

Protokoll

Stadtrat von Thun **Sitzung 5 vom 16. Mai 2019, 17:15 Uhr, Rathaus Thun**

Anwesend

Stadtrat	Vorsitz: Stadtratspräsident Reto Schertenleib Peter Aegerter, Hanspeter Aellig, Katharina Ali-Oesch, Martin Allemann, Marc Barben, Jonas Baumann-Fuchs, Valentin Borter, Adrian Christen, Philipp Deriaz, Susanna Ernst-Reusser, Seraina Graf, Roman Gugger, Susanne Gygax, Thomas Hiltpold, Daniela Huber Notter, Manon Jaccard, Reto Kestenholz, Alain Kleiner, Barbara Klossner-Beer, Nicole Krenger, Darshikka Krishnanantham, Alice Kropf, Andreas Kübli, Serge Lanz, Manfred Locher, Michelle Marbach, Thomas Rosenberg, Eveline Salzman, Carlo Schlatter, Verena Schneiter, Franz Schori, Margrit Schwander, Alois Studerus, Reto Vannini, Markus van Wijk, Daniela Weber, Till Weber, Simon Werren
Gemeinderat	Stadtpräsident Raphael Lanz, Gemeinderätin Andrea de Meuron, Gemeinderäte Roman Gimmel, Konrad Hädener und Peter Siegenthaler
Ferner	Stadtschreiber Bruno Huwyler Müller
Sekretariat	Stadtratssekretär Christoph Stalder Protokollantin Annique Hari
Entschuldigt	Stadträtin Cloe Weber
Schluss der Sitzung	19:50 Uhr

Der Stadtratspräsident begrüsst alle Anwesenden und eröffnet die Sitzung. Im Speziellen wird die neue Protokollantin Annique Hari begrüsst. Der Rat hat keine Einwände zur Traktandenliste, diese gilt als genehmigt.

57. Protokoll Stadtratsbeschluss

Das Protokoll von der Stadtratssitzung vom 21.03.2019 wird **vom Rat** stillschweigend genehmigt.

58. Jugendmotion M 1/2019 betreffend Klimanotstand in der Stadt Thun

Kenntnisnahme und Beschluss über die Dringlichkeit

Der Stadtratspräsident informiert über beschlossene Dringlichkeit des Vorstosses. Der Gemeinderat wird sich der Dringlichkeit nicht widersetzen. Er bittet darum, den Vorstoss heute nicht inhaltlich zu würdigen und zu diskutieren, sondern die Voten rein auf die Dringlichkeit zu beschränken.

Linus Dolder, **Urheberschaft**, stellt die Jugendmotion kurz vor und begründet die Dringlichkeit, indem er wissenschaftliche Fakten zum Thema Klimakrise aufzeigt. Es werden nun konkrete Massnahmen gefordert. Er betont, dass es illusorisch sei zu behaupten, die Klimakrise sei kein dringlich zu behandelndes Problem.

Stadtpräsident Raphael Lanz informiert, dass sich der Gemeinderat der Dringlichkeit nicht widersetzt und er verzichtet auf eine inhaltliche Stellungnahme.

Peter Aegerter, **SAKO P+StE**, weist darauf hin, dass die Dringlichkeit der eingereichten Motion in der letzten Sitzung der SAKO nicht beraten wurde.

Für Peter Aegerter, **SVP-Fraktion**, ist das Klima ein wichtiges Thema. Die Fraktion wird sich der Dringlichkeit grossmehrheitlich nicht widersetzen.

Manon Jaccard, **SP-Fraktion**, nimmt kurz Stellung. Die Fraktion stimmt der Dringlichkeit der Motion einstimmig zu.

Susanna Ernst-Reusser (FDP) informiert, dass die Mitglieder der FDP der Dringlichkeit zustimmen werden.

Seraina Graf, **Fraktion Grüne/JG**, betont, dass die Klimakrise bereits so stark fortgeschritten ist, dass irreversible Schäden vorhanden sind. Es muss nun die Notbremse gezogen werden um weitere Schäden zu verhindern. Die Fraktion unterstützt die Forderungen des Jugendvorstosses und dass Thun bis 2030 klimaneutral ist und stimmt der Dringlichkeit zu. Die Fraktion hat darum den heute eingereichten Vorstoss «Thun ist CO2 neutral bis 2050» nicht mitunterzeichnet.

Der Rat stimmt der Dringlichkeit grossmehrheitlich zu.

59. Verbreiterung Strättligenstrasse

Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 140'000 Franken

Bericht des Gemeinderates Nr. 17/2019

Adrian Christen, **SAKO B+L**, betont, dass die Strättligenstrasse zu den am Stärksten belasteten Strassen in Thun zählt. Die Breite liegt unter dem zulässigen Minimum der Schweizer Strassenorm. Gefährliche Situationen sind alltäglich und die Sicherheit ist nicht gewährleistet. Bei Unfällen ist die

Verschmutzung von Grundwasser möglich, da die unterirdische Versickerungsanlage den aktuellsten Normen nicht mehr entspricht. Das vorliegende Projekt wurde seriös erarbeitet und Vor- und Nachteile wurden aufgezeigt. Verschiedene kantonale und städtische Amtsstellen sowie Verkehrs-, Umwelt- und Wirtschaftsorganisationen wurden in der Vernehmlassung mit einbezogen. Es wird auf die positiven Rückmeldungen hingewiesen. Wichtige Eckpunkte des Projektes sind ein durchgehendes Trottoir, 2 Meter breite, beidseitige und klar abgetrennte Velostreifen, sichere Kreisel und eine Erhöhung der Sicherheit für den Fussverkehr. Geplant ist zudem eine Versickerung mittels Oberbodenpassage, damit das Grundwasser nicht gefährdet wird. Das vorgelegte Vorprojekt ist immer noch ein Kompromiss. Die Sicherheit muss weiter angepasst werden, so entsprechen die Velostreifen immer noch nicht den Forderungen im Gesamtverkehrskonzept. Zudem werden weiterhin 7'000 Quadratmeter Landwirtschaftsland benötigt. Im Geschäft wird eine hohe Dringlichkeit gefordert, da aktuell die Sicherheit ungenügend ist und infolge anstehender oder laufender Bauprojekte. Eine zeitnahe Absprache und eine gemeinsame Planung sind nötig, da die Projekte in gegenseitiger Abhängigkeit stehen. Die SAKO stimmt dem Verpflichtungskredit mehrheitlich zu.

Martin Allemann, **SP-Fraktion**, weist auf die lange Diskussion in der Fraktion hin. Sie hat es sich schwer getan mit dem Entschluss. Er dankt für die Vorlage und den breiten Einbezug bei der Vernehmlassung und hofft, dass dies so weitergeht. Der Strassenabschnitt ist offensichtlich nicht in bestem Zustand. Er kann den vorherigen Ausführungen von Adrian Christen eigentlich nichts mehr hinzufügen. Weiter weist Martin Allemann auf den Vorstoss zum Klimanotstand und dessen Dringlichkeit hin und sieht in der aktuellen Vorlage keine Klimaneutralität gegeben. Er fragt sich, ob bereits vor längerer Zeit beschlossene Projekte, noch auf dem neusten Stand bezüglich Klimaneutralität sein können. Er geht davon aus, dass hohe Kosten auf das Projekt zukommen und bittet zuzuwarten bis eine Gesamtschau sowie genaue Investitionen und ein Zusammenhang mit der Klimapolitik vorliegen. Die Fraktion lehnt den Kredit mehrheitlich ab, da das Problem nur verlagert und nicht gelöst wird.

