

Städte-Initiative (Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität) Zusammenstellung der Vernehmlassungen und Auswertung der Ergebnisse

A. Durchführung der Vernehmlassung

Vom 29. Juni 2016 bis am 26. August 2016 wurde zum Entwurf eines Reglementes über eine nachhaltige städtische Mobilität eine Vernehmlassung durchgeführt. 16 Organisationen, Parteien und Verbände haben eine Vernehmlassung eingereicht.

B. Zusammenstellung der Eingaben

Organisation	Datum der Eingabe
Verkehrsbetriebe STI AG	18. August 2016
Verein Städte-Initiative Thun	19. August 2016
Sozialdemokratische Partei Thun (SP Thun)	22. August 2016
VCS Verkehrs-Club der Schweiz (Regionalgruppe Thun-Oberland)	23. August 2016
Grünliberale Partei Thun (glp Thun)	23. August 2016
Fussverkehr Schweiz (Kanton Bern)	24. August 2016
Thuner KMU (Gewerbeverein Thun)	24. August 2016
Grüne Stadt Thun	25. August 2016
Eidgenössisch-Demokratische Union (EDU)	25. August 2016
Innenstadt Genossenschaft Thun (IGT)	25. August 2016
Touring Club Schweiz (Sektion Bern, TCS Landesteil Berner Oberland)	25. August 2016
SVP / FDP / BDP Thun (gemeinsame Vernehmlassungsantwort)	25. August 2016
Transportgewerbeverband Thun-Oberland (TGV)	25. August 2016
Junge Grüne Region Thun	26. August 2016
CVP Thun	27. August 2016
Thuner Innenstadtleist (TIL) (Verzicht auf Eingabe unter Verweis auf Stellungnahme vom 08.04.2016)	29. August 2016

C. Allgemeine Bemerkungen

Organisation	Bemerkung
STI AG	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.
Verein Städte-Initiative	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. Wir halten im Grundsatz an unserer 1. Stellungnahme fest.
SP	Artikel „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, sind wir mit dem Verzicht auf einen zusätzlichen Artikel einverstanden.
VCS	Wir danken, dass einige unserer Eingaben übernommen wurden und halten im Grundsatz an unserer 1. Stellungnahme fest.
glp	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.
Fussverkehr Bern	Als Mitglied des Initiativkomitees unterstützt Fussverkehr Kanton Bern die Eingabe des Vereins Städte-Initiative Thun voll und ganz.
Thuner KMU	Die Stellungnahme erfolgt ebenfalls im Namen der übrigen Wirtschaftsverbände Handels- und Industrieverein, Arbeitgeberverband sowie Hauseigentümergebund. Mit grossem Bedauern haben wir zur Kenntnis genommen, dass die zentralen Anliegen unserer Eingabe vom 7. 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 schikanöse 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. 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.
Grüne	Wir halten im Grundsatz an unserer 1. Stellungnahme (7. April 2016) fest und möchten nur noch auf die Punkte hinweisen, die für uns sehr wichtig sind. Die Zielsetzungen und Definition der Zielvorgaben sind zu wenig konkret. Die in der Initiative geforderte Zielsetzung mit einer Zunahme des

	<p>Anteils des Fuss-, Velo- und des öffentlichen Verkehrs um 10 Prozent in 10 Jahren muss berücksichtigt werden oder in verbindlicherer Form im Reglement ersichtlich sein.</p> <p>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.</p>
EDU	<p>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.</p>
IGT	<p>Wir begrüßen die Beschränkung des Reglemententwurfs auf die strategischen Leitlinien und anerkennen, dass im Vernehmlassungsentwurf 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 hindernisfreie 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 ausreichend Rechnung getragen werden, müssten wir uns vorbehalten, deren Referendum zu unterstützen.</p>
TCS	<p>Der TCS Landesteil Berner Oberland hat zum 1. Reglementsentswurf im Rahmen des Konsultationsverfahrens 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 „Velospot“ als Sponsor und durch den Verkauf von Abonnementen 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 Reglementsentswurf zu unterbreiten hat, dann ist er nicht verpflichtet, nur die in der Initiative unterbreiteten Anliegen aufnehmen. Vielmehr hat er diese in ein umfassendes Mobilitätsreglement einzubetten, welches für alle Verkehrsarten eine eigentliche Strategie vorsieht. Nach dem Reglementsentswurf 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.</p>

