

Stadtratssitzung vom 22. Januar 2021

Bericht Nr. 27/2020

Gesamtverkehr. Verkehrsmonitoring und Berichterstattung

Bewilligung eines Gesamtkredits in der Höhe von 1.6 Mio. Franken für eine aussagekräftige Erfolgskontrolle über die Wirkung und den Grad der Zielerreichung der städtischen Verkehrspolitik (Verkehrsmonitoring)

1. Ausgangslage

Aufgrund der Annahme der Städteinitiative wurde das neue *Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement)* am 1. Januar 2017 in Kraft gesetzt. Es setzt vorab qualitative Ziele für die künftige Verkehrspolitik der Stadt Thun. Eine wichtige Zielsetzung ist die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV), den Veloverkehr und den Fussverkehr, sodass eine künftige Steigerung des Gesamtverkehrsaufkommens primär über diese Verkehrsträger abgewickelt werden kann (Art. 12). Zudem wird eine Berichterstattung über die Umsetzung von Massnahmen und deren Wirksamkeit hinsichtlich der gesetzten Ziele gefordert (Art. 14).

Die allgemeinen Ziele des Mobilitätsreglements wurden im *Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun (GVK 2035)*, welches Ende 2018 vom Gemeinderat genehmigt wurde, konkretisiert. Es enthält detaillierte Strategien und Netzpläne für die verschiedenen Verkehrsträger und definiert für den Zeithorizont bis 2035 konkrete Massnahmen zur Erreichung der gesetzten Ziele der städtischen Verkehrspolitik. Einzelne dieser Massnahmen wie die Entlastung der Innenstadt und deren Wirkungskontrolle, die Umsetzung von Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr, die Aufwertung der öffentlichen Räume in der Innenstadt und den Quartierzentren oder eine emissionsarme City-Logistik finden sich auch in den *Legislaturzielen 2019-2022* des Gemeinderats. Das hier thematisierte Verkehrsmonitoring leistet einen direkten Beitrag zum Legislaturziel 6 «Die Verkehrssituation hat sich verbessert», indem Voraussetzungen für die Wirkungskontrolle geschaffen werden. Zudem leistet es im Massnahmenbereich Mobilität einen wichtigen Beitrag zur Erreichung des Energiestadtlabels Gold (Legislaturziel Nr. 7).

Mit der GVK-Massnahme Mo1 «Verkehrsmonitoring-System und Berichterstattung, Umsetzung Mobilitätsreglement» soll eine umfassende Erfolgskontrolle der längerfristig ausgelegten Umsetzungsarbeiten sichergestellt werden. Diese Erfolgskontrolle ist eine unabdingbare Voraussetzung, um die künftige Verkehrsentwicklung ausreichend erfassen und steuern zu können.

In einem ersten Schritt wurde 2020 ein *Konzept «Verkehrsmonitoring und Berichterstattung»* durch ein externes, spezialisiertes Büro erarbeitet. Die Arbeiten wurden durch Planungsamt, Tiefbauamt und die Fachstelle Umwelt, Energie und Mobilität begleitet. Das vorliegende Ergebnis zeigt auf, wie in der Stadt Thun gezielt Verkehrsdaten erhoben, ausgewertet und für eine periodische Berichterstattung aufbereitet werden sollen, um künftig die Wirkung der Verkehrsmassnahmen und den Fortschritt in Hinsicht auf die gesetzten Ziele der Verkehrspolitik fundiert darlegen zu können. Auf

der Basis des Konzepts wird nun - vor Einleiten weiterer Schritte - ein Gesamtkredit für die Jahre 2020 bis 2035 beantragt, welcher die Umsetzung des Verkehrsmonitorings, die nötigen baulichen Investitionen, die Kosten für die Datenbeschaffung sowie die externen Aufwendungen für den Betrieb, die Auswertung, die Beratung und die jährliche Berichterstattung umfassen.