Markus van Wijk (FDP) anerkennt die Strättligenstrasse als sehr wichtigen Knotenpunkt im Thuner Strassennetz und er weist ebenfalls auf deren schlechten Zustand hin. Die geplanten Änderungen könnten die Situation nun markant entschärfen. Das Erstellen von abgetrennten Velowegen wären wohl die beste aber nicht realisierbare Lösung. Die Verbreiterung der Strasse kann also als optimale, aber nicht als maximale Lösung angesehen werden. Die Stadt Thun hat nach Aussage des Kreisoberingenieurs noch Nachholbedarf in verschiedenen Bereichen. Eigentlich sollte die ganze Westtangente betrachtet werden. Weiter erwähnt er die fehlende vertiefte Machbarkeitsstudie zur Lüsslispange. Die FDP stimmt dem beantragten Kredit trotzdem einstimmig zu.

Till Weber, **Fraktion Grüne/JG**, dankt dem Gemeinderat für die Vorbereitung der Vorlage. Vor allem ist die Situationsverbesserung für Velofahrer und Fussgänger positiv zu würdigen. Er weist auf verschiedene vorhandene Planungen des Gemeinderates hin. Das Gesamtverkehrskonzept 2035 wurde vor Weihnachten vom Gemeinderat verabschiedet. Dort wurde eine Priorisierung für die nächsten fünf Jahre gemacht und Massnahmen aufgelistet. An achter Stelle steht die Massnahme für den MIV betreffend Erschliessung Westtangente und Lüsslispange. Eigentlich handelt es sich dabei nicht um ein Bauprojekt, sondern um ein Betriebs- und Gestaltungskonzept sowie um eine Machbarkeitsstudie. Keine Massnahme in der Planung für die nächsten fünf Jahre bedingt das Erstellen von neuen Strassenabschnitten. Genannte Planungen könnten auch umgangen werden und höher priorisierte Massnahmen sollte vorgezogen werden. Die erwähnten Abhängigkeiten mit anderen Projekten können mit gezielter Planung gelöst werden. Übergeordnete Themen sind wichtiger und sollten zuerst realisiert werden. Durch die Verbreiterung der Strasse wird Fruchtfolgefläche gefährdet. Das Land, das eingezont werden kann, ist, gemäss Aussage des Kantons, bereits limitiert. Till Weber stellt Hochleistungsstrassen dem Wohnraum gegenüber. Er priorisiert dabei weiteren Wohnraum, diesen am besten autofrei. Er betont die Haltung, dass Mehrverkehr nicht über den MIV abgewickelt werden soll. Der Kredit wird von der Fraktion grossmehrheitlich abgelehnt.

Für Simon Werren, **Fraktion glp/BDP**, ist die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden auf der Strättligenstrasse nicht mehr gewährleistet und diese wird mit einer Verbreiterung der Strasse wieder verbessert. Der Verlust der Fruchtfolgefläche könnte durch ein Näherrücken an die Friedhofsmauer vermindert werden. Es soll so viel Rücksicht wie möglich genommen werden, um Land zu schützen. Er

weist auf die hohe Priorität der Situationsverbesserung an der Strättligenstrasse hin, gefolgt von der Pfandernstrasse und der Lüsslispange. Die Fraktion stimmt dem Verpflichtungskredit zu.

Alois Studerus, Fraktion EDU/EVP/CVP, macht auf die grosse gegenwärtige und zukünftige Bedeutung der Strättligenstrasse aufmerksam, daher hat der Ausbau auch eine hohe Priorität. Im Gesamtverkehrskonzept wird die Achse für Velos als ungenügend bezeichnet. Velostreifen und Fussgängerverbindungen sollen verbessert werden. Kulturland wird benötigt, die Koordination mit weiteren Projekten (Krematorium und Schärmenhof) läuft bereits. Die Kreiselsituation ist unzureichend. Der Mehrverkehr besteht bereits und wird durch den Ausbau der Gewerbegebiete verstärkt. Die Verbreiterung der Strättligenstrasse ist wichtig und adäquat. Er weist auf die Begrenzung der Strassenabschnitte hin, da die Gesamtschau noch nicht ausgereift sei. Entlastungsumfahrungen (Lüsslispange, Pfandernstrasse) müssen weiter diskutiert werden. Nun steht aber die Sicherheitsverbesserung durch eine Verbreiterung der Strasse im Vordergrund. Eine Verbesserung der Gesamtsituation für MIV und Langsamverkehr wurde in Stellungnahmen zum Vorprojektes in keiner Weise in Frage gestellt. Die Fraktion stimmt dem Verpflichtungskredit einstimmig zu.

Philipp Deriaz, SVP-Fraktion, sieht keine Verlagerung der Problematik. Höchstens eine Verlagerung des Verkehrsflusses aufgrund von Projektverzögerung. Die fehlende Sicherheit des Strassenabschnitts wird oftmals bemängelt. Nun ist die Möglichkeit einer Verbesserung da und diese sollte auch genutzt werden. Er dankt dem Gemeinderat für die detaillierte Ausarbeitung und die Erstellung des Berichts und betont den Einbezug der Hauptachse A6. Ein rechtzeitiger Ausbau für zukünftige Kapazitäten und somit auch eine Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sollte möglich sein. Auch in Bezug auf die nahen Gewerbegebiete wäre eine Erhöhung der Kapazität zu begrüssen. Er weist auf die positiven Rückmeldungen aller Interessensgruppen in der Vernehmlassung hin. Der neue Querschnitt ist sehr komfortabel. Philipp Deriaz stört sich lediglich an der mangelhaften Gesamtumsetzung (Pfandernstrasse, Lüsslispange), welche zwingend auch angegangen werden muss. Mit den aktuellen Massnahmen wird die Sicherheit zwar verbessert, der Verkehrsfluss aber leider nicht. Er fordert den Gemeinderat auf, mehr in die Gesamtsicht zu investieren, ansonsten er keinen angemessenen Mehrwert aus dem Projekt sieht. Er geht davon aus, dass die Umsetzung der Lüsslispange schwierig zu gestalten sei, diese wäre aber eine wichtige Entlastung für Allmendingen. Zudem macht er darauf aufmerksam, dass bei solchen Vorhaben nicht immer die Rede von reinen MIV Projekten sein sollte. Die Fraktion unterstützt das Projekt einstimmig.