SVP / FDP / BDP	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; <p>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.</p>
TGV	<p>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.</p>
Junge Grüne	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.

	Auch möchten wir betonen, dass aus unserer Sicht der Rückmeldung des Oberingenieurkreis I 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.
CVP	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.
TIL	Der Vorstand des Thuner Innenstadtleists (TIL) hat an seiner Sitzung vom 25. August 2016 beschlossen, auf eine erneute Eingabe zu verzichten, verweist aber an deren Stelle auf die grundsätzliche Stellungnahme des TIL vom 8. April 2016, die für uns unverändert gültig ist.

D. Bemerkungen zu den einzelnen Artikeln des Reglements

Artikel 1

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 1 Grundsatz

- ¹ Die Stadt strebt auf ihrem Gebiet eine sichere, ökonomische und für Mensch und Umwelt verträgliche Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse an.
- ² Die Stadt ist bestrebt, die Bevölkerung sowie Besucher und Besucherinnen der Stadt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen.

Definitiver Antrag an den Stadtrat

Artikel 1 Grundsatz

- ¹ Die Stadt strebt auf ihrem Gebiet eine sichere, ökonomische und für Mensch und Umwelt verträgliche Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse an. **Sie berücksichtigt dabei den Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel.**
- ² Die Stadt ist bestrebt, die Bevölkerung sowie Besucher und Besucherinnen der Stadt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen.
- ³ **Sie ergreift dafür die notwendigen Massnahmen im Rahmen ihrer Möglichkeiten.**

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
Verein Städte-Initiative, gIp Thun, Fussverkehr, EDU	² Die Stadt ist bestrebt, die Bevölkerung sowie Besucher und Besucherinnen der Stadt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen. ² Sie ergreift dafür die notwendigen Massnahmen im Rahmen		Wir schlagen vor Absatz 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.	<i>Der bisherige Absatz 2 entspricht dem Initiativtext und wird deshalb beibehalten. Der Vorschlag für einen neuen Absatz wird teilweise übernommen.</i>

	ihrer Möglichkeiten und setzt sich bei Partnern und Dritten für diese Zielsetzung ein.			
TCS	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.	<i>Vorschlag wird teilweise übernommen.</i>
SVP / FDP / BDP	¹ Die Stadt strebt auf ihrem Gebiet eine sichere, ökonomische und für Mensch und Umwelt verträgliche Abwicklung der Verkehrsbedürfnisse an. ² Die Stadt ist bestrebt, die Bevölkerung sowie Besucher und Besucherinnen der Stadt vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen. ³ Dabei berücksichtigt sie die Grundsätze der freien Wahl der Verkehrsmittel und der Gleichberechtigung der verschiedenen Verkehrsarten.		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. 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. 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.	<i>Vorschlag wird teilweise übernommen.</i>

Artikel 2

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 2 Gegenstand

¹ Das Reglement zeigt auf, wie die Stadt mit Fragen der Mobilität auf strategischer Ebene umgeht.

² Dabei sind die unterschiedlichen Bedürfnisse und Zuständigkeiten der Akteure sowie die gesetzlichen und planerischen Grundlagen zu berücksichtigen.

Definitiver Antrag an den Stadtrat (unverändert)

Artikel 2 Gegenstand

¹ Das Reglement zeigt auf, wie die Stadt mit Fragen der Mobilität auf strategischer Ebene umgeht.