2. Warum braucht es ein städtisches Verkehrsmonitoring?

Die Entwicklung des Stadtverkehrs weist eine hohe Komplexität auf. Die Verkehrsmenge, die bevorzugte Linienwahl und die Verteilung der Mobilität auf die verschiedenen Verkehrsträger (Modalsplit) sind im Laufe der Jahre starken Veränderungen unterworfen. Sie wirken sich in der wachsenden Stadt direkt auf die Belastung des Verkehrsnetzes und die Lebensqualität in den Quartieren aus. Will man die Wirksamkeit von Verkehrsmassnahmen überprüfen oder die Folgen von Veränderungen im Verkehrsnetz vorausschauend abschätzen, sind zuverlässige Verkehrsdaten unabdingbar.

In der Stadt Thun wurden bisher nur punktuell oder projektspezifisch Verkehrsdaten erhoben. Vorab wurden Daten des MIV, vereinzelt auch Daten des Veloverkehrs erhoben. Daten des Fussverkehrs wurden hingegen bisher nicht erhoben. Mit Ausnahme von zwei Dauermessstellen des Bundes und des Kantons zum MIV stehen deshalb keine verwertbaren Zeitreihen von Daten zur städtischen Verkehrsentwicklung zur Verfügung. Verlässliche Aussagen über die bisherige und künftige Entwicklung der Verkehrsmenge oder des Modalsplits auf dem städtischen Verkehrsnetz können auf dieser ungenügenden Daten-Grundlage nicht erfolgen.

Mit dem Mobilitätsreglement verfolgt die Stadt Thun die Absicht, den Stadtverkehr insgesamt nachhaltiger und verträglicher auszugestalten. Demnach spielen insbesondere die Entwicklung der Gesamtverkehrsmenge, deren Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger sowie die Verteilung des MIV auf Basis- und Quartiernetz eine zentrale Rolle. Um diese Grössen langfristig beobachten und beurteilen zu können, sind über die Jahre vergleichbare Daten zu allen Verkehrsträgern MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr nötig, welche nur mit Dauer-Messstellen gewonnen werden können. Erst durch sie lassen sich der Grad der Zielerreichung und die Wirkung der getroffenen Massnahmen beurteilen. Sie erlauben gezielte Eingriffe und Steuerungsmöglichkeiten für allfällig nötige Kurskorrekturen und ermöglichen damit eine optimierte Lenkung der künftigen Verkehrsplanung.

3. Verkehrsdaten als Grundlage für das Verkehrsmonitoring

Die Datengrundlage für das Verkehrsmonitoring setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen, die sich sinnvoll ergänzen. Kernstück ist das neue *städtische Verkehrs-Messnetz*. Es umfasst neun Messstellen. Vier Messstellen entlang der Bahnachse eignen sich, um die Entwicklung des Gesamtverkehrs zu untersuchen (und den städtischen Modalsplit zu ermitteln). An diesen werden MIV, ÖV (Passagierzahlen) und Velo- und Fussverkehr untersucht. Vier weitere Messstellen (mit MIV und meist auch Velo- und Fussverkehr) befinden sich in den Quartieren. Sie erlauben Aussagen zur Beruhigung der Quartierstrassen und der Entlastung vom motorisierten Durchgangsverkehr. Mit einer Messstelle im Westen (sowie den vorhandenen Dauer-Messstellen des Kantons und des Bundes) kann die Entwicklung des Verkehrs auf den Einfallsachsen nach Thun untersucht werden. Von besonderer Bedeutung ist, dass neu nun auch systematische Messungen des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velofahrer) erfolgen. Es ist geplant an drei Messstellen ergänzend Echtzeitanzeigen im Sinne eines «Velobarometers» anzubringen. Das städtische Messnetz könnte bei Bedarf zu

einem späteren Zeitpunkt ausgebaut und auf Kantonstrassen erweitert werden, um den Verkehrsfluss in zwei Kordons (einem Innenstadt-Kordon und einem Weststadt-Kordon) abzubilden. Eine erste Anfrage beim Kanton Bern hat allerdings ergeben, dass der Kanton derzeit kein Bedürfnis nach weiteren kantonalen Dauer-Messstellen hat.