Adrian Christen (SP) spricht für Minderheit in der SP-Fraktion. Er teilt die Bedenken anderer Sprecher durchaus, gewichtet aber die Dringlichkeit für Fuss- und Veloverkehr höher. Er hofft durch entsprechende Velostreifen auf mehr Förderung und Sicherheit des Veloverkehrs. Auch dankt er für den frühzeitigen Einbezug von Verkehrs- und Umweltverbänden. Weiterhin hofft er darauf, den Verlust des Kulturlandes zu vermindern, wenn möglich sollte dies aber nicht zu Lasten des Velostreifens gehen. Der Ausbau muss auch auf anderen Strassenabschnitte umgesetzt werden. Um den Langsamverkehr grossräumig zu fördern und sicherer zu machen, muss die Machbarkeit «Lüsslispange» möglichst bald geprüft werden. Hier fordert er weitere Schritte des Planungsamtes.

Martin Allemann (SP) ist sich einig mit Philipp Deriaz und fordert ebenfalls eine Gesamtansicht der Problematik im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer muss über alle Strassenabschnitte gewährleistet werden. Er betont die grossen Investitionen der Stadt Thun in den nächsten Jahren und verlangt eine Kanalisierung der ganzen Vorhaben. Darum verlangt er vom Gemeinderat explizit eine Gesamtschau.

Philipp Deriaz (SVP) möchte ebenfalls ein Gesamtkonzept. Er weist auf die vorhandene Gesamtansicht und deren Pläne hin. Verzögerungen passieren meist aufgrund fehlender Finanzierung. Das Projekt soll als Ganzes kommen, denn Bedeutung für die Stadt Thun ist gross. Weiter macht er auf die positiven Rückmeldungen bei der Vernehmlassung aufmerksam.

Gemeinderat Konrad Hädener bedankt sich für die konstruktive Diskussion. Er nimmt verschiedene Punkte aus der Diskussion auf. Zum Thema Klimaneutralität (angesprochen von Stadtrat Martin Allemann) hält er fest, dass der Ausbau einer Strasse mehr Verkehr nach sich zieht und eine

Auswirkung auf das Klima automatisch da ist. Ein Verzicht auf den Ausbau ergibt aber nicht weniger Verkehr, sondern führt zu mehr Frustration und Unfällen insbesondere beim Langsamverkehr. Der nachweisliche Nutzen auf der vielbefahrenen Strasse ist da, wenn auch erst nur auf einem Abschnitt. Bezüglich Realisierung der ganzen Wegstrecke (angesprochen von Stadtrat Mark van Wijk) weist er auf das Gesamtverkehrskonzept hin. Eine ganzheitliche Realisierung steht in grosser Abhängigkeit zu verschiedensten Partnern. Der Ausbau der Strättligenstrasse kann fast als einziger Abschnitt unabhängig realisiert werden und wird daher auch vorgezogen. Hinsichtlich der Priorisierung und zum Kulturlandverlust, welche von Stadtrat Till Weber bemerkt wurden, erwähnt Konrad Hädener den Zusammenhang zum Neubau des Krematoriums und der Erweiterung vom Schärmenhof. Die Verbreiterung der Strättligenstrasse wird vorgezogen und Kulturland kann gespart werden, da diese zu Lasten der Friedhofsparzelle geht. Ein Herausschieben um fünf bis zehn Jahren des Projektes bringt nichts, da es überholt wird von der Realität. Der Zusammenhang von Kulturlandverlust und Wohnungsbau kann nicht hergestellt werden. Die Stadt Thun führt Diskussionen mit dem Kanton bezüglich der Beurteilung des vorhandenen Umzonungspotentials. Er weist auf das Projekt Siegenthalergut hin, sieht aber keinen Zusammenhang zwischen den beiden Projekten. Ein positiver Bezug zum Thema Kulturlandkompensation kann jedoch gemacht werden, beispielsweise im Zusammenhang mit der Aufhebung der Deponie des Tiefbauamts, womit Kulturland zurückgewonnen wird.

Der Rat genehmigt mit 26 zu 13 Stimmen den folgenden

Stadtratsbeschluss

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 Buchstabe g Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 24. April 2019,

beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 140'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 2512.5010.061 (Bilanzkonto Nr. 14010.01.01) für die Erarbeitung der planungsrechtlichen Grundlagen und eines Bauprojektes zur Verbreiterung der Strättli-genstrasse, wobei die im Vernehmlassungsbericht vom 18. März 2019 aufgeführten Massnahmen (insbesondere zum Langsamverkehr) zu prüfen sind.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

60. Interpellation I 5/2019 (dringlich) betreffend Frauenstreik vom 14. Juni 2019

Alice Kropf (SP), Katharina Ali-Oesch (SP), Darshikka Krishnanantham (SP), Manon Jaccard (SP), Margrit Schwander (SP) und Mitunterzeichnende vom 14. Februar 2019; dringliche Beantwortung

Die Interpellierenden sind teilweise befriedigt und wünschen die Diskussion.

Der Rat stimmt der Diskussion zu.

Katharina Ali-Oesch (SP) stellt die Interpellation vor und dankt dem Gemeinderat für die Beantwortung. Sie findet die Schreibweise bezüglich der fehlenden Formulierung mittels Genderstern in der Antwort unschön. Gründe für den Frauenstreik sind Lohngleichheit, Gleichstellung, Sexismus und schlecht bezahlte oder unbezahlte Carearbeit. Lohndiskriminierung ist immer noch ein grosses Thema. Gründe für den tieferen Lohn sind Carearbeit wie Haushaltsarbeit, Pflege- und Kinderbetreuung. Es wird eine Nulltoleranz bei sexueller und sexistischer Gewalt gefordert. Sie weist auf die sprachliche Diskriminierung im Stadtrat hin, wo manchmal nur männliche Anreden verwendet werden und wünscht sich allgemein einen wertschätzenden Umgang miteinander. Gleichberechtigung ist in der Verfassung verankert und muss ein gemeinsames Ziel sein. Sie nimmt zu den vom Gemeinderat gemachten Äusserungen Stellung. Der Gemeinderat begrüsst das politische und ehrenamtliche Engagement der Mitarbeitenden, zeigt aber bewusst seine politische Neutralität auf und wird die Mitarbeitenden deshalb nicht aktiv über die Hintergründe für den Frauenstreik informieren. Im Vergleich dazu hat sich der

