

### *Gegenstand der Mitwirkung*

Das Gesamtkonzept Bypass Thun Nord besteht aus dem Strassenplan Bypass Thun Nord und den Begleitprojekten der Gemeinden Thun, Steffisburg und Heimberg. Das Projekt basiert auf der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun sowie dem Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun.

### *Ziele*

Mit dem Gesamtkonzept Bypass Thun Nord sollen nach den Vorgaben der Gesamtverkehrsstudie für das Massnahmenpaket 2 folgende Ziele erreicht werden:

- Entlastung der beiden aarequerenden Achsen in der Innenstadt um ca. 40 % des heutigen MIV-Aufkommens
- Qualitative Verbesserung für den Fuss- und Veloverkehr in der Innenstadt
- Ausreichende Entlastung der beiden Hauptachsen Bernstrasse und Gurnigelstrasse (Reisezeit stabilisieren)

Mit dem Projekt können zudem folgende Wirkungen erzeugt werden:

- Direkte Anbindung des ESP Thun Nord / Steffisburg und des Entwicklungsgebiets Bahnhof Steffisburg an den Autobahzubringer Thun Nord
- Entlastung des Schwäbisquartiers vom MIV
- Entlastung der Zulgstrasse vom MIV, Erhöhung der Schulwegsicherheit

### *Projekthalte*

Das Projekt Strassenplan Bypass Thun Nord umfasst im Wesentlichen folgende Teile:

- Eine neue Strassenverbindung zwischen dem Knoten Allmendstrasse und dem Autobahzubringer Thun Nord mit neuer Aarequerung sowie neuen Anschlüssen an den ESP Thun Nord / Steffisburg und die Gewerbezone Schwäbis (Mittelstrasse);
- Die Verlängerung des Autobahzubringers Thun Nord als zur Bernstrasse parallele Hauptverkehrsstrasse bis zur Stockhornstrasse zur Erschliessung von Steffisburg unter Umgehung des überlasteten Abschnitts Anschluss Autobahzubringer – Stuckikreisel bzw. zur Entlastung und Gewährleistung der Leistungsfähigkeit dieses Abschnitts;
- Schaffen der Möglichkeit eines direkten Anschlusses von Heimberg Süd an den Autobahzubringer Thun Nord;

Als verkehrlich flankierende Massnahme in der Stadt Thun wird auf zwei kurzen Abschnitten in der Thuner Innenstadt – der Sinnebrücke/Kreuzgasse sowie der Allmendbrücke – der motorisierte Individualverkehr ab Inbetriebnahme des Bypass Thun Nord nur noch in eine Richtung fahren können, die Busse und die Velos werden hingegen weiterhin im Gegenverkehr geführt. Da die Allmendstrasse in den kommenden Jahren saniert werden muss, nimmt die Stadt Thun dies zum Anlass, die Strasse auf ihrer ganzen Länge auf die neuen Aufgaben als wichtige Verkehrsachse vorzubereiten und gestalterisch aufzuwerten. Die Burgerstrasse in Thun weist bereits heute eine hohe Lärmbelastung auf. Deshalb wird mit Blick auf die Inbetriebnahme des Bypass eine 134 Meter lange und 2 Meter hohe Lärmschutzwand vorgesehen.

Die Begleitprojekte in Steffisburg umfassen folgende Massnahmen:

- Ein Masterplan Landschaft und Siedlung, der die Schnittstellen zwischen neuer Strasse und Landschaft / Siedlung in einem grösseren räumlichen Zusammenhang thematisiert. Er konkretisiert die Resultate des Studienauftrags zur langfristigen Sicherstellung des Schutzes des Grüngürtels im Glockental und schlägt Massnahmen zur Gestaltung der Siedlungsränder und zur Aufwertung des Mühlbachs vor. Er wird in den teilregionalen Richtplan Landschaft überführt. Damit wird die Wirkung des heutigen kommunalen Schutzgebiets wesentlich verstärkt.
- Verkehrlich flankierende Massnahmen auf der Stockhornstrasse, im Schwäbisquartier und auf der Zulgstrasse, welche die Wirkung des Bypass zur Entlastung der Bernstrasse und von Wohnquartieren wie dem Schwäbis unterstützen.