² Dabei sind die unterschiedlichen Bedürfnisse und Zuständigkeiten der Akteure sowie die gesetzlichen und planerischen Grundlagen zu berücksichtigen.

In der Vernehmlassung gab es keine Bemerkungen zu diesem Artikel.

Artikel 3

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 3 Mobilität

¹ Unter dem Begriff Mobilität wird das Bedürfnis des Menschen nach einer Ortsveränderung verstanden, das heisst der Wunsch oder die Notwendigkeit, sich an einen anderen Ort zu begeben.

² Die Mobilität ist für die Stadt Thun von zentraler Bedeutung und wirkt sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Wirtschaft und die Umwelt aus.

³ Sie bestimmt massgeblich das Zusammenleben der Menschen in der Stadt, unabhängig davon, ob diese sich in der Stadt dauernd oder nur vorübergehend aufhalten.

Definitiver Antrag an den Stadtrat (unverändert)

Artikel 3 Mobilität

¹ Unter dem Begriff Mobilität wird das Bedürfnis des Menschen nach einer Ortsveränderung verstanden, das heisst der Wunsch oder die Notwendigkeit, sich an einen anderen Ort zu begeben.

² Die Mobilität ist für die Stadt Thun von zentraler Bedeutung und wirkt sich sowohl auf die Gesellschaft als auch auf die Wirtschaft und die Umwelt aus.

³ Sie bestimmt massgeblich das Zusammenleben der Menschen in der Stadt, unabhängig davon, ob diese sich in der Stadt dauernd oder nur vorübergehend aufhalten.

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
SVP / FDP / BDP	Absätze 1 bis 3 (unverändert) 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, insbe-		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 ausei-	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>

	<p>sondere des Kosten-Nutzenverhältnisses, und der Verhältnismässigkeit Rechnung.</p>		<p>nandergehen. Mit Absatz 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.</p>	
--	---	--	--	--

Artikel 4

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 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 Massnahmen für die Thematik der nachhaltigen Mobilität.

Definitiver Antrag an den Stadtrat

Artikel 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 **verhältnismässigen** Massnahmen für die Thematik der nachhaltigen Mobilität.

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
SVP / FDP / BDP	<p>Absatz 1 (unverändert) ² Die Stadt fördert das Mobilitätsmanagement und sensibilisiert die Öffentlichkeit mit geeigneten und verhältnismässigen Massnahmen für die Thematik der nachhaltigen</p>		<p>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</p>	<p><i>Vorschlag wird teilweise übernommen.</i></p>

	Mobilität.		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 im engeren Sinne wahren.	
--	------------	--	---	--

Artikel 5

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 5 Verkehrssysteme

¹ Träger der Mobilität sind Verkehrssysteme, welche ihrerseits Teil eines übergeordneten Gesamtsystems sind.

² Für die Verkehrssysteme steht in der Stadt ein begrenzter Raum zur Verfügung. Sie sind im Kontext verschiedener Ansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.

Definitiver Antrag an den Stadtrat (unverändert)

Artikel 5 Verkehrssysteme

¹ Träger der Mobilität sind Verkehrssysteme, welche ihrerseits Teil eines übergeordneten Gesamtsystems sind.

² Für die Verkehrssysteme steht in der Stadt ein begrenzter Raum zur Verfügung. Sie sind im Kontext verschiedener Ansprüche aus Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt nachhaltig zu gestalten und zu entwickeln.

In der Vernehmlassung gab es keine Bemerkungen zu diesem Artikel.

Artikel 6

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 6 Gesamtverkehrsentwicklung

¹ Das Gesamtverkehrssystem setzt sich aus den Verkehrsarten Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie ruhender Verkehr zusammen.

² Der sinnvollen Kombination der einzelnen Verkehrsarten ist bei der Planung besondere Beachtung zu schenken.

³ In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige und flächensparende Verkehrsarten wie der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr einen bedeutenden Teil des Gesamtverkehrs.