Gemeinderat der Stadt Bern öffentlich zur Unterstützung der Teilnahme am Frauenstreik geäussert. Die Teilnahme am Frauenstreik dürfte von der Stadt Thun mehr unterstützt werden, beispielsweise indem keine wichtigen Termine auf den 14. Juni gelegt werden. Katharina Ali-Oesch bedankt sich, dass Informationsaktionen durchgeführt werden dürfen und dass der Vor- oder Nachbezug von einem dienstfreien Tag liberal gehandhabt wird. Zu Antwort auf Frage 6: Die Frist für Freiwilligkeit ist abgelaufen, ohne Druck passiert nur wenig oder nichts. Sie weist auf den hohen Frauenanteil in tiefen (z.B. Raumpflegerinnen) und hohen Männeranteil in hohen Lohnklassen bei der Stadtverwaltung Thun hin und sieht darin vor allem ein strukturelles Problem. Frauenberufe sind schlechter entlohnt, was auch zu tieferen Renten führt. Mit der aufgezeigten Absicht des Gemeinderates für gleichwertige Förderung von weiblichen und männlichen Mitarbeitenden wird der richtige Weg eingeschlagen und die neu gewählte weibliche Leitung des städtischen Personalamts darf als Bekenntnis zur Gleichstellung angesehen werden. Co-Leitungen in Kaderpositionen, Jobsharing und ergänzende Familienbetreuung wie KITAs, Tagesschulen und eine Ganztageschule sind Themen mit Verbesserungspotential für Thun. Ob Handlungsbedarf für Lohnanpassungen gegeben ist, soll von der Stadt zeitnah in einer neuen Lohngleichheitsanalyse aufgezeigt werden. Die Absicht des Gemeinderates noch in diesem Jahr die geforderte Charta der Lohngleichheit im öffentlichen Sektor zu unterzeichnen wird positiv bewertet. Als Fazit hält sie fest, dass sich der Gemeinderat bei diesem Thema so verhält, wie es von einer bürgerlichen Regierung mit männlicher Mehrheit erwartet werden kann. Die Stadt Thun verpasst so die Gelegenheit, sich als Vorbild zu positionieren. Sie hofft auf viele Teilnehmende am Frauenstreik.

Der Stadtratspräsident entschuldigt sich, falls er persönlich jemals Stadträtinnen falsch angesprochen hätte.

Susanne Gygax, **Fraktion EVP/EDU/CVP**, weist auf den Tod von Doris Day hin, eine wichtige Persönlichkeit im Kampf für Frauenrechte. Sie wünscht sich eine Welt mit Gleichstellung und dankt dem Gemeinderat für die Antwort und das Bestreben den Frauenanteil in Kaderpositionen zu Erhöhen. Sie fordert gleiche Rechte für alle auch im Bezug auf Aus- und Weiterbildung. Gleichstellung und Lohngleichheit sollten gar nicht diskutiert werden müssen.

Seraina Graf, **Fraktion Grüne/JG**, bedankt sich für die Beantwortung der Fragen und begrüsst es, wenn alle Interessierten die Möglichkeit bekommen, am Frauenstreik teilnehmen zu können.

Gemeinderätin Andrea de Meuron bedankt sich für die Eingabe der Interpellation und weist auf die Wichtigkeit des Themas für den Gemeinderat hin. Die Teilnahme am Streik soll in jedem Fall ermöglicht werden. Sie hat die Unterstützung der Stadt Bern geprüft und festgestellt, dass in Thun die Teilnahme am Frauenstreik noch liberaler unterstützt, da die Teilnahme sogar mit dem Bezug eines Wahlfreitages (1. Mai oder Ausschiesst) möglich ist. Sie bittet um Rückmeldung an sie, sollte eine Teilnahme am Streik nicht möglich sein. Bei der Schreibweise in der Antwort haltet es sich nicht um eine Verweigerung der Gendergleichstellung. Die Stadt Thun orientiert sich bei ihrer Schreibweise am Duden, wo dies nicht vorgesehen ist. Sie hofft auf das Verständnis bezüglich dieser Handhabung. Bei Bewerbungen stehen immer die Qualifikation und die Motivation im Vordergrund, unabhängig vom Geschlecht. Bei den letzten Erhebungen der Lohndaten 2013 war kein Handlungsbedarf vorhanden. Der Gemeinderat wird die Daten im Rahmen der Lohncharta neu prüfen und allfällige Massnahmen einleiten. Sobald Ressourcen im Personalamt vorhanden sind, werden diese Themen bearbeitet. Sie wird sich dafür einsetzen, dass die Stadt Thun eine attraktive Arbeitgeberin ist, neue Arbeitsmodelle prüft und die Gleichberechtigung gewährleistet ist.

61. **Motion M 4/2018 betreffend vorwärts mit der Aufgabenerfüllung - vorwärts mit der Fuss- und Velowegverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis**

Sachkommission Stadtentwicklung vom 14. Dezember 2018; Beantwortung

Gemeinderat Konrad Hädener erläutert das Geschäft. Der Vorstosstext wirkt angriffig. Er entschuldigt sich, falls offene Fragen nicht geklärt werden konnten. Dies könnte auch mit einer gewissen Betriebsblindheit zusammenhängen, da die Zuständigkeit des Projekts bei der SAKO B+L liegt. Man

hat sich mehrfach damit befasst und Auskunft über das Projekt gegeben, inkl. Begründung zur Verzögerung. Er hofft, mit seinen Ausführungen nun die Unklarheiten zu beseitigen. Nach Vorlage und Bewilligung des Ausführungskredits und Abschluss der Rahmenplanung im 2015 hat die SBB Ausbaubedarf der Transportkapazität auf gewissen Teilstrecken angemeldet und war unschlüssig bezüglich Landerwerb. Dies führt nun aber zu Problemen auf Teilstrecken: 1a) Bahnhof – Gewerbestrasse, 1b) Gewerbestrasse – Selve, 2) Selve – Schwäbis. Betroffen von den Ergebnissen ist nur die Teilstrecke 1b). Ein Sanierungsbedarf an der Unterführung Frutigenstrasse ist vorhanden, das ist deutlich sichtbar. Die SBB ist im Plangenehmigungsverfahren, die Baubewilligung liegt jedoch noch nicht vor. Platz für Baustelleninstallation seitens SBB hat es momentan nur auf Teilstrecke 1a). Weitere Probleme stellen die neuen Auflagen der SBB dar. Bahnhöfe sollen aufgerüstet und behindertengerecht gestaltet werden. Seit 2015 gibt es ein fertiges Bauprojekt betreffend Teilstrecken 1a) und 1b), exklusive Teilstrecke 2). Noch vor der Baueingabe wurde der Rahmenplan erstellt. Die Teilstrecke 1a) wurde überarbeitet, damit sie separat realisiert werden kann. Das Bauprojekt ist auf dem Stand aus dem Jahr 2016 und müsste nur auf Aktualität überprüft werden. Es sollte keine grossen Anpassungen geben. Auf dem Teilstück 1b) wird von der SBB ein Ausstossgleis geplant, dies wiederum führt dazu, dass Anpassungen bzgl. der Wegführung gemacht werden müssen. Die Routenplanung auf dem Teilstück 2) wurde im Dezember 2018 festgelegt. Geplant ist eine Wegführung stadtsseitig entlang der Eisenbahnbrücke. Man befindet sich somit schon auf der richtigen Seite und Wartezeiten an Schranken können vermieden werden. Das Baubewilligungsgesuch für das Teilstück 1a) soll im Herbst eingereicht werden. Für die Baubewilligung ist Landerwerb von der SBB nötig, was aber kein Hindernis darstellen sollte. Bei üblichem Baubewilligungsverfahren wäre ein Baustart im Frühling 2020 denkbar. Das Bauprojekt würde bei der Gewerbestrasse starten und es fände ein Rückwärtsbau Richtung Bahnhof statt, da die SBB noch mit der Sanierung der Unterführung Frutigenstrasse und Perronerhöhung am Bahnhof beschäftigt wäre. Die SBB hat bis jetzt noch keine Baugenehmigung, wenn diese bald erteilt würde, sollte alles zeitlich aufgehen und es sollte keine Blockaden geben. Bezüglich dem Teilstück 1b) sind noch offene Fragen zur Bewilligung (Ortsbild, Sicherheit, Wegführung) vorhanden. Ebenfalls muss die Überquerung der Aare auf dem Teilstück 2 geklärt werden. Als Baubeginn für das Projekt wäre Frühling 2020 denkbar. Dies ist aber abhängig vom Baustart der SBB. Weitere Teilstücke sind noch nicht ganz klar definiert und ein Planungskredit müsste erst noch genehmigt werden. Unter einem halben Jahr können wohl keine Klärungen gemacht werden, da auch die allgemeine Planung noch ausstehend ist. Nach ungefähr einem Jahr sollte dann die Realisierung starten. Daten können noch nicht genau genannt werden. Er stellt ein Stadtratsgeschäft (Kredit Machbarkeit und Vorprojekt) für den Herbst 2019 in Aussicht.