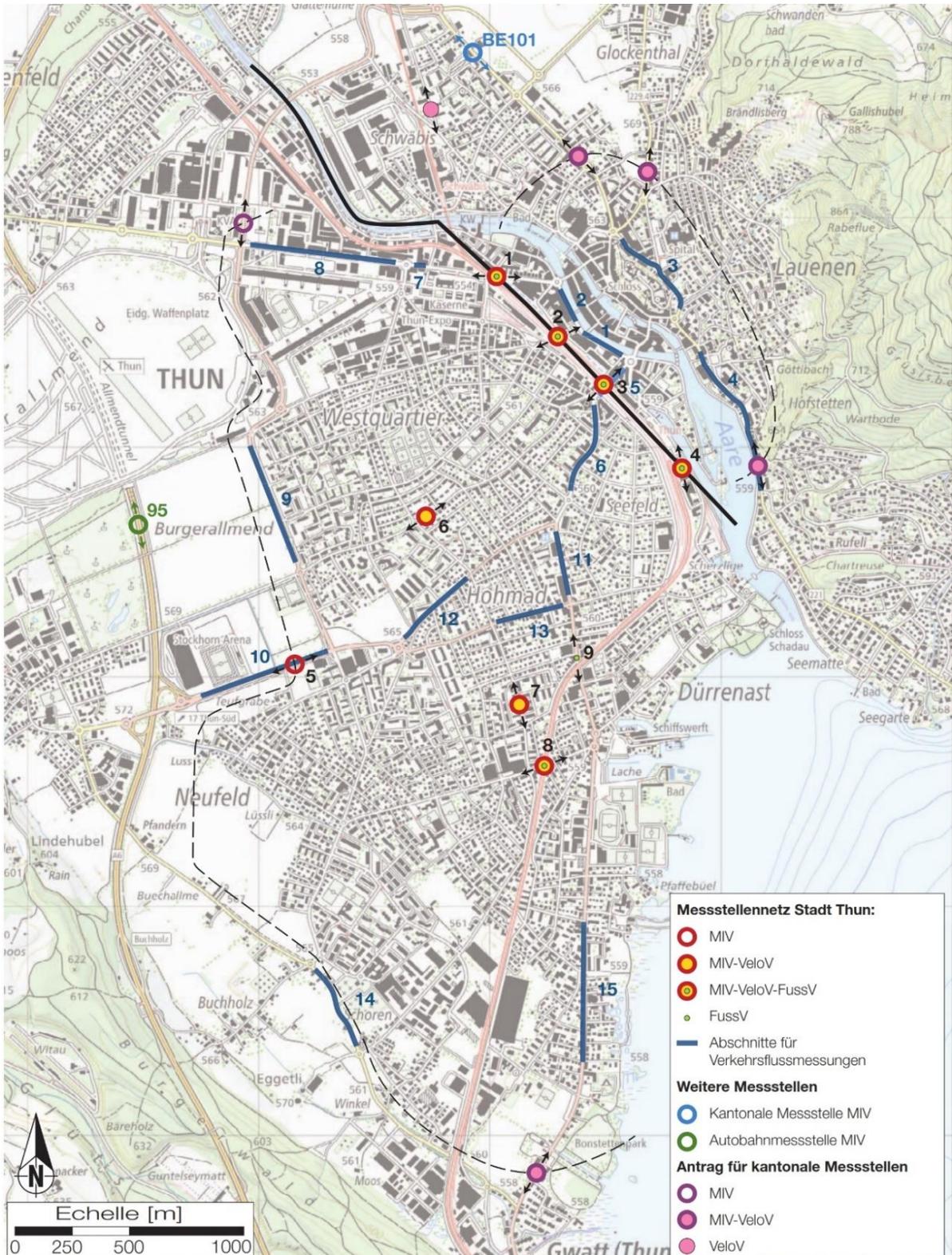


Abbildung des städtischen Verkehrs-Messnetzes:

