sie ergreift dafür die notwendigen Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten und setzt sich bei Partnern und Dritten für diese Zielsetzung ein.
- **Artikel 8 ‚Rollender Verkehr 1. Veloverkehr‘** im Absatz 1 ist eine kleine Ergänzung sehr wichtig:
¹ Die Stadt sorgt für sichere, möglichst direkte, attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen.
Begründung: Umwege für Velofahrer taugen nicht für den Alltagsverkehr und der ergänzte Artikel ist konsistent zum vorhergehenden Artikel 7.
- **Die Artikel 10 bis 12** müssen im nun vorliegenden Wortlaut im Reglement sinngemäss enthalten sein. Zum besseren Verständnis schlagen wir bei **Artikel 12** eine Ergänzung in Klammern vor:
Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen (zurückgelegte Personenkilometer) wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.

umverkehrR
Zukunft inkl.

Diese Initiative wird
unterstützt von:





Verein Städte-Initiative Thun
Postfach 2525
3601 Thun
www.staedte-initiative-thun.ch

- In Artikel 13 ‚Umsetzung‘ sind in Absatz 1 zwei Präzisierungen wichtig:
¹ Die Stadt erarbeitet *im Rahmen* eines Gesamtverkehrskonzeptes *Zielvorgaben* und Massnahmen und bestimmt die Zuständigkeiten und Art der Berichterstattung über die Erreichung der im Reglement aufgeführten Ziele.
- Artikel 13 ‚Umsetzung‘ ergänzen mit neuem 3. Absatz mit folgendem Wortlaut:
³ Zum Erreichen der Modalsplitveränderung werden die in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Thun fallenden Massnahmen des RGSK/Agglomerationsprogramms fristgerecht umgesetzt.
- Artikel 14 ‚Evaluation‘; Eine Berichterstattung nach 10 Jahren ist unglaubwürdig und das Reglement versagt völlig zur Steuerung der Modalsplit- Entwicklung. Wir fordern folgende Änderung: Die *Berichterstattung soll alle 2 Jahre erfolgen*, wie dies im 1. Reglementsentwurf des Gemeinderates stand.

Wir hoffen, dass diese Ergänzungen berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse

Andrea de Meuron

Co- Präsidentin Verein Städte – Initiative Thun

umverkehrR
Zukunft inkl.

Diese Initiative wird
unterstützt von:



grünliberale

EDUUDF

JUSO



SP

Junge grüne

GRÜNE
Stadt Thun



Huwyler Bruno

Von: Nicole Krenger <nicole.krenger@grunliberale.ch>
Gesendet: Dienstag, 23. August 2016 21:31
An: Huwyler Bruno
Cc: Huwyler Bruno
Betreff: Vernehmlassung über den Entwurf eines Reglementes über eine nachhaltige städtische Mobilität

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident, sehr geehrte Damen und Herren Gemeinderäte

Die glp Thun bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme zum überarbeiteten Entwurf in o.g. Sache.

Wir schliessen uns der Stellungnahme des Komitees Städte Initiative Thun vom 19. August 2016 an. Insbesondere eine Verankerung der messbaren Vorgaben der Initiative im Gesamtverkehrskonzept erscheint uns zwingend als Ausgleich für deren Nichtaufnahme in das Reglement.

Herzlichen Dank und freundliche Grüsse, Nicole Krenger

Präsidentin glp Thun

Untere Hauptgasse 31, 3600 Thun, 078 / 718 44 47, nicole.krenger@grunliberale.ch

Stadtpräsident
Raphael Lanz
Postfach 145
3602 Thun

Thun, 23. August 2016

Städteinitiative Thun, 2. Rückmeldungen zum Reglement

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Frau Gemeinderätin

Gerne nehmen wir an der Konsultation zum 2. Entwurf des Reglements der Städteinitiative teil. Die Eingaben wurden im Vorstand der VCS Regionalgruppe Thun-Oberland vom 15. August 2016 besprochen und gutgeheissen.

Wir danken, dass einige unserer Eingaben übernommen wurden und halten im Grundsatz an unserer 1. Stellungnahme fest. Folgende Artikel sollten überarbeitet und ergänzt werden:

- Artikel 8, Rollender Verkehr 1. Veloverkehr' im Absatz 1 ist eine kleine Ergänzung sehr wichtig:
¹ Die Stadt sorgt für sichere, möglichst direkte, attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen. Umwege für Velofahrer taugen nicht für den Alltagsverkehr.
Begründung: Umwege für Velofahrer taugen nicht für den Alltagsverkehr und der ergänzte Artikel ist konsistent zum vorhergehenden Artikel 7.
- Die Artikel 10 bis 12 müssen im nun vorliegenden Wortlaut im Reglement sinngemäss enthalten sein.
- Artikel 13, 'Umsetzung'
Ein zusätzlicher Absatz mit folgendem Wortlaut soll ergänzt werden:
³ Zum Erreichen der Modalsplitveränderung werden die in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Thun fallenden Massnahmen des RGSK/Agglomerationsprogramms fristgerecht umgesetzt.
- Artikel 14, 'Evaluation' soll die jährliche Berichterstattung anstelle der Berichterstattung nach 10 festgehalten werden. Sonst versagt das Reglement zur Steuerung völlig.
Begründung: Eine Berichterstattung nach 10 Jahren ist unglaubwürdig und das Reglement versagt völlig zur Steuerung der Modalsplit-Entwicklung.
- Artikel 15, 'Inkrafttreten' ist das Aufheben des Reglements zur Förderung des Veloverkehrs (Abs. 2) zu streichen. Damit die finanziellen Mittel für die Velomassnahmen erhalten bleiben.