Peter Aegerter, **SAKO P+StE**, bedankt sich bei Gemeinderat Konrad Hädener für die Beantwortung der Fragen. Das Traktandum wurde an der letzten SAKO-Sitzung aufgrund eines Missverständnisses nicht behandelt. Mittlerweile ist klar, dass die SAKO P+StE als Nachfolgerin der Urheberin SAKO StE gilt. Aufgrund dessen und der nachgereichten Antworten wird ein Sitzungsunterbruch beantragt.

kurzer Sitzungsunterbruch (10 Minuten)

Peter Aegerter, **SAKO P+StE**, ist einverstanden mit der Aufteilung und präsentiert die einstimmige Haltung der SAKO P+StE:

Ziffer 1: Annahme als Motion

Ziffer 2: Wandlung in Postulat, Annahme als Postulat und gleichzeitige Abschreibung

Ziffer 3: Wandlung in Postulat, Annahme als Postulat

Peter Aegerter, **SVP-Fraktion**, bedankt sich für Beantwortung. Der Vorstoss wurde von der damaligen SAKO Stadtentwicklung eingereicht. Diese gibt so nicht mehr. Er spricht auch als Miturheber, da er Mitglied dieser SAKO gewesen ist. Ziffer 1, Annahme als Motion, kann so akzeptiert werden. Es ist vor allem wichtig, dass es nun vorwärts geht. Er findet es positiv, dass die Erkenntnisse aus dem GVK in die Projektierung einfließen und er ist gespannt auf das in Aussicht gestellte Stadtratsgeschäft im Herbst. Zu Ziffer 2: Peter Aegerter betont, dass die Zustimmung der SBB als Landeigentümerin aussteht, dazu kommen noch die vorgängig eingebrachten Informationen von Gemeinderat Konrad Hädener – unschön, aber insofern ja auch keine neue Erkenntnis. Er vertraut dem Gemeinderat, dass sobald eine Einigung mit der SBB erzielt werden kann, auch die Umsetzung gemäss Stadtratsbeschluss

vom 2. Juli 2015 erfolgen wird. Mit der Wandlung in ein Postulat und gleichzeitiger Abschreibung ist er einverstanden. Bei Ziffer 3 handelt es sich um eine zentrale Frage. Er kann der Umwandlung in Postulat auch persönlich zustimmen. Er weist auf die fehlende SWOT-Analyse hin, welche der Antwort hätte beigelegt werden können. Unabhängig vom Wortlaut des Vorstosses, soll eine schnelle und direkte Fussgänger Verbindung vom Parkhaus Grabengut ins Selveareal gewährleistet werden. Für andere Verkehrsteilnehmer bestehen bereits genügend andere Verbindungen.

Alois Studerus, **Fraktion EVP/EDU/CVP**, betont, dass eine Motion aus einer SAKO eher selten ist und daher auch eine hohe Gewichtung hat. Er sieht als einen wichtigen Punkt der Motion, ob der Gemeinderat seine Aufgaben nicht richtig erfüllt hat, oder gar Arbeitsverweigerung betrieben hat. Er kann dem nicht ganz zustimmen und verweist auf vorhandene Ergebnisse. Er versteht den Unmut bezüglich der Unvollständigkeit der Planung. Beschlüsse hätte schneller umgesetzt werden sollen, vor allem die Zusammenarbeit mit SBB. Alois Studerus bedauert, dass zuerst Finanzen saniert werden, statt solche Projekte umzusetzen. Die Umsetzung wird nun aber konkreter, da sich die Situation im Bezug zur SBB verändert hat. Er verlässt sich auf die geplante Umsetzung und betont, dass doch einiges geschehen sei in den letzten Jahren. Die Fraktion ist mit den Anträgen der SAKO P+StE einverstanden.

Philipp Deriaz, **SVP-Fraktion**, zeigt Verständnis für die Motionäre und bedankt sich für die Auseinandersetzung mit dem Projekt. Er betont die bereits vorhandene und gute Prüfung des Projekts, bezieht sich auf Aussagen und Lösungen von Konrad Hädener. Die Abhängigkeit von verschiedenen, nicht beeinflussbaren Stellen hat grossen Einfluss auf die zeitnahe Umsetzung. Er begrüsst daher die vorgestellten Teilvarianten. Die Fraktion ist mit den Anträgen der SAKO P+StE einverstanden.

Für Michelle Marbach, **Fraktion Grüne/JG**, haben sich die Voraussetzungen für die Realisierung verändert und die Umsetzung wird schwieriger. Thun wird gem. dem Gesamtverkehrskonzept 2035 zur Velostadt entwickelt und eine Verlagerung des MIV auf den ÖV und den Langsamverkehr soll geschehen. Wenn die Stadt Thun dies erreichen möchte, braucht es jetzt mutige und kreative Schritte. Falls die geplante Verbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis nicht realisiert werden kann, müssen brauchbare Alternativen oder Provisorien vorgelegt werden. Sie betont die starken Leistungen der Stadt, so zum Beispiel das Schlossbergparking. Darum ist sie überzeugt, dass das Projekt für den Langsamverkehr ebenfalls realisiert werden kann. Die Fraktion ist mit den Anträgen der SAKO P+StE einverstanden.

Markus van Wijk (FDP) bedankt sich für die Beantwortung der Fragen durch Konrad Hädener und ist froh über die Ergänzungen. Die FDP folgt den Anträgen der SAKO. Er bedauert, dass das Budget von 300'000 Franken nicht genutzt werden konnte. Weiter hätte die vorherige Abgabe einer SWOT-Analyse begrüsst, um verschiedenen Punkte abwägen zu können. Er betont, dass Velofahrer und Fussgänger bei einer Brücke für den Langsamverkehr getrennte Wege erhalten müssten.