Das Begleitprojekt Erschliessung Heimberg Süd beinhaltet eine neue Erschliessungsstrasse vom Knoten Heimberg Süd zum Coop-Zentrum. Damit soll eine südliche Erschliessung des Gewerbegebiets an das übergeordnete Strassennetz ermöglicht und die Erschliessung von Wohn- und Arbeits-/Einkaufsnutzungen entflechtet werden.

### *Mitwirkungsverfahren und Ergebnisse*

Das Mitwirkungsprojekt des Bypass Thun Nord und die kommunalen Begleitprojekte, aufgeteilt auf die Gemeinden Thun, Steffisburg und Heimberg, wurden vom 29. August bis zum 30. September 2008 im Rathaus Thun, im Gemeindehaus Steffisburg und im Gemeindehaus Heimberg gemeinsam öffentlich zur Mitwirkung aufgelegt. Für das Projekt Bypass und die Begleitprojekte (aufgeteilt nach Gemeinden) stand je ein separater Fragebogen zur Verfügung.

Zusätzlich zur öffentlichen Auflage wurde an drei öffentlichen Veranstaltungen über die zur Mitwirkung aufliegenden Projekte orientiert. Im Internet standen auf [www.bypassthunord.ch](http://www.bypassthunord.ch) weitere Informationen zum Gesamtprojekt und die Mitwirkungsunterlagen zur Verfügung.

Insgesamt gingen 417 Eingaben ein, davon 32 Briefe (mit Fragebogen zusammen oder separat). Die Auswertung der Fragebogen zeigt für das Gesamtprojekt und für die meis-

ten Massnahmen aus den Begleitprojekten je nach Frage eine deutliche Zustimmung von 60 % bis zu 90 %. Die in Briefform bzw. schriftlich abgegebenen Bemerkungen beinhalteten – was in einem Mitwirkungsverfahren üblich ist – überwiegend kritische Stellungnahmen, Anregungen und Fragen zu den Planungen. Betroffen davon sind namentlich die Parallelstrasse und die Erschliessung Heimberg Süd.

### ***Zusammenfassung der Mitwirkungsergebnisse zum Gesamtkonzept und Strassenplan Bypass Thun Nord***

*(Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK I: Mitwirkungsbericht Gesamtkonzept und Strassenplan Bypass Thun Nord)*

Alle Fragen zum Bypass wurden mehrheitlich mit „ja“ oder „eher ja“ positiv beantwortet. Die Anteile der positiven Antworten schwanken je nach Frage zwischen 66 % und 94 %. Erfreulich ist die grundsätzliche Zustimmung von 82 % der Mitwirkenden zum Gesamtkonzept des Bypass und dem damit verbundenen Ziel der Verkehrsverlagerung. Namentlich in Thun ist die Akzeptanz sehr hoch.

Die höchsten negativen Antworten („nein“ bzw. „eher nein“) erhielten mit Anteilen von 25 % bis 34 % die Erschliessung und der Knoten Heimberg Süd, die Langsamverkehrsverbindungen und die gewählte Lösung mit der Parallelstrasse im Glockental.

### ***Gesamtkonzept und Strassenanlage***

Der Bau des Bypass und das damit verbundene Ziel der Verkehrsverlagerung werden in den meisten Fragebögen und etlichen individuellen Eingaben deutlich befürwortet und unterstützt (135 Fragebögen und Eingaben). Kritisch wird in den Eingaben – insbesondere aus Steffisburg – vor allem die Verkehrsverlagerung ins Glockental und die neue Parallele zur Bernstrasse (33 Eingaben) beurteilt, sowie dass der Bypass die vorhandenen Probleme generell nicht lösen könne (17 Fragebögen, 12 individuelle Eingaben) oder nicht zumutbare Mehrbelastungen anstelle einer Verkehrsabnahme entstehen würden (7 Eingaben).