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

⁵ Die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten orientiert sich an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung.

Definitiver Antrag an den Stadtrat

Artikel 6 Gesamtverkehrsentwicklung

¹ Das Gesamtverkehrssystem setzt sich aus den Verkehrsarten Fussverkehr, Veloverkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie ruhender Verkehr zusammen.

² Der sinnvollen Kombination der einzelnen Verkehrsarten ist bei der Planung besondere Beachtung zu schenken.

³ In dicht besiedelten Stadträumen übernehmen nachhaltige und flächensparende Verkehrsarten wie der Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr einen bedeutenden Teil des Gesamtverkehrs.

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

⁵ Die Strategie für die einzelnen Verkehrsarten orientiert sich an einer nachhaltigen Gesamtverkehrsentwicklung.

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
SVP / FDP / BDP	Abs. 1 bis 3 (unverändert) ⁴ Die verschiedenen Ansprüche, welche an den öffentlichen Raum gestellt werden, bedingen eine sorgfältige Interessenabwägung zwischen Verkehrskapazität, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit und Aufenthaltsqualität.		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-	<i>Vorschlag wird übernommen.</i>

			Oberland in seiner Konsultationsantwort angeregt. Wir schlagen daher vor, das Erfordernis der Wirtschaftlichkeit bereits in Art. 3 Abs. 5 dieses Reglements aufzunehmen.	
--	--	--	--	--

Artikel 7

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 7 Fussverkehr

¹ Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fusswegnetz.

² Sie strebt Sicherheit für alle an, die zu Fuss unterwegs sind.

Definitiver Antrag an den Stadtrat (unverändert)

Artikel 7 Fussverkehr

¹ Die Stadt sorgt für ein direktes, sicheres, attraktives und zusammenhängendes Fusswegnetz.

² Sie strebt Sicherheit für alle an, die zu Fuss unterwegs sind.

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
SVP / FDP / BDP	Bemerkung zu den Artikeln 7 bis 9		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	<i>Der Gemeinderat wird nie etwas vorschlagen, was nicht finanzierbar ist. Nach der Gemeindegesetzgebung ist der Gemeinderat verpflichtet, die Finanzierbarkeit aufzuzeigen.</i>

			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.	
CVP	Absatz 2 streichen		Die Stadt ist für die Sicherheit im öffentlichen Bereich zuständig. Das braucht nicht zusätzlich erwähnt zu werden.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>

Artikel 8

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 8 Rollender Verkehr 1. Veloverkehr

¹ Die Stadt sorgt für sichere, attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen.

² Sie strebt Sicherheit für alle an, die mit dem Velo unterwegs sind.

Definitiver Antrag an den Stadtrat (unverändert)

Artikel 8 Rollender Verkehr 1. Veloverkehr

¹ Die Stadt sorgt für sichere, attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen.

² Sie strebt Sicherheit für alle an, die mit dem Velo unterwegs sind.

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
Verein Städte-Initiative, glp Thun, Fussverkehr, EDU	¹ Die Stadt sorgt für sichere, möglichst direkte , attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen.		Umwege für Velofahrer taugen nicht für den Alltagsverkehr und der ergänzte Artikel ist konsistent zum vorhergehenden Artikel 7.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>
VCS	¹ Die Stadt sorgt für sichere, möglichst direkte , attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen. Umwege für Velofahrer taugen nicht für den All-		Umwege für Velofahrer taugen nicht für den Alltagsverkehr und der ergänzte Artikel ist konsistent zum vorhergehenden Artikel 7.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>

	tagsverkehr.			
Grüne	¹ Die Stadt sorgt für sichere, möglichst direkte , attraktive und zusammenhängende Veloverkehrsverbindungen.		Für Velofahrende ist die Direktheit ein sehr wichtiger Faktor. Diese Bezeichnung ist aufzunehmen.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>
CVP	Absatz 2 streichen		Die Stadt ist für die Sicherheit im öffentlichen Bereich zuständig. Das braucht nicht zusätzlich erwähnt zu werden.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>

Artikel 9

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 9 2. Öffentlicher Verkehr

¹ Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für attraktive Transportketten sowie eine bedarfsgerechte zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs ein.

² Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums priorisiert sie wo möglich den öffentlichen Verkehr.

Definitiver Antrag an den Stadtrat

Artikel 9 2. Öffentlicher Verkehr

¹ Die Stadt setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für attraktive Transportketten sowie eine bedarfsgerechte zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs ein.

² Gemäss den Grundsätzen der Transporteffizienz und der optimalen Nutzung des begrenzten Strassenraums priorisiert sie ~~wo möglich~~ den öffentlichen Verkehr, **wo dies sinnvoll und möglich ist.**

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
SP	³ Die Stadt setzt sich zudem für einen integralen Tarifverbund ein, der ein attraktives Angebot für die ganze Region inklusive der Verbindung mit der Region Bern garantiert.		An einem Absatz betreffend Tarifverbund im Sinne unseres Vorschlags halten wir fest.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>
TCS	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 nachvoll-	<i>Eine neue Formulierung in Absatz 2 trägt dem Anliegen teilweise Rechnung.</i>

			<p>ziehbar. 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, Haltestellen oder mittels besonderer Fahrspuren, wenn dies für die Sicherstellung des fahrplanmässigen Verkehrs erforderlich ist.</p>	
--	--	--	---	--

Artikel 10

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 10 3. Motorisierter Individualverkehr

¹ Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt.

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

³ Die Stadt sorgt dafür, dass der Durchgangsverkehr auf dem Hauptverkehrsnetz stattfindet und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.

⁴ Die Stadt trifft sinnvolle Massnahmen zur Verkehrsverstetigung.

Definitiver Antrag an den Stadtrat

Artikel 10 3. Motorisierter Individualverkehr

¹ Die Stadt setzt sich dafür ein, dass ~~die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz nicht weiter zunimmt.~~ allfälliger Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt **wird**.

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

³ Die Stadt sorgt dafür, dass der Durchgangsverkehr auf dem Hauptverkehrsnetz stattfindet und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.

⁴ ~~Die Stadt~~ **Sie** trifft sinnvolle Massnahmen ~~zur Verkehrsverstetigung~~ **für eine flüssige Verkehrsabwicklung**.

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
Verein Städte-Initiative, glp Thun, Fussverkehr, EDU			Die Artikel 10 bis 12 müssen im nun vorliegenden Wortlaut im Reglement sinngemäss enthalten sein.	<i>Der Grundgehalt der Artikel 10 bis 12 bleibt unverändert.</i>
SP			Die Artikel 10 bis 12 müssen im nun vorliegenden Wortlaut im Reglement sinngemäss enthalten sein.	<i>Der Grundgehalt der Artikel 10 bis 12 bleibt unverändert.</i>
VCS			Die Artikel 10 bis 12 müssen im nun vorliegenden Wortlaut im Reglement sinngemäss enthalten sein.	<i>Der Grundgehalt der Artikel 10 bis 12 bleibt unverändert.</i>
Thuner KMU	<p>Absatz 1 streichen oder wie folgt formulieren:</p> <p>¹ Die Stadt setzt sich dafür ein, dass der motorisierte Individualverkehr auf leistungsfähigen Verkehrswegen möglichst flüssig und damit emissionsarm bewältigt wird.</p> <p>oder</p> <p>¹ Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt. Die Zielsetzung ist ausschliesslich durch Förderung der bevorzugten Verkehrsträger, unter Ausschluss aktiver Behinderung des motorisierten Individualverkehrs anzustreben.</p>	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.	Art. 10 Abs. 1 ist ersatzlos zu streichen oder durch eine Grundsatzbestimmung mit einem anderen Gehalt und mit wirtschaftsfreundlicher Formulierung zu ersetzen. 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.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>
Thuner KMU	Absatz 4 streichen		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 be-	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>