Neben den neun neuen Messstellen der Stadt Thun umfasst es zwei bestehende Dauer-Messstellen von Bund und Kanton. Das Messnetz kann später bei Bedarf (oder durch Beteiligung des Kantons) durch weitere Messstellen auf den Kordons Innenstadt und Weststadt ergänzt werden. Eine erste Anfrage für sechs weitere Dauermessstellen wurde vom Kanton allerdings negativ beantwortet.

Ergänzend zu den stadteigenen Messdaten werden weitere Daten erhoben bzw. für eine stadtbezogene Auswertung verwendet. Hierbei handelt es sich um folgende Datenquellen:

Mikrozensus Verkehr: Der Mikrozensus liefert wichtige Daten für den Zeitreihenvergleich und den Quervergleich mit anderen Städten. So weist er insbesondere den Modalsplit, d.h. die Verteilung der Gesamtverkehrsmenge auf die Verkehrsträger, aus. Die Erhebung erfolgt alle fünf Jahre durch eine Bevölkerungsbefragung. Die Stichprobendichte wird im Kanton Bern jeweils durch die Region bestimmt. Die bisherigen Stichprobendichten waren für eine Auswertung auf städtischer Ebene zu gering, um belastbare Aussagen zum Modalsplit zu erhalten. Die Stadt Thun wird sich deshalb bei der Region für eine künftig höhere Stichprobenzahl einsetzen.

Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr: An dieser Befragung der Städtekonferenz Mobilität, welche alle fünf Jahre stattfindet, soll die Stadt Thun künftig gezielt partizipieren. Sie liefert Vergleichsdaten zu anderen Städten und lässt zusätzliche zielgerichtete Fragen zum Verkehrsverhalten der Thuner Bevölkerung zu. Im Vordergrund stehen diesbezüglich Fragen, die die Zufriedenheit der Verkehrsteilnehmenden betreffen.

Google-Modelldaten: Google verfügt über Modelldaten zum Verkehrsfluss auf Strassenzügen, welche durch Handy- und Fahrzeugdaten gewonnen werden. Die Daten sollen für ausgewählte Strassenzüge zur Auswertung gelangen, insbesondere um Aufschluss über den Verkehrsfluss des MIV auf dem Basisnetz zu erhalten.

Im Weiteren sollen stadtinterne GIS-Analysen, Unfallzahlen und der Strassenfahrzeugbestand aus dem Bundesamt für Statistik, Passagierzahlen von Bahn (SBB, BLS) und Bus (STI), Betriebsdaten der Parkhäuser sowie Betriebsdaten von Car- und Bike-Sharing-Anbietern zur Anwendung kommen.

4. Messgrössen und Indikatoren zur Beurteilung der Zielerreichung

Das Zielsystem wird durch das Mobilitätsreglement und das Gesamtverkehrskonzept definiert. Durch die Wahl geeigneter Messgrössen und Indikatoren soll künftig die Entwicklung des Verkehrs hinsichtlich der wichtigsten gesetzten Ziele quantifizierbar und beurteilbar werden. Wichtig ist hierbei, dass diese Beurteilung möglichst einfach, anschaulich und nachvollziehbar erfolgen kann, damit sie auch für die Öffentlichkeit rasch und verständlich aufbereitet werden kann.