Das Gesamtkonzept Bypass Thun Nord ist Bestandteil des Massnahmenpakets 2 der in der Region in den Jahren 2002 und 2003 breit abgestimmten Gesamtverkehrsstudie Region Thun. Die Gesamtverkehrsstudie wurde inzwischen in das Agglomerationsprogramm Siedlung + Verkehr Thun integriert. Der Bypass ist somit Teil eines Ganzen und eingebettet in viele raumplanerische Massnahmen, aber auch solche zu Gunsten des ÖV (mehrheitlich bereits realisiert) und des Langsamverkehrs. Das Vorhaben des Bypass führt zu der angestrebten Entlastung in der Innenstadt und auf der Bernstrasse. Es erlaubt somit die aus wirtschaftlichen Gründen erforderliche attraktive Erreichbarkeit der Stadt Thun und von Steffisburg sowie indirekt eine verbesserte Erreichbarkeit des rechten Thunerseeufers. Namentlich in der Gemeinde Steffisburg erzeugt der Bypass zudem eine deutliche Verkehrsentlastung im Schwäbisquartier, zwischen der Gemeindegrenze zu Thun und dem Ziegeleikreisel wie auch in geringerem Mass auf der Zulgstrasse. Auf

einzelnen Strassenabschnitten führt die Lösung zwar auch zu Mehrbelastungen wie auf der Stockhornstrasse in Steffisburg, insgesamt nimmt die Summe aller von den Verkehrsmmissionen Betroffenen aber deutlich ab. Bei den stärker belasteten Strassenzügen werden entsprechend erforderliche Massnahmen getroffen.

Die Antwort auf die kritischen Eingaben zur Paralellstrasse im Glockental ist wie folgt: Mit der Verbindung zur Stockhornstrasse (Parallelstrasse) wird die Entflechtung des tangentialen Verkehrs zwischen Steffisburg und Thun West/Süd bzw. dem Autobahnanschluss Thun Nord und dem radial einfallenden Verkehr Heimberg – Steffisburg – Thun/rechtes Thunerseeufer beabsichtigt. Dieser tangentielle Verkehr soll die Bernstrasse nicht mehr belasten und behinderungsfrei über die Verbindung Stockhornstrasse – Bypass fliessen. Der heute stark überlastete Stuckikreisel wird somit wesentlich entlastet. Dementsprechend verbessert sich der Verkehrsfluss auf der Bernstrasse. Die Parallelstrasse ist zwingender Bestandteil des Projekts: Ohne diese ist das Ziel der nötigen Entlastung der Bernstrasse nicht erreichbar. Vielmehr erzeugt der Bypass ohne Parallelstrasse eine derartige Verkehrsumlagerung bzw. einen derartigen Mehrverkehr auf dem Stuckikreisel und abschnittsweise auf der Bernstrasse, dass das Verkehrsaufkommen nicht mehr abgewickelt werden könnte. Als Alternative zur Parallelstrasse käme beim Stuckikreisel ein Knoten mit Lichtsignalanlage in Frage. Dies würde aber im Bereich des Knotens einen Ausbau der Bernstrasse auf mindestens vier, auf der Stockhorn- und Schwäbisstrasse auch zusätzliche Spuren erfordern, was wegen der angrenzenden Bebauung undenkbar ist.

Das Landschaftsschutzgebiet Glockental reicht nicht bis an die Bernstrasse heran, sondern lässt seit längerem Raum für künftige Neubauten. So sind bereits heute geeignete Parzellen im Besitze möglicher Interessenten. Die langfristige Option, auf diesem Streifen verkehrserzeugende Nutzungen anzusiedeln, ist aus regionaler Sicht gut. Eine Erschliessung von der Bernstrasse aus wäre je nach neuer Nutzung aber schon beim heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr möglich. Die geringfügige Reduktion des kommunalen Schutzgebiets an den Rand der Parallelstrasse ermöglicht nun zu einem späteren, von der Gemeinde bzw. den Grundeigentümern zu bestimmenden Zeitpunkt die Einzonung und Nutzung dieses Zwischengeländes, ohne dass die Erschliessungsfrage dies verunmöglichen würde. Gegen eine noch lange dauernde, landwirtschaftliche Nutzung dieses Streifens spricht jedoch aus Sicht der Strasse überhaupt nichts. Zudem unterstützt die Integration des Masterplans Landschaft in den teilregionalen Richtplan Landschaft die Bemühungen, den Grüngürtel so stark als möglich zu schützen. Künftig wird es nicht mehr alleine in der Verantwortung der Gemeinde liegen, über den Bestand des Schutzgebiets zu entscheiden. Eine Reduktion des Schutzgebiets wird wegen des Richtplanstatus eine Genehmigung des Kantons erfordern. Indirekt erzeugt der Bypass bzw. die Parallelstrasse auch diesbezüglich einen gewünschten Nutzen.