Simon Werren, **Fraktion glp/BDP**, bezieht sich auf den Projektierungskredit für Wegverbindungen Bahnhof-Selve-Schwäbis, welcher noch vorgelegt werden sollte und findet dies begrüssenswert. Er verlangt von der Stadt regen Kontakt mit der SBB sowie regelmässige Informationen über Fortschritte. Die Linien- und Langsamverkehrsführung muss besprochen werden; finanztechnisch wären mehrere Brücken aber nicht tragbar. Die Fraktion ist gespannt über die zukünftigen Linienführungen, da bis anhin nichts definiert wurde. Sie folgt dem Antrag der SAKO P+StE.

Adrian Christen, **SP-Fraktion**, äussert die Frustration der Fraktion nach der schriftlichen Antwort und ist daher dankbar für die zusätzlichen Ausführungen des Gemeinderates. Er weist darauf hin, dass das Wichtigste zu diesem Traktandum von seinen Vorrednern bereits gesagt wurde. Er stellt eine fehlende Prioritätensetzung fest, wahrscheinlich auf Grund fehlenden Kapazitäten im Tiefbauamt. Es müsste ein zuständiger Koordinator zur Leitung der Projekte gestellt werden. Weiter bemerkt er, dass der Ball oft ins Planungsamt abgeschoben wird. Die Zusammenarbeit zwischen dem Planungsamt und dem Tiefbauamt müsste offensichtlich verbessert werden. Er ist bezüglich des Nutzens der Verbindung Scherzigen-Schadau nicht gleicher Meinung wie der Gemeinderat. Die vorhandene Fähre ist keine optimale Lösung. Eine bessere Verbindung (insbesondere für Velofahrer, Familien mit Kinderwagen

oder ältere Menschen) müsste geplant werden und diese würde auch intensiver genutzt werden. Er weist auf die Zusammenstellung der Projekte hin, bedauert jedoch, dass mehrere noch gar nicht realisiert oder erst kürzlich fertiggestellt wurden und zwei falsch sind. Er ist aber positiv gestimmt, da einiges passieren soll in der nächsten Zeit. Die Fraktion folgt dem Antrag der SAKO P+StE.

Gemeinderat Konrad Hädener hält fest, dass der Antrag vom Gemeinderat zu Ziffer II (Ablehnung) nicht mehr geändert werden kann. Er betont, dass das Ziel von beiden Anträgen identisch ist, und ein passender Auftrag bereits erteilt wurde. Als Nachtrag zu seinen vorherigen Ausführungen hält er fest, dass die Finanzierung noch geklärt werden muss, da es sich bei dem Teilstück 1a) um ein Agglomerationsprojekt handelt. Die Ressourcen Tiefbauamt oder gar unterstellter fehlender Wille sind nicht ausschlaggebend, sondern viel mehr die Eigentumsverhältnisse. Beim Bauen auf fremdem Boden müssen viele Genehmigungen eingeholt werden, dies ist hier ein Hauptgrund für die Verzögerung.

Peter Aegerter, **SAKO P+StE**, bedankt sich beim Gemeinderat für das Entgegenkommen und die Unterstützung sowie bei allen Teilnehmenden für die zielführende Debatte.

Der Stadtratspräsident hält fest, dass die Urheberschaft mit dem aufgeteilten Abstimmen einverstanden ist und dass die Ziffern 2 und 3 von ihr in ein Postulat umgewandelt wurden.

Stadtratsbeschluss

Ziffer 1 wird einstimmig als Motion erheblich erklärt.

Ziffer 2 wird einstimmig als Postulat erheblich erklärt und gleichzeitig abgeschrieben.

Ziffer 3 wird einstimmig als Postulat erheblich erklärt.

62. Postulat P 32/2018 für die Taxi-Durchfahrt vom Lauitor zum Bahnhof

Franz Schori (SP) und Mitunterzeichnende vom 14. Dezember 2018; Beantwortung

Gemeinderat Konrad Hädener bezieht sich auf den rechtlichen Stellenwert und zeigt die Rechtslage in der Schweiz auf. Es scheint nicht klar zu sein, ob Taxis zum ÖV zählen oder nicht. Differenziert betrachtet zählen Taxis gem. Bundesgerichtsentscheide als Verlängerung vom ÖV, wenn sie fahrplanmässig eingebunden sind (Ruftaxis). Dies führt an manchen Orten zur Gleichstellung. Transportpflicht und Regulierungsdichte sind bei Taxis und ÖV ungefähr gleich. In Thun werden Taxis bezüglich Nutzung von Fahrspuren gleichbehandelt wie der öffentliche Verkehr. Von einer Gleichstellung kann in der Stadt Thun aber nicht gesprochen werden. Auch geht er kurz auf die Regelung bezüglich Kommunalfahrzeuge ein. Diese wird überarbeitet und präzisiert. Konrad Hädener blickt auf die Berichterstattung und die Kommentare im Thuner Tagblatt. Er begrüsst die bevorstehende Diskussion, ruft aber in Erinnerung, dass es sich um ein Postulat handelt und der Gemeinderat die Möglichkeit zur Durchfahrt für Taxis vom Lauitor zum Bahnhof per Anfang Juli 2019 bereits beschlossen hat.

Franz Schori, **SP-Fraktion**, bedankt sich bei Konrad Hädener für die Information und Ausführungen. Er kannte die vorhandenen Bundesgerichtsentscheide bis jetzt nicht. Taxis zählen in der Stadt Thun zum ÖV, daher dürfen sie auch Busspuren mitbenutzen. Wichtige weiterführende Mobilitätsbedürfnisse werden durch Taxis abgedeckt (z.B. frühe Zugverbindungen, Mobilitätsverbesserung für Gehbehinderte, praktischere Handhabung für Personen mit viel Gepäck). Das Einbahnregime wurde bis jetzt noch nie in Frage gestellt. Die Frequentierung mit Taxis im Abschnitt vom Lauitor zum Bahnhof gleicht ungefähr dem des ÖV. Es gibt keine Anzeichen dafür, dass der Gemeinderat weitere Ausnahmen zulassen will. Franz Schori weist auf politische Bestrebungen seitens des rechten Thunerseeufers (insbesondere der Gemeinde Hilterfingen) hin, die Durchfahrt für alle wieder zu ermöglichen. Hier wird seiner Meinung nach die Ausnahmeregelung für Taxis nichts ändern. Die SP-Fraktion hat keine Absicht mit Vorstössen weitere Ausnahme zu fordern. Somit ist aus seiner Sicht das Einbahnregime durch die Ausnahmeregelung für Taxis immer noch sichergestellt. Hauptproblem bezüglich der Sicherheit auf Fussgängerstreifen sind Raserinnen und Raser. Die Sicherheit ist aktuell nicht gewährleistet und eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung könnte sie erhöhen. Er kann sich vorstellen, dass durch den

Gegenverkehr von Taxis allgemein vorsichtiger gefahren wird. Er weist darauf hin, dass der Gemeinderat die Sicherheit stetig kontrolliert. Taxifahrer können sich also selbst lieb sein, Ausnahme können jederzeit widerrufen werden. Franz Schori zieht das Fazit, dass Taxis Teil des ÖV sind, das Einbahnregime nicht in Frage gestellt und die Sicherheit sogar erhöht werde. Er merkt an, dass für jede Branche adäquate Rahmen- und Arbeitsbedingungen gegeben sein müssen. Die Gleichbehandlung aller Gewerbetreibenden greift zu kurz. Franz Schori wünscht sich mehr konstruktive Sozialpartnerschaften und eine Politik, welche beim Setzen von Rahmenbedingungen auf die unterschiedlichen Branchen Rücksicht nimmt. Die Fraktion ist einverstanden mit der Annahme des Postulats und gleichzeitiger Abschreibung, da der Gemeinderat die Umsetzung bereits beschlossen und kommuniziert hat.