			<p>hindern 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.</p> <p>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.</p>	
Thuner KMU			<p>Wir hoffen, 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.</p>	
TCS	<p>¹ Die Stadt sorgt für eine sichere und leistungsfähige Strasseninfrastruktur.</p> <p>² Sie sorgt für Neu- und Ausbauten, wenn diese der Erschliessung, der Sicherheit, der Verkehrsentslastung, der Kapazitätserhaltung oder einer notwendigen Kapazitätserweiterung dienen.</p> <p>³ Sie sorgt dafür, dass der Durchgangsverkehr auf verkehrorientierten Strassen abgewickelt wird und Wohnquartiere vom Verkehr entlastet werden.</p> <p>⁴ Sie trifft sinnvolle Massnahmen für eine flüssige Verkehrsabwick-</p>		<p>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</p>	<p><i>Vorschlag wird teilweise übernommen (Abs. 4).</i></p>

SVP / FDP / BDP	<p>lung.</p> <p>Die Stadt setzt sich dafür ein, dass die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz nicht weiter zunimmt. Mehrverkehr wird in erster Linie durch öffentliche Verkehrsmittel, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt.</p> <p>² Netzausbauten dienen primär der Erschliessung, Verkehrsentlastung, Kapazitätserhaltung oder – Erhöhung oder der Sicherheit.</p>		<p>Absichten dienen müssen.</p> <p>Mit der Antwort des Gemeinderates, die von uns angeregte Streichung von Art. 10 Abs. 1 stehe ausser Frage, können wir uns 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!</p> <p>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!</p>	<p><i>Vorschlag wird nicht übernommen. Eine Erhöhung der Kapazität würde dem Initiativtext widersprechen.</i></p>
TGV	<p>3. Motorisierter Individualverkehr und Geschäftsverkehr</p> <p>Absätze 1-4 unverändert</p> <p>⁵ Der Schwerverkehr für öffentliche Versorgung, geschäftliche und private Transporte sind ausgenommen, soweit Güter alternativ nicht über die Schiene transportiert werden können.</p>		<p>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</p>	<p><i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i></p>

	<p>⁶ Es ist sicherzustellen, dass mindestens mit einer Strasse im Städtinnern die bestehenden Bahnunterführungen in der Höhe unbeschränkt umfahren werden können (Heute Seestrasse)</p>		<p>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 diesen 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.</p>	
--	--	--	---	--

Artikel 11

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 11 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.

² Ein Parkhausring entlastet den Strassenraum im innerstädtischen Bereich.

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

Definitiver Antrag an den Stadtrat

Artikel 11 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.~~ Die Stadt sorgt für ein angemessenes Angebot an Parkraum für den motorisierten Individualverkehr.

² Ein Parkhausring entlastet den Strassenraum im innerstädtischen Bereich.

³ Die Stadt stellt sicher, dass genügend zentrumsnahe und dezentrale Güterumschlagsplätze zur Verfügung stehen.

⁴ ~~Die Stadt~~ Sie stellt sicher, dass öffentlich zugängliche Veloabstellanlagen gut erreichbar und in genügender Zahl vorhanden sind.

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
TCS	<p>¹ Die Stadt sorgt für ein angemessenes Angebot an Parkraum für den motorisierten Individualverkehr.</p>			<p>Vorschlag wird teilweise übernommen.</p>

	² Ein Parkhausring und dezentrale Parkplätze entlasten den Straßenraum im innerstädtischen Bereich.			
SVP / FDP / BDP	⁴ 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.		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 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>	<i>Vorschlag wird teilweise übernommen. Mit der bestehenden Handwerkerparkkarte wird dem Anliegen bereits Rechnung getragen.</i>
Junge Grüne			<p>Unter Art. 11 Abs. 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.</p>	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>

Artikel 12

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 12 Modalsplit

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.