### *Gebietserschliessungen Bahnhof Steffisburg und Heimberg Süd*

In den Fragebögen werden die Gebietserschliessungen Bahnhof Steffisburg mit knapp 120 und Heimberg Süd mit knapp 100 positiven Nennungen mehrheitlich befürwortet. In den brieflichen Eingaben halten sich positive und negative Stimmen die Waage (unter 10 Eingaben).

Die beiden Gebietserschliessungen Bahnhof Steffisburg und Heimberg Süd sind kommunale Aufgaben. Mit dem Strassenplan Bypass Thun Nord ermöglicht der Kanton die direkte Anbindung des Entwicklungsgebiets Bahnhof Steffisburg an den Knoten Glättimüli. Die damit geschaffene Möglichkeit der Ansiedelung von verkehrsintensiven Nutzungen zwischen dem Autobahnzubringer und dem Bahnhof Steffisburg ist aus verkehrstechnischer und raumplanerischer Sicht durch die direkte Anbindung an den Autobahnzubringer und die unmittelbare Nähe zum Bahnhof ideal, belastet die untere Bahnhofstrasse nicht, ebenso wenig Wohngebiete. Mit dem Projekt Bypass Thun Nord soll auch sichergestellt werden, dass die direkte Anbindung des Gebiets Heimberg Süd an den Autobahnzubringer möglich wird. Die Anbindung dieser Gebietserschliessung bedarf wegen ihrer Lage im Perimeter der Nationalstrasse der Zustimmung des Bundesamts für Strassen (ASTRA). Zusammen mit dem ASTRA und der Gemeinde muss in den nächsten Monaten entschieden werden, ob allenfalls auch grossräumige Alternativen zur Reduktion des Verkehrs auf der Gurnigelstrasse bzw. beim Autobahnanschluss Thun Nord zu prüfen sind und ob die weitere Projektierung der Erschliessung Heimberg Süd bis zum Beginn der nächsten Ortsplanungsrevision sistiert oder an ihr festgehalten werden soll.

### *Langsamverkehr*

In den Fragebögen mehrheitlich befürwortet (93 zustimmende zu 44 ablehnende Nennungen), stösst das Langsamverkehrskonzept in den individuellen Eingaben auf grössere Kritik (30 Eingaben): Die Erfordernis einer neuen Zulgrücke wird in Frage gestellt, zumindest solange die Bahnübergänge bestehen bleiben. Die neuen Radwegverbindungen werden als überflüssig bezeichnet, insbesondere da mit dem Aareweg und dem Radweg entlang der Bahn bereits zwei Einfallsachsen bestehen. Auch die Velounterführung Glättimüli wird als nicht optimal für den Langsamverkehr und zu aufwendig kritisiert.

Der Oberingenieurkreis I wird die Radwegverbindungen in der nächsten Projektphase optimieren und vereinfachen. Bestandteil des Strassenplans Bypass Thun Nord werden nur die direkt im Projektperimeter liegenden Massnahmen wie die Verbindung Bernstrasse – Glättimüli – neue Aarebrücke – Allmendstrasse sowie die entsprechenden lokalen Verknüpfungen und Querungen des Bypass sein. Weitergehende langfristige Anpassungen (z.B. im Zusammenhang mit der später einmal denkbaren Aufhebung der Bahnübergänge) sind nicht Gegenstand des vorliegenden Projekts. Für die Unterführung Glättimüli wird eine Alternative gesucht.