Das Zielsystem der wichtigsten Ziele umfasst 14 messbare Teilziele und wurde für das Verkehrsmonitoring wie folgt festgelegt:

Mehrverkehr primär über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abwickeln

- 1 Reduktion des Gesamtverkehrs (5 % Reduktion gegenüber Trend)
- 2 Stabilisierung der MIV-Menge (Trendumkehr)
- 3 Modalsplit: Mehrverkehr primär über ÖV, Velo- und Fussverkehr (modale Verlagerung)

Strassenverkehr verflüssigen und Innenstadt entlasten

- 4 Flüssige Verkehrsabwicklung MIV (auf dem Basisnetz)
- 5 Ausreichend Kapazität auf Basisnetz (Stauerscheinungen)

- 6 Konsequente Abstimmung des MIV-Durchleitungsverkehrs auf den Bypass Thun Nord
- 7 MIV-Durchgangsverkehr findet auf dem Basisnetz statt
- 8 Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr
- 9 Parkhausring (zur Entlastung des innenstädtischen Strassenraums)

Die wichtigsten Unfallschwerpunkte sanieren

- 10 Sicherheit: Reduktion der Unfälle (Sanierung von Knoten)

Quartierstrassen beruhigen und Velohaupttroutennetz schaffen

- 11 Verbesserung der Qualität des Velonetzes (Netzlücken)
- 12 Entlastung der Wohnquartiere, des Quartiernetzes vom MIV (Durchgangsverkehr)

Bahnhof als effiziente Verkehrs-Drehscheibe optimieren und

ÖV im Innenstadtbereich und auf Zugangsachsen priorisieren

- 13 Angebotsausbau ÖV (in Spitzen) (Steigerung ÖV um 40 %)
- 14 Bedarfsgerechte zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des ÖV

Die Entwicklung des städtischen Verkehrs soll auf der Grundlage eines *Referenzzustandes* (Ausgangszustand) beurteilt werden. Dieser wäre grundsätzlich auf das Inkrafttreten des Mobilitätsreglements im Jahr 2017 festzulegen. Aufgrund der schlechten Verkehrsdaten-Lage ist jedoch eine Bestimmung des Referenz-Zustandes auf diesen Zeitpunkt nur teilweise möglich. Um eine möglichst frühe und vollständige Erfassung des Referenz-Zustands zu erfassen, ist demnach eine rasche Erhebung erster Verkehrsdaten im städtischen Verkehrsmessnetz von grosser Bedeutung. Nach Annahme des Kredits könnten 2021 das städtische Messnetz aufgebaut und erste Messdaten erhoben werden. Ein erstes vollständiges Erhebungsjahr wäre jedoch erst 2022 möglich.

Auf der Grundlage des Zielsystems und der definierten Messgrössen und Indikatoren (vgl. Beilage 3) soll eine jährliche Berichterstattung zur Verkehrsentwicklung erfolgen, welche die wichtigsten Messdaten anschaulich zusammenstellt und in Form eines «Ampelsystems» einfach interpretiert. Dieses *Wirkungscontrolling* soll im jährlichen Bericht durch ein *Vollzugscontrolling* ergänzt werden, welches Rechenschaft über den Fortschritt der Massnahmen-Umsetzung und die aufgelaufenen Kosten geben soll. Nach einer Initialisierung im ersten vollständigen Berichtsjahr 2022, welche auch die Bestimmung des Referenz-Zustands beinhaltet, soll die Berichterstattung in den Folgejahren vollständig und standardisiert erfolgen. Für das Jahr 2027 ist in Anlehnung an das Mobilitätsreglement ein umfangreicherer Gesamtbericht vorgesehen, welche die bisherige Entwicklung des Verkehrs als Zwischenstand zusammenfasst und den daraus resultierenden Handlungsbedarf aufzeigt sowie allfällige Kurskorrekturen in der Verkehrsplanung empfiehlt.