Definitiver Antrag an den Stadtrat

Artikel 12 Modalsplit

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird ~~in den nächsten Jahren~~ stetig erhöht.

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
STI AG	Der Begriff „in den nächsten Jahren“ ist genau zu quantifizieren oder, im Interesse des öffentlichen Verkehrs, gänzlich zu streichen.	Die Formulierung des Artikels 12 „Modalsplit“ ist unseres Erachtens ungenügend ausgearbeitet.	Es ist anzustreben, dass sich der Modalsplit auf zentrumsnahen Verkehrswegen zu Gunsten des Langsamverkehrs und des öVs stetig verbessert. Dies führt unweigerlich zu einer Verbesserung der nachhaltigen städtischen Mobilität.	<i>Vorschlag wird übernommen. „In den nächsten Jahren“ wird gestrichen.</i>
Verein Städte-Initiative, glp Thun, Fussverkehr, EDU	Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und des Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen (zurückgelegte Personenkilometer) wird in den nächsten Jahren stetig erhöht.		Zum besseren Verständnis schlagen wir bei Artikel 12 eine Ergänzung in Klammern vor.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>
SVP / FDP / BDP	Der Anteil des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen wird in den nächsten Jahren stetig erhöht. ¹ Der Modal Split beschreibt die prozentuale Aufteilung eines Gesamtverkehrsaufkommens auf einzelne Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelgruppen. ² Das Gesamtverkehrsaufkommen wird in den kommenden Jahren		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	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>

	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.		des motorisierten Individualverkehrs ist zu verzichten.	
TGV			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.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>
CVP	Art. 12 streichen		Anerkannte Messgrundlagen fehlen. Zudem ist das in Artikel 10 genügend erfasst.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>

Artikel 13

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 13 Umsetzung

¹ Die Stadt erarbeitet aufgrund eines Gesamtverkehrskonzepts Vorgaben und Massnahmen und bestimmt die Zuständigkeiten und Art der Berichterstattung über die Erreichung der im Reglement aufgeführten Ziele.

² Sie geht dabei von einer Gesamtbetrachtung für die Agglomeration Thun aus.

Definitiver Antrag an den Stadtrat

Artikel 13 Umsetzung

¹ Die Stadt ~~erarbeitet aufgrund~~ **Der Gemeinderat** erarbeitet **aufgrund im Rahmen** eines Gesamtverkehrskonzepts Vorgaben und Massnahmen und bestimmt die Zuständigkeiten und Art der Berichterstattung über die Erreichung der im Reglement aufgeführten Ziele **und über die dafür aufgewendeten Mittel**.

² Sie geht dabei von einer Gesamtbetrachtung für die Agglomeration Thun aus.

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
Verein Städte-Initiative, glp Thun, Fussverkehr, EDU	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. ³ Zum Erreichen der Modalsplitveränderung werden die in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Thun fallenden Massnahmen des RGSK/Agglomerationsprogramms fristgerecht umgesetzt.		<ul style="list-style-type: none"> In Absatz 1 sind zwei Präzisierungen wichtig. Artikel 13 ergänzen mit neuem 3. Absatz. 	<i>Vorschlag für Präzisierungen wird teilweise übernommen. Ergänzung wird nicht übernommen.</i>
VCS	³ Zum Erreichen der Modalsplitveränderung werden die in den Zuständigkeitsbereich der Stadt Thun fallenden Massnahmen des RGSK/Agglomerationsprogramms fristgerecht umgesetzt.		Artikel 13 ergänzen mit neuem 3. Absatz.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>
SVP / FDP /	¹ Die Stadt erarbeitet aufgrund		Die vom Gemeinderat vorgebrachte Argu-	<i>Vorschlag wird teilweise über-</i>

BDP	eines Gesamtverkehrskonzepts 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.		mentation, 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.	<i>nommen.</i>
CVP			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.	<i>Vorschlag entspricht bereits gelebter Praxis.</i>

Artikel 14

Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage

Artikel 14 Evaluation

Der Gemeinderat legt dem Stadtrat im Jahr 2027 einen Bericht über die Auswirkungen dieses Reglementes vor.