Freundliche Grüsse



Suzanne Albrecht
Geschäftsleiterin

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Regionalgruppe Thun-Oberland

Seestrasse 24, 3600 Thun
Tel. 033 222 18 00

www.vcs-rgthunoberland.ch, suzanne.albrecht@vcs-be.ch



Sozialdemokratische Partei Thun

Postfach | 3600 Thun | www.sp-thun.ch | info@sp-thun.ch

Jörg Weidmann | Co-Präsident | weidmann@kombinat.ch | 079 473 97 89

Katharina Ali-Oesch | Co-Präsidentin | katharina_ali@yahoo.com | 079 355 47 86

Stadtpräsident
Raphael Lanz
Postfach 145
3602 Thun

Datum 3600 Thun, 22. August 2016
Ihr Kontakt Katharina Ali-Oesch, 079 355 47 86, [katharina_ali@yahoo.com/](mailto:katharina_ali@yahoo.com)
Thema Umsetzung Städte-Initiative
Vernehmlassung über den Entwurf eines
„Reglementes über eine nachhaltige städtische Mobilität“

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident, sehr geehrte Damen und Herren

Die Sozialdemokratische Partei Thun bedankt sich für die erneute Gelegenheit zur Meinungsäusserung zum Entwurf des „Reglementes über eine nachhaltige städtische Mobilität“.

Folgend unsere Bemerkungen und Anträge:

Formelles

- Die Reglementfassungen sollten künftig klar bezeichnet werden (Verfasser, Datum)
- Es ist aufgrund der Medienmitteilung der Stadt Thun unklar, ob aktuell nur die mit dem Gemeinderatsbrief Eingeladenen an der Vernehmlassung teilnehmen können oder ob eine allgemeine Vernehmlassung stattfindet.

Inhaltliches

- Art. „Zielvorgabe“ (NEU)
Sofern die Art. 10, 11 und 12 wie im Entwurf belassen werden und die von uns geforderte jährliche Berichterstattung des Gemeinderats an den Stadtrat aufgenommen wird (siehe unten), sind wir mit dem Verzicht auf einen zusätzlichen Artikel einverstanden.
- Art. 9
An einem Absatz betreffend Tarifverbund im Sinne unseres Vorschlags halten wir fest.
- Art. 13/14
Aus Erfahrung der unterlassenen Berichterstattung zum geltenden Reglement betreffend „Förderung des Veloverkehrs“ halten wir an einem im neuen Reglement festgelegten Auftrag an den Gemeinderat zur jährlichen Berichterstattung an den Stadtrat fest. Diese kann auf einfache Art mit dem Jahresbericht erfolgen.



Sozialdemokratische Partei Thun

Postfach | 3600 Thun | www.sp-thun.ch | info@sp-thun.ch

Jörg Weidmann | Co-Präsident | weidmann@kombinat.ch | 079 473 97 89

Katharina Ali-Oesch | Co-Präsidentin | katharina_ali@yahoo.com | 079 355 47 86

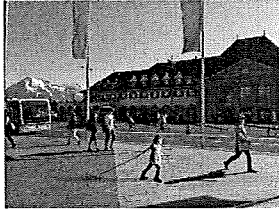
- Art. 14
Die vorgeschlagene Evaluation mit einem Bericht an den Stadtrat erst im Jahre 2027 ist für uns unverständlich und inakzeptabel.
- Art. 15 Abs. 2
Das Reglement über die Förderung des Veloverkehrs vom 25. April 1986 darf nicht aufgehoben werden. Darin wird ein jährlicher Betrag von CHF 150'000 zur zweckgebundenen Finanzierung von Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs sichergestellt.

Wir sind der Auffassung, dass unsere verbleibenden Anträge verhältnismässig sind, sich gut in das Reglement integrieren lassen und danken für eine entsprechende Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüssen

Katharina Ali-Oesch
Co-Präsidentin

Jörg Weidmann
Co-Präsident



Verein Städte-Initiative Thun
Postfach 2525
3601 Thun
www.staedte-initiative-thun.ch

Stadt Thun
Stadtpräsident R. Lanz
Rathaus
3600 Thun

Thun, 19. August 2016

Konsultation Reglement Städte - Initiative Thun – 2. Rückmeldung Komitee

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Frau Gemeinderätin

Besten Dank für die Möglichkeit, eine 2. Stellungnahme zum Entwurf des Reglements zur Städte - Initiative Thun abzugeben. Es ist erfreulich, dass einige unserer Eingaben übernommen wurden und halten im Grundsatz an unserer 1. Stellungnahme fest (Änderungen in rot).