5. Die Kosten für das Verkehrsmonitoring und die Berichterstattung als Gesamtkredit bis 2035

Für die Erstellung des Konzepts sowie die Planung und Submission des Messstellennetzes hat der Gemeinderat Ende 2019 einen ersten Kredit in der Höhe von 110'000 Franken bewilligt. Das Konzept konnte im dafür vorgesehenen Teilkredit von 65'000 Franken abgeschlossen werden. Die Arbeiten für die Planung und Submission des Messstellennetzes wurden bereits im vereinbarten Kreditrahmen offeriert. Bevor diese Arbeiten jedoch in Auftrag gegeben werden, soll dem Stadtrat der Gesamtkredit über sämtliche anfallenden Arbeiten bis ins Jahr 2035 - in Form von drei Verpflichtungskrediten - zum Beschluss unterbreitet werden.

Die im folgenden Kreditantrag aufgeführten Kosten umfassen Arbeitsschritte, welche extern durch spezialisierte Fachkräfte erbracht werden müssen. Dazu zählen: die Realisierung des städtischen

Messstellennetzes, der Betrieb und Unterhalt der Messstellen, die Kosten für die Befragungen und die weitere Datenbeschaffung, spezialisierte Auswertungsarbeiten der Daten, die Erhebung des Referenz-Zustands und die Verfassung der Jahresberichte und des Gesamtberichts 2027 sowie fachliche Beratungen. Daneben entsteht ein zusätzlicher, nicht zu vernachlässigender verwaltungsinterner Aufwand, welcher in den Abteilungen Planungsamt, Tiefbauamt und der Fachstelle UwEM anfällt. Er beträgt geschätzt rund 700 Stunden einmalig (wovon 250 bereits 2020 geleistet wurden) und geschätzt 120 Stunden jährlich wiederkehrend für verschiedene Projektleitungsarbeiten, die Datenbeschaffung und die Bereitstellung von Grundlagen für das Verfassen des Berichts und dessen Freigabe. Dieser interne Aufwand soll im Rahmen des heutigen Personalbestands geleistet werden, obschon die Aufgabengebiete in den Abteilungen erweitert werden. Im Rahmen der Konzepterarbeitung hat sich gezeigt, dass die im GVK 2035 für die Massnahme Mo1 enthaltene grobe Kostenschätzung von 0.5-1.0 Mio. Franken deutlich zu tief liegt, weil insbesondere der Aufbau und Betrieb eines aussagekräftigen städtischen Messstellennetzes sowie die Berichterstattung deutlich höheren Aufwand verursachen.

Die folgende Tabelle gibt den Überblick über die erwarteten externen Gesamtkosten und den zusätzlichen geschätzten internen Verwaltungsaufwand für das Verkehrsmonitoring und die Berichterstattung bis ins Jahr 2035. Der beantragte Gesamtkredit gründet auf der detaillierten Kostenschätzung des erarbeiteten Konzepts zuzüglich einer Reserve von ca. zehn Prozent. Er beträgt 1.6 Mio. Franken und umfasst drei Verpflichtungskredite:

- Einen Verpflichtungskredit zu Lasten Investitionsrechnung Tiefbauamt über 393'000 Franken für die Realisierung des Messstellennetzes.
- Einen Verpflichtungskredit zu Lasten der Investitionsrechnung über 287'000 Franken für die nötigen Investitionen in die Datenbeschaffung und den Gesamtbericht 2027.
- Einen Verpflichtungskredit zu Lasten der Erfolgsrechnung der Jahre 2022-2035 von insgesamt 920'000 Franken für die jährlich wiederkehrenden budgetrelevanten Ausgaben für externe Dienstleistungen.