### *Umgestaltung Bernstrasse*

Die Massnahmen auf der Bernstrasse werden lediglich in vier Eingaben durch Anstösser kritisiert. Die vorliegende Lösung wird im Rahmen der Weiterbearbeitung noch optimiert. Mit den Direktbetroffenen wird das Gespräch gesucht, um gemeinsame und gut funktionierende Lösungen zu entwickeln.

### *Zusammenfassung der Mitwirkungsergebnisse Begleitprojekte Stadt Thun (Stadt Thun: Mitwirkungsbericht flankierende Massnahmen Thun zum Bypass Thun Nord)*

Die Fragen wurden mehrheitlich mit "ja" oder "eher ja" beantwortet. Eine Mehrheit sieht den Bypass als Chance für die Stadtentwicklung und ist mit der vorgeschlagenen Verkehrslösung in der Innenstadt einverstanden.

### *Einbahnsystem Innenstadt*

In über  $\frac{3}{4}$  aller Fragebögen wird das Einbahnsystem positiv beurteilt. In den individuellen Eingaben wird die Verkehrslösung für die Innenstadt wegen der etwas längeren Verkehrswege, Befürchtungen vor negativen Auswirkungen für die Innenstadt und unnötige Behinderungen eher kritisch beurteilt. Es wird befürchtet, dass diese "Umwege" von den Kunden der Innenstadt, nicht akzeptiert werden und damit die Altstadt noch mehr abgeschottet wird. Zudem wird gefordert, dass ohne Parkhausring der Einbahnverkehr nicht eingeführt werden soll.

Das Tiefbauamt der Stadt Thun hält aufgrund der überwiegend positiven Mitwirkung an der angestrebten Verkehrslösung für die Innenstadt fest. Die flankierenden Massnahmen in der Thuner Innenstadt sind Teil der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun. Mit ihnen soll der Durchgangsverkehr aus der Innenstadt auf den Bypass verlagert werden. Durch den Einbahnverkehr auf den Aarebrücken entstehen etwas längere Fahrwege, welche jedoch durch die Entlastung vom Durchgangsverkehr und den verstetigten Verkehr kompensiert werden. Die Innenstadt, insbesondere die Obere Hauptgasse wird nicht verkehrsfrei gemacht. Durch die Einbahnregelung erfolgt lediglich eine andere Erschliessung der Oberen Hauptgasse. Der Einbahnverkehr soll mit der Eröffnung des Bypass Thun Nord eingeführt werden. D.h. es ist nicht vorgesehen, das Einbahnsystem ohne Bypass resp. vor dessen Inbetriebnahme einzuführen.

Der Einbahnverkehr verlagert den Durchgangsverkehr auf den Bypass und kann nicht mit dem Parkhausring verknüpft werden. Die Stadt Thun und die Parkhaus Thun AG streben die Vervollständigung des Parkhausrings mit den Parkhaus-Standorten City Ost und City Süd an. Die Auswirkung der Parkhäuser auf den Durchgangsverkehr auf den Aareübergängen wird eher gering sein, ist jedoch als Teil des Ganzen wichtig. Mit der Realisierung dieser Parkhäuser wird ebenfalls das Parkplatzeitsystem aktuell.

### *Massnahmen Allmendstrasse*

Auch die Umgestaltung der Allmendstrasse mit den verschiedenen Massnahmen wird bis zu über 90 % in den Fragebögen befürwortet.

Die alten, unter dem Belag liegenden Betonplatten verursachen Schäden an der Strassenoberfläche. Die Allmendstrasse muss daher in den nächsten Jahren saniert werden. Im Zusammenhang mit diesen Sanierungsarbeiten wird der vorhandene Strassenraum neu aufgeteilt und die Verkehrskreisel realisiert. Poller sind im Mittelstreifen keine vorgesehen. Mittelinseln bei den Fussgängerstreifen erhöhen die Sicherheit und sind bei dieser Verkehrsbelastung nötig.