Folgende Artikel sollten überarbeitet und ergänzt werden:

- **Artikel 1 ‚Grundsatz‘** sind wir teilweise mit den Veränderungen einverstanden. Wir schlagen vor Abs. 2 zu streichen, da dieser in Absatz 1 bereits enthalten ist. Ein 2. Absatz mit dem folgenden Wortlaut aus unserer 1. Stellungnahme soll angefügt werden:
² Sie ergreift dafür die notwendigen Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten und setzt sich bei Partnern und Dritten für diese Zielsetzung ein.
- **Artikel 8 ‚Rollender Verkehr 1. Veloverkehr‘** im Absatz 1 ist eine kleine Ergänzung sehr wichtig:
¹ Die Stadt sorgt für sichere, möglichst direkte, attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen.
Begründung: Umwege für Velofahrer taugen nicht für den Alltagsverkehr und der ergänzte Artikel ist konsistent zum vorhergehenden Artikel 7.
- **Die Artikel 10 bis 12** müssen im nun vorliegenden Wortlaut im Reglement sinngemäss enthalten sein. Zum besseren Verständnis schlagen wir bei **Artikel 12** eine Ergänzung in Klammern vor:
Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen (zurückgelegte Personenkilometer) wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.

umverkehrR
Zukunft inkl.

Diese Initiative wird
unterstützt von:

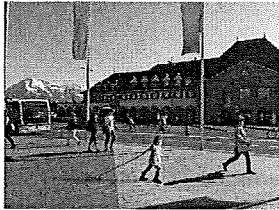


grünliberale



PRO VELO
REGION THUN





Verein Städte-Initiative Thun
Postfach 2525
3601 Thun
www.staedte-initiative-thun.ch

- In Artikel 13 ‚Umsetzung‘ sind in Absatz 1 zwei Präzisierungen wichtig:
¹ Die Stadt erarbeitet im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes Zielvorgaben und Massnahmen und bestimmt die Zuständigkeiten und Art der Berichterstattung über die Erreichung der im Reglement aufgeführten Ziele.
- Artikel 13 ‚Umsetzung‘ ergänzen mit neuem 3. Absatz mit folgendem Wortlaut:
³ Zum Erreichen der Modalsplitveränderung werden die in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Thun fallenden Massnahmen des RGSK/Agglomerationsprogramms fristgerecht umgesetzt.
- Artikel 14 ‚Evaluation‘; Eine Berichterstattung nach 10 Jahren ist unglaubwürdig und das Reglement versagt völlig zur Steuerung der Modalsplit- Entwicklung. Wir fordern folgende Änderung: Die Berichterstattung soll alle 2 Jahre erfolgen, wie dies im 1. Reglementsentwurf des Gemeinderates stand.

Wir hoffen, dass diese Ergänzungen berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse

Andrea de Meuron

Co-Präsidentin Verein Städte – Initiative Thun

umverkehrR
Zukunft inkl.

Diese Initiative wird
unterstützt von:



grünliberale



JUSO



junge grüne



Gemeinderat Thun
Rathaus
Postfach 145
3602 Thun

Thun, 18. August 2016
Umsetzung Städte-Initiative Vernehmlassung 16-08-18

We/St

**Umsetzung Städte-Initiative
Vernehmlassung über den Entwurf eines Reglementes über eine nachhaltige städtische
Mobilität**

Sehr geehrter Herr Stadtpräsident
Sehr geehrte Damen und Herren des Gemeinderats

Mit Korrespondenz vom 29. Juni 2016 laden Sie uns ein, zum Entwurf des Gemeinderates für ein neues Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität Stellung zu nehmen.

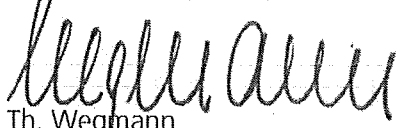
Aus Sicht der Verkehrsbetriebe STI AG sind nach der Konsultation des Entwurfs die Aspekte des öffentlichen Verkehrs weiterhin entsprechend enthalten. Die Anpassungen im überarbeiteten Reglementstext führen zu keinem Widerspruch mit der Haltung der STI.

Einzig die Formulierung des Artikels 12 „Modalsplitt“ ist unseres Erachtens ungenügend ausgearbeitet. Der Begriff „in den nächsten Jahren“ ist genau zu quantifizieren oder, im Interesse des öffentlichen Verkehrs, gänzlich zu streichen. Es ist anzustreben, dass sich der Modalsplitt auf zentrumsnahen Verkehrswegen zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öVs stetig verbessert. Dies führt zu unweigerlich zu einer Verbesserung der nachhaltigen städtischen Mobilität.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Ergänzung.

Freundliche Grüsse

Verkehrsbetriebe STI AG


Th. Wegmann
Direktor



H. Stettler
Leiter Infrastruktur