Definitiver Antrag an den Stadtrat

Artikel 14 **Berichterstattung und** Evaluation

¹ **Der Gemeinderat erstattet im Rahmen des Jahresberichts jährlich Bericht über die Umsetzung dieses Reglements.**

² Der Gemeinderat legt dem Stadtrat im Jahr 2027 einen Bericht über die Auswirkungen **Wirksamkeit** dieses Reglements vor.

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
Verein Städte-Initiative, glp Thun, Fussverkehr, EDU			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	<i>Vorschlag wird übernommen.</i>

			erfolgen, wie dies im 1. Reglementsentswurf des Gemeinderates stand.	
SP			Die vorgeschlagene Evaluation mit einem Bericht an den Stadtrat erst im Jahre 2027 ist für uns unverständlich und inakzeptabel. 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.	<i>Vorschlag wird übernommen.</i>
VCS		Anstelle der Berichterstattung nach 10 Jahren soll die jährliche Berichterstattung festgehalten werden. Sonst versagt das Reglement zur Steuerung völlig.	Eine Berichterstattung nach 10 Jahren ist unglaubwürdig und das Reglement versagt völlig zur Steuerung der Modalsplit-Entwicklung.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>
Grüne			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.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>
SVP / FDP / BDP			Mit diesem neu in die Vorlage aufgenommenen Artikel sind wir einverstanden.	<i>Zusätzlich zur Evaluation nach 10 Jahren wird eine jährliche Berichterstattung vorgeschlagen.</i>
Junge Grüne			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 scheint eine Farce zu sein, wohl in der Hoffnung, das Reglement sei nach dieser langen Zeit vergessen gegangen.	<i>Zusätzlich zur Evaluation nach 10 Jahren wird eine jährliche Berichterstattung vorgeschlagen.</i>

Artikel 15*Wortlaut der Vernehmlassungsvorlage**Artikel 15 Inkrafttreten*

¹ Dieses Reglement tritt auf den 1. Januar 2017 in Kraft.

² Mit dem Inkrafttreten wird das Reglement über die Förderung des Veloverkehrs vom 25. April 1986 aufgehoben.

*Definitiver Antrag an den Stadtrat (unverändert)**Artikel 15 Inkrafttreten*

¹ Dieses Reglement tritt auf den 1. Januar 2017 in Kraft.

² Mit dem Inkrafttreten wird das Reglement über die Förderung des Veloverkehrs vom 25. April 1986 aufgehoben.

Organisation	Vorschlag Wortlaut	Allg. Bemerkung zum Wortlaut	Begründung	Reaktion
SP	Art. 15 Abs. 2 streichen		Das Reglement über die Förderung des Veloverkehrs darf nicht aufgehoben werden. Darin wird ein jährlicher Betrag von CHF 150'000 zur zweckgebundenen Finanzierung von Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs sichergestellt.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>
VCS	Art. 15 Abs. 2 streichen		Das Aufheben des Reglements zur Förderung des Veloverkehrs ist zu streichen, damit die finanziellen Mittel für die Velomassnahmen erhalten bleiben.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>
SVP / FDP / BDP	Art. 15 Abs. 2 beibehalten		Wir begrüßen die in Abs. 2 vorgesehene Streichung des Reglements über die Förderung des Veloverkehrs, da hiermit gesetzgeberische Doppelspurigkeiten vermieden werden.	<i>Vorschlag wird nicht übernommen.</i>

Thun, 2. September 2016

Für die gemeinderätliche Delegation:

Der Stadtschreiber: *Bruno Huwyl Müller*