### *Zusammenfassung der Mitwirkungsergebnisse der Begleitprojekte Steffisburg*

*(Einwohnergemeinde Steffisburg: Mitwirkungsbericht Begleitprojekte Steffisburg zum Bypass Thun Nord)*

Die Massnahmen im Quartier Schwäbis und auf der Zulgstrasse sowie zur Landschaftsverträglichkeit werden mit einer Zustimmung zwischen 60 bis 80 % mehrheitlich begrüsst. Die Einzonung der Fläche zwischen Bernstrasse wird hingegen abgelehnt. Die Anpassung der Stockhornstrasse wird je zu Hälfte befürwortet resp. abgelehnt; in den Bemerkungen wird jedoch eine starke Opposition zum Ausdruck gebracht.

### *Massnahme Stockhornstrasse*

In den Fragebögen halten sich Zustimmung und Ablehnung die Waage. In den individuellen Eingaben wird festgehalten, dass das Problem des Mehrverkehrs auf der Stockhornstrasse nicht mit einem zusätzlichen Trottoir gelöst werden kann und der Ziegeleikreisel für den Mehrverkehr nicht genügend leistungsfähig sei. Zudem wird ein Verlust von Parkplätzen, Aussenverkaufsflächen, Warenumserschlagplatz und Vorgärten befürchtet, insb. wäre dabei das ansässige Gewerbe betroffen.

Die Gemeinde Steffisburg wird die Anliegen der Anwohnerschaft und des Gewerbes in der weiteren Planung überprüfen und gemeinsam mit den Betroffenen nach Lösungen suchen. Auch die Überprüfung der Situation am Ziegeleikreisel ist Gegenstand der weiteren Planung.

### *Massnahmen Schwäbis und Zulgstrasse*

In den Fragebögen wird den Massnahmen im Schwäbis und auf der Zulgstrasse deutlich zugestimmt (54 resp. 53 positive Nennungen), während sich in den individuellen Eingaben sowohl eine Zustimmung (18 Eingaben) wie auch Vorbehalte zur Tempo 30-Zone

(14 Eingaben) sowie Bedenken gegenüber der Zufahrt für den Werkverkehr im Schwäbis (10 Eingaben) finden.

Die Gemeindebehörden von Steffisburg beantworten die individuellen Eingaben wie folgt: Die vorgesehenen verkehrlich flankierenden Massnahmen zum Bypass dienen der Verkehrssicherheit, bringen eine beträchtliche Verkehrsentslastung für das Wohnquartier und sind nicht als Schikane der Anwohner geplant. Messungen in anderen Tempo 30-Zonen haben ergeben, dass die grosse Mehrheit der Autofahrer sich an die Geschwindigkeit halten.

Die Gemeinde wird dafür sorgen, dass die Gewerbebetriebe im Schwäbis weiterhin an ihrem Standort funktionieren können. Die Werkszufahrten zu den Arbeitsgebieten im Schwäbis sollen zukünftig primär direkt über den Bypass erfolgen; daher werden für Zulieferer und Kunden die Betriebe besser zu finden sein als bisher.

### *Masterplan Landschaft + Siedlungen*

Die langfristige Erhaltung der Grünräume im Glockental und der Glättimüli ist in der Mitwirkung unbestritten und den Massnahmen des Masterplans wird in den Fragebögen mehrheitlich zugestimmt. In verschiedenen Eingaben wird gefordert, die Fläche zwischen Bernstrasse und Verbindung Stockhornstrasse nicht einzuzonen sondern das Kulturland resp. die zusammenhängende Grünfläche zu erhalten. Die Baumreihen werden in Fragebogen mehrheitlich begrüsst, es gibt jedoch Bedenken zur Umsetzung.

Die Gemeinde Steffisburg beabsichtigt mit dem Masterplan Landschaft und Siedlungen – der integrierender Bestandteil des Richtplans Landschaft TIP sein wird – das Glockental als zusammenhängender Grünraum langfristig zu schützen. Das bestehende Landschaftsschutzgebiet lässt jedoch schon heute Raum für Neubauten entlang der Bernstrasse, da an dieser zentralen, gut erschlossenen Lage Bauland grundsätzlich gefragt ist. Eine allfällige Bebauung benötigt aber zuvor eine Änderung des Zonenplans.