Philipp Deriaz, **SVP-Fraktion**, zeigt sich einig mit Franz Schori. Das Einbahnregime wird immer zu reden geben, ist aber aktuell so vorgesehen und muss auch durchgesetzt werden. Eine Benachteiligung ist immer irgendwo vorhanden. Die Ausnahmen für Taxis, ÖV und Kommunalfahrzeuge sind nicht unproblematisch gegenüber der Wirtschaft und anderen Gewerbebetreibenden. Die Ausnahmeregelung insbesondere für Kommunalfahrzeuge müsste nochmals genau definiert werden. Ein verbesserter Verkehrsfluss ist nicht mehr gegeben durch viele Ausnahmen. Nach Abschluss der Bauarbeiten müssen Erfahrungen gesammelt werden, ähnlich wie bei der Fussgängerzone im Bälliz. Er ist gespannt auf die Zukunft und hofft, dass das Gewerbe und die Wirtschaft nicht vergessen werden. Die Fraktion folgt dem Antrag des Gemeinderats.

Jonas Baumann-Fuchs, **Fraktion EVP/EDU/CVP**, ist im Dilemma. Er strebt gute Lösung für die Taxis an, sieht aber die Sicherheit des Einbahnregimes gefährdet. Die Auflockerung des Einbahnregime gefährdet den flüssigen Verkehr, da es Temposenkungen mit sich ziehen würde. Auch für die Verkehrsteilnehmer könnte es schwierig werden, da sie sich schon wieder auf etwas Neues einlassen müssen. Taxis haben keine geschalteten Ampeln und sind nicht an einen Fahrplan gebunden. Gegenverkehr durch Taxis kann also immer und unvermittelt kommen und die Sicherheit sowie der Verkehrsfluss sind also nicht gegeben. Er versteht die Einwände der Taxifahrer, ist aber von dieser Lösung nicht überzeugt, sieht sie mehr als Einschränkung denn als Gewinn. Die Fraktion stellt den Antrag auf Ablehnung und schreibt den Vorstoss ab.

Thomas Hiltbold, **Fraktion Grüne/JG**, stellt sich die Frage der Gleichbehandlung. Dürfen Taxis den Vorteil haben, während Freiwillige oder Angehörige, welche Gehbehinderte transportieren, keinen Vorteil haben? Eine Bevorzugung der Taxiunternehmer ist der falsche Ansatz, da sie über eine sehr breite Kundschaft verfügen. Es handelt sich hier um ein gewerbepolitisches und nicht um ein sozialpolitisches Anliegen. Er vergleicht die Situation mit einem Stau: Im Stau sind alle gleich. Einzig bevorzugt werden hier auch nur Polizei, Rettungskräfte und allenfalls der ÖV. Taxis dürfen keine Ausnahme sein, da sie nebst den sogenannten Alpentaxis klarerweise nicht zum ÖV gehören. Er sieht hier eine nicht nachvollziehbare Ungleichbehandlung, wofür es keine Rechtfertigung gibt. Thomas Hiltbold fühlt sich seit Einführung des Einbahnregimes im Bereich Laitor mit dem Fahrrad nicht sicher, da die Personenwagen in der Kurve beim Engelgebäude stets weit ausholen und die Gegenfahrbahn beanspruchen. Durch die Ausnahmesituation für Taxis würde sich die Sicherheitslage nochmals verschlechtern. Ebenfalls weist er auf fehlenden Fussgängerstreifen hin – die Unfallgefahr ist ein zu grosses Risiko. Seit Jahren ist das Einbahnregime immer wieder Thema und entsprechende Vereinbarungen wurden im Rahmen der Agglo-Massnahmen mit Nachbargemeinden getroffen. Damit ist auch die Frage der Rechtsbeständigkeit und Verlässlichkeit als Vertragspartner angesprochen. Zusammenfassend muss der Vorstoss wegen der Verletzung der Rechtsgleichheit, der erhöhten Unfallgefahr und aus Gründen der eigenen Verlässlichkeit und Rechtsbeständigkeit abgelehnt werden.

Hanspeter Aellig (FDP) freut sich über die gleiche Meinung wie Thomas Hiltbold. Er nimmt das Thema Stau auf und erzählt von persönlichen Erlebnissen in Rom. Taxifahrer sind grundsätzlich Gewerbebetreibende. Die FDP hat sich schon während der Vernehmlassung zum GVK kritisch geäussert und beurteilt das Postulat als unausgewogen und die Folgen als nicht ungefährlich. Er ist der Meinung, dass die gefassten Beschlüsse zur Verkehrsführung nun ausgetestet werden müssen. Er verlangt, dass die Planung somit umgesetzt wird und dass die Situation nach einer Testphase vom

Gemeinderat neu beurteilt werden soll um allfällige Anpassungen zu machen. Die FDP wird das Postulat nicht überweisen.

Nicole Krenger, **Fraktion glp/BDP**, ist der Meinung, dass sich die aktuelle Situation in Thun mit Taxis auf Busspuren bewährt. Taxis müssen ganz klar Rücksicht nehmen, da die Bewilligung widerrufen werden kann. Bei Ausnahmen zur Gleichbehandlung von verschiedenen Gewerbetreibenden müssen Grenzen gezogen werden. Sie ist der Meinung, dass die Grenze hier bei den Taxis gezogen werden sollte. Wenn Taxis zugelassen werden, muss von einem wirtschaftspolitischen Ausnahmesepekt gesprochen werden. Bei angepasstem Verhalten der Taxifahrer scheint das Einbahnregime nicht gefährdet zu werden. Die Fraktion folgt dem Antrag des Gemeinderats.

Philipp Deriaz (SVP) weist daraufhin, dass die Frage bzgl. Kommunalfahrzeuge von Konrad Hädener klar beantwortet wurde. Die Strassenreinigung in beide Richtungen muss erfolgen können und nach Abschluss der Baustappe 2019 soll die Signalisation geändert werden und der Zusatz für Kommunalfahrzeuge entfällt. Er entschuldigt sich für das Missverständnis.

Franz Schori (SP) wendet sich an Thomas Hiltbold und rezitiert die Situation für Velofahrer. Die Situation muss allgemein verbessert werden, unabhängig von einer möglichen Durchfahrt für Taxis. Die Kontrolle von Privatfahrzeugen mit Ausnahmeregelung wäre unmöglich. Das Taxigewerbe braucht spezielle Rahmenbedingungen. Die Unfallgefahr muss laufend neu beurteilt werden. Er hofft, dass dies von Seitendes Gemeinderates erfolgen wird und somit ein neuer Vorstoss unnötig ist.