Teilarbeit	für Kredit zust. Abteilung	Total Kosten bis 2035 in Fr.	davon Ausgaben zu Lasten Investitions-Rechnung in Fr.	davon Ausgaben zu Lasten Erfolgs-Rechnung 2022-2035* in Fr.	zusätzlicher Aufwand stadt-intern (geschätzt)	
					einmalig in h	jährlich in h
<i>Konzept</i>	PLA	65'000	65'000	0	250	-
<i>Messstellennetz: Planung, Submission</i>	PLA	45'000	45'000	0	55	-
<i>Total bewilligter Kredit Gemeinderat (GRB 42/15.01.2020)</i>	PLA	110'000	110'000	0		
Messstellennetz: Realisierung	TBA	355'000	355'000	0	100	-
Messstellennetz: Betrieb	TBA	495'000	0	495'000	-	50
Datenbeschaffung: Mikrozensus Verkehr	PLA	70'000	70'000	0	35	-
Datenbeschaffung: Bevölkerungs-Befragung Stadtverkehr	PLA	90'000	60'000	30'000	140	5
Datenbeschaffung: Weitere (Google-Daten, BfS-Daten, ...)	PLA	95'000	10'000	85'000	20	50
Jahresberichte (externe Erarbeitung)	PLA	265'000	40'000	225'000	40	15
Gesamtbericht 2027 (externe Erarbeitung)	PLA	80'000	80'000	0	60	-
Reserve für Unvorhergesehenes (ca. 10%) PLA/TBA		150'000	65'000	85'000	-	-
Total Verpflichtungskredit Investitionsrechnung PLA (inkl. Reserve)			287'000			
Total Verpflichtungskredit Investitionsrechnung TBA (inkl. Reserve)			393'000			
Total Verpflichtungskredit Erfolgsrechnung 2022-2035 (inkl. Reserve)				920'000		
Total beantragte Verpflichtungskredite Stadtrat		1'600'000	680'000	920'000	450	120
<i>Total Kosten (inkl. Kredit Gemeinderat, GRB Nr. 42/2020)</i>		<i>1'710'000</i>	<i>790'000</i>	<i>920'000</i>	<i>700</i>	<i>120</i>

* jährlich wiederkehrende Ausgaben 2022 - 2035 (Gesamttotal 2022 bis 2035)

Tabelle des geschätzten Aufwands:

Durch das erarbeitete Konzept ausgewiesene Schätzung der externen Kosten für das Verkehrsmonitoring und die Berichterstattung umfassend Planung, Bau und Betrieb bis ins Jahr 2035. Im beantragten Kredit sind zusätzlich zehn Prozent Reserve für Unvorhergesehenes enthalten. Alle Kostenbeträge sind inkl. MWSt. angegeben. Der geschätzte stadtinterne Aufwand fällt zusätzlich zu den Kosten an und wird im Rahmen des heutigen Personalbestands geleistet.

5.1 Folgekosten

Für den Investitionsanteil von 680'000 Franken (einmalige Ausgabe zulasten Investitionsrechnung) ist mit kalkulatorischen Kosten (nicht liquiditätswirksam) für Abschreibungen und Zinsen von 65'350 Franken zu rechnen:

Investition TBA Fr. 393'000	Kalkulatorische Abschreibungen (Nutzungsdauer 20 Jahre, d.h. 5 % auf Investitionssumme)	19'650
Investition PLA Fr. 287'000	Kalkulatorische Abschreibungen (Nutzungsdauer 10 Jahre, d.h. 10 % der Investitionssumme)	28'700
Investition gesamt Fr. 680'000	Kalkulatorische Zinsen (5 % vom halben Investitionswert)	17'000
Total kalkulatorische Kosten		65'350

Die Kosten für Betrieb und Berichterstattung für Leistungen Dritter betragen gesamthaft 920'000 Franken in den Jahren 2022 bis 2035.

5.2 Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbeschaffung aus vorhandenen und zu beschaffenden Mitteln.