Die Baumreihen sind wichtige Elemente des Masterplans Landschaft und Siedlungen sowie des Gesamtkonzepts Bypass Thun Nord, die den Siedlungs- und Landschaftsraum langfristig gliedern und die zukünftigen Siedlungsränder festlegen sollen. Die Gemeinde Steffisburg wird die Anliegen zu den Baumreihen in der weiteren Planung überprüfen.

### *Zusammenfassung der Mitwirkungsergebnisse des Beleitprojekts Gebietserschliessung Heimberg Süd*

*(Einwohnergemeinde Heimberg: Mitwirkungsbericht Begleitprojekt Heimberg Süd)*

Die Beurteilung der Gebietserschliessung Heimberg Süd mit einem direkten Anschluss an den Autobahnzubringer fällt mehrheitlich negativ aus, die Fragen wurden mehrheitlich mit nein/eher nein beantwortet. Viele Mitwirkende lehnen die Anbindung grundsätzlich ab bzw. bezeichnen sie als sinnlos. Am wenigsten Zustimmung fanden dabei die angestreb-

te Verkehrsentslastung und ein Anschluss des Wohngebiets Obere Au an die neue Erschliessungsstrasse. Die angestrebte Verkehrsverlagerung wird durch viele Eingaben aus dem Quartier (Bewohner, Gewerbetreibende und Leist Obere Au) u. a. wegen dem Landverbrauch und der Befürchtung vor einer Verschlechterung der Lebensqualität im Quartier, vor Schleichverkehr auf Töpferweg, Jägerweg und Blümlisalpstrasse sowie vor negativen Auswirkungen auf das Gewerbe abgelehnt. Zudem wird bezweifelt, dass sich die Verkehrssituation auf der Gurnigelstrasse kaum wesentlich verändern würde. Dagegen unterstützen eine Mehrheit der Ortsparteien, Organisationen, einzelne betroffene Gewerbebetriebe und Bewohner aus dem Quartier sowie kommunale, regionale und kantonale Stellen die Verkehrsverlagerung als langfristiges, regional bedeutendes Vorhaben.

Fast 70 % der Mitwirkenden stammen aus dem Gebiet Obere Au, welche entsprechend stark durch das Vorhaben betroffen sind. Unter diesen Voraussetzungen ist das Ergebnis für die gesamte Gemeinde Heimberg nur bedingt repräsentativ.

Die Gemeinde Heimberg beantwortet die ablehnenden Eingaben wie folgt: Eine Verkehrsverlagerung hat für diejenigen, die davon tangiert werden zwangsweise negative Einflüsse. Diese Nachteile sind den übergeordneten Interessen sowie dem positiven Signal aus der Bevölkerungsbefragung 2008 gegenüberzustellen und abzuwägen. Dazu ist das Projekt weiter zu entwickeln und gestützt auf die Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen einer umfassenden Interessenabwägung zu beurteilen. Trotz massiver Opposition im Quartier wäre nicht zu verantworten, dieses innerhalb eines regionalen Gesamtkonzepts wichtige Vorhaben bereits zum jetzigen Zeitpunkt fallen zu lassen.

Der Lärmschutz für die Anwohner ist nicht nur eine gesetzliche Auflage, die es zu erfüllen gilt. Es ist auch ein Anliegen der Gemeinde, dass wirksamer und mit dem Siedlungsbild verträglicher Lärmschutz ermöglicht werden kann. Eine unterirdische Linienführung musste aus Gründen des Landbedarfs, der Verknüpfung mit dem Gewerbe und aufgrund der enormen Mehrkosten verworfen werden. Die Weiterentwicklung zum Bauprojekt wird in diesem Bereich eine vertiefte Bearbeitung und Lösungsfindung unter Einbezug der Betroffenen erfordern.