Für **Gemeinderat Konrad Hädener** decken sich die gemachten Überlegungen der Stadträte weitgehend mit den Erwägungen des Gemeinderates, zeigen aber ein anderes Endresultat auf. Er sieht Grund dafür bei der ausserordentlichen Verkehrssituation durch die viele Baustellen. Die Freienhofachse muss momentan die gesamte Verkehrslast mittragen. Ab 5. Juli wird die Burgstrasse frei sein und somit ist auch wieder eine Normalsituation auf der Freienhofachse gegeben. Gemäss Messungen erfüllt der Bypass während der baustellenfreien Zeiten seine Zielsetzung: 40% Reduktion von Fahrten auf den definierten Achsen. Bei einer zusätzlichen Entlastung durch die Burgstrasse können die Fahrten nochmals reduziert werden; somit sieht er dies als sehr gutes Ergebnis. Grundsätzlich werden die Bedenken aber geteilt. Er geht nochmals auf die Kommunalfahrzeuge ein. Bei der Ausnahme für Kommunalfahrzeuge sind klar Nutzfahrzeuge gemeint. Ab Anfangs Juli wird die Signalisation «zweiteiliges Fahrverbot» ersetzt durch «verbotene Einfahrt» und der Zusatz für Kommunalfahrzeuge wird entfernt. Das bedeutet, dass z.B. die Müllabfuhr ihre Routen ändern muss und nur unumgängliche Fahrten für Arbeiten auf dem Teilstück werden erlaubt sind.

Stadtratsbeschluss

Der Rat erklärt das Postulat wird mit 22 zu 15 Stimmen bei 2 Enthaltungen als erheblich und schreibt es einstimmig ab.

63. Fragestunde 09/2019 betreffend Spätere Strämu-Eröffnung

Peter Aegerter (SVP) vom 14. Mai 2019, Beantwortung

Die Antworten des Gemeinderates liegen auf.

64. Fragestunde 08/2019 betreffend Digitalisierung der Stadtverwaltung

Nicole Krenger (glp) vom 14. Mai 2019; Beantwortung

Die Antworten des Gemeinderates liegen auf.

Dringliche Eingänge

- Postulat: «5G Netz jetzt! Nicht erst Ende 2019», Hanspeter Aellig (FDP), Mark van Wijk (FDP) und Susanna Ernst-Reusser (FDP) vom 16. Mai 2019
- Postulat: betreffend Optimierung der Parkhausnutzung in der Gemeinde Thun Hanspeter Aellig (FDP), Mark van Wijk (FDP) und Susanna Ernst-Reusser (FDP) vom 16. Mai 2019

Der Stadtratspräsident merkt an, dass der Stadtpräsident eine Vorbemerkung zu den beiden Vorstössen wünscht.

Stadtpräsident Raphael Lanz argumentiert, dass beide dringlich eingereichten Vorstösse als Postulat betitelt. Es werden aber ganz konkrete Fragen, welche auch beantwortet werden möchten. Daher beantragt der Gemeinderat die Urheber, die Vorstösse in Interpellationen umzuwandeln. Um die Fragen seriös beantworten zu können, soll die Dringlichkeit abgelehnt werden.

65. Interpellation I 11/2019 betreffend 5G-Netz jetzt! - nicht erst Ende 2019

Hanspeter Aellig (FDP), Mark van Wijk (FDP) und Susanna Ernst-Reusser (FDP) vom 16. Mai 2019; Dringlichkeit

Hanspeter Aellig (FDP) begründet die Dringlichkeit. Die Stadt Thun ist weit hinten in der Umsetzungsphase geplant, was sehr bedauert wird. Er wandelt das Postulat auf Antrag des Gemeinderats in eine Interpellation um.

Der Rat lehnt die Dringlichkeit grossmehrheitlich ab.

66. Interpellation I 12/2019 betreffend Optimierung der Parkhausnutzung in der Gemeinde Thun

Hanspeter Aellig (FDP), Mark van Wijk (FDP) und Susanna Ernst-Reusser (FDP) und Mitunterzeichnende vom 16. Mai 2019; Dringlichkeit

Hanspeter Aellig (FDP) zieht die Dringlichkeit zurück.

Mitteilungen

Der Stadtratspräsident informiert über folgende Punkte:

- Ausgehändigte Unterlagen an der heutigen Sitzung: Jahresbericht Schloss Thun, Jahresbericht und Rechnung der Einwohnergemeinde Thun 2018 (inkl. Checklisten zur Behandlung in den Kommissionen und im Stadtrat), Stadtentwicklungskonzept
- Informationsveranstaltung betreffend Jahresbericht und Jahresrechnung vom 20.05.2019, 17.15 Uhr im Rathaus
- Stadtratsausflug vom 13.06.2019 - die Anmeldefrist läuft noch
- Die heutige Führung im Kunstmuseum für die Mitglieder des Stadtrats beginnt 20 Minuten nach Sitzungsende.

Eingänge

- Motion M 2/2019 Thun ist CO2 neutral bis spätestens 2050; Fraktionen SP, glp/BDP und Mitunterzeichnende vom 16. Mai 2019
- Motion M 3/2019 betreffend einem Förderfonds Energie für die Stadt Thun; Fraktionen SP, Grüne/JG, glp/BDP und Mitunterzeichnende
- Postulat P 8/2019 betreffend Rauchverbot auf öffentlichen Spielplätzen in der Stadt Thun; Simon Werren (BDP) Daniela Huber Notter (BDP) und Reto Vannini (BDP) vom 16. Mai 2019
- Postulat P 9/2019 betreffend Umstellung auf CO2-arme Fahrzeugflotte der Stadt Thun; Fraktionen Grüne/JG, SP, glp/BDP und Mitunterzeichnende vom 16. Mai 2019

- Postulat P 6/2019 betreffend mehr Biodiversitätsförderung in Thun; Fraktion Grüne/JG vom 16. Mai 2019
- Postulat P 7/2019 betreffend Sexismus und sexuelle Gewalt: nicht in meinem Parlament; SP-Fraktion und Mitunterzeichnende vom 16. Mai 2019
- Interpellation I 10/2019 zur Infrastrukturbewirtschaftung, zur Verkehrsführung und zum Bauverfahren in der Innenstadt; Hanspeter Aellig (FDP), Mark van Wijk (FDP) und Susanna Ernst-Reusser (FDP) vom 16. Mai 2019
- Interpellation I 11/2019 betreffend 5G-Netz jetzt! - nicht erst Ende 2019; Hanspeter Aellig (FDP), Mark van Wijk (FDP) und Susanna Ernst-Reusser (FDP) vom 16. Mai 2019
- Interpellation I 12/2019 betreffend Optimierung der Parkhausnutzung in der Gemeinde Thun, Hanspeter Aellig (FDP), Mark van Wijk (FDP) und Susanna Ernst-Reusser (FDP) und Mitunterzeichnende vom 16. Mai 2019; Dringlichkeit

Der Stadtratspräsident



Reto Schertenleib

Der Stadtratssekretär



Christoph Stalder