5.3 Finanzielle Tragbarkeit

Für die zeitlich dringenden Investitionen ins Verkehrsmonitoring (Konzept, Planung und Submission des Messstellennetzes, Datenbeschaffung und erste Jahresberichte mit Bestimmung des Referenzzustands) sind im aktuellen Aufgaben- und Finanzplan 2021-2024 unter Investitionen Verwaltungsvermögen (Stadtplanung, Gesamtverkehrskonzept GVK, Planung und Projektierung, Umsetzung Massnahmen Planungsamt, Projekt-Nr. 1412.5290.xxx) die benötigten Mittel als Sachplanwert (SPW) aufgeführt. Im neu zu erstellenden IP 2022 ff. werden die Werte neu als Finanzplanwerte (FPW) geführt und somit in die Ergebnisse der Finanzplanung einfließen. Die jährlich wiederkehrenden Ausgaben im Zusammenhang mit der Datenbeschaffung und den Jahresberichten werden als neue Ausgabe über die Erfolgsrechnung, Produktgruppe 14, Stadtplanung, finanziert.

Für die Investition des Messtellennetzes sind die benötigten Mittel als Sachplanwert (SPW) im Aufgaben- und Finanzplan 2021 bis 2024 unter Investitionen Verwaltungsvermögen (Verkehrsanlagen, Verkehrsmonitoring Messstellennetz Realisierung, Projekt-Nr. 2512.5290.xxx) aufgeführt. Im neu zu erstellenden IP 2022 ff. werden die Beträge neu als FPW geführt und somit in die Ergebnisse der Finanzplanung einfließen. Der Betrieb des Messtellennetzes wird als neue jährlich wiederkehrende Ausgabe über die Erfolgsrechnung des Tiefbauamtes, Produktgruppe 25, Verkehrsanlagen und Gewässer, finanziert.

6. Zuständigkeit

Für den Verpflichtungskredit von 110'000 Franken für die Konzepterstellung, Planung und Submission ist gemäss Artikel 47 Buchstabe j StV der Gemeinderat zuständig, da die neuen Ausgaben für das Ausführungsprojekt unter 2 Mio. Franken liegen. Der Gemeinderat genehmigte diesen Verpflichtungskredit am 15. Januar 2020.

Die Kompetenz für die Bewilligung der beiden Verpflichtungskredite für neue Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung von total 680'000 Franken, aufgeteilt auf das Planungsamt und das Tiefbauamt, liegt gemäss Artikel 40 Buchstabe a StV beim Stadtrat. Im Sinne des Trennungsverbotes ist der Stadtrat ebenfalls für den Verpflichtungskredit für eine neue Ausgabe von total 920'000 Franken zu Lasten der Erfolgsrechnungen 2022 bis 2035 zuständig (jährlich wiederkehrend ungefähr 66'000 Franken). Dieser Betrag wird in den Budgetprozessen 2022 bis 2035 detailliert aufgeteilt und budgetiert.

Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 Buchstabe a Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 9. Dezember 2020, beschliesst:

1. Bewilligung eines Gesamtkredits in der Höhe von 1.6 Mio. Franken für eine aussagekräftige Erfolgskontrolle über die Wirkung und den Grad der Zielerreichung der städtischen Verkehrspolitik (Verkehrsmonitoring), bestehend aus
 - a. einem Verpflichtungskredit von 393'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 2512.5010.068 (Bilanzkonto Nr. 14010.01.01) für die Errichtung und Betrieb eines Verkehrsmonitorings mit periodischer Berichterstattung bis 2035 (Massnahmen Tiefbauamt),
 - b. einem Verpflichtungskredit von 287'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 1412.5290.020 (Bilanzkonto Nr. 14290.10.01) für die Errichtung und Betrieb eines Verkehrsmonitoring mit periodischer Berichterstattung bis 2035 (Massnahmen Planungsamt) und
 - c. einem Verpflichtungskredit als neue Ausgabe von insgesamt 920'000 Franken zu Lasten der Erfolgsrechnungen 2022 bis 2035 für die Betriebs- und Berichtskosten für das Verkehrsmonitoring.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 9. Dezember 2020

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident	Der Stadtschreiber
Raphael Lanz	Bruno Huwyler Müller

Beilagen

1. Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun (GVK 2035)
2. Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement)
3. Übersicht über die Messgrössen und Indikatoren des Verkehrsmonitorings