

Stadtratssitzung vom 4. Juli 2024

Bericht Nr. 14/2024

Fuss- und Veloverkehr. Netzergänzung Bahnhof–Selve–Schwäbis

Bewilligung eines Verpflichtungskredites für eine neue Ausgabe von 380'000 Franken für die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens. Auftrag für die Ausarbeitung einer Abstimmungsvorlage über einen Rahmenkredit in der Grössenordnung von 20 bis 30 Millionen Franken für die Umsetzung der Thuner Velo-Initiative

1. Das Wichtigste in Kürze

Der Stadtrat bewilligte an seiner Sitzung vom 23. März 2023 einen Verpflichtungskredit von 180'000 Franken für die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur vertieften Prüfung von möglichen Querungen der Aare und der Allmendstrasse als tragende Elemente der geplanten Fuss- und Veloverkehrsverbindung vom Bahnhof Thun entlang der Bahnlinie, über die Aare bis zum Anschluss an die bestehende Veloroute im Schwäbisquartier in Steffisburg.¹

Ein Planerteam und ein Begleitgremium haben zwischen Frühling und Herbst 2023 verschiedene Varianten hinsichtlich der technischen und verkehrlichen Machbarkeit und der städtebaulichen Qualitäten und zukünftigen Potentiale im Aareraum sorgfältig geprüft. Zwei Varianten (A und B) haben sich dabei – mit jeweils unterschiedlichen Herausforderungen – als umsetzbar erwiesen; eine dritte Variante (C) musste verworfen werden. Der Schlussbericht empfiehlt, die Bestvariante (B), welche die neue Fuss- und Velobrücke möglichst nahe oberhalb des heutigen Kraftwerks über die Aare führt, zur Umsetzung. Diese Querung erfüllt die zahlreichen Anforderungen insgesamt am besten und wird vom Team als ortsbildverträglich beurteilt.

Weil der mit der Studie untersuchte Streckenabschnitt und insbesondere der Bereich der Variante B (oberhalb des Stauwehrs) im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) liegt und die erforderlichen Brücken über die Aare und die Allmendstrasse ortsbildrelevant sind, wurde die Studie Ende 2023 an die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) und die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) zur Stellungnahme geschickt. Wenn die ENHK die Variante B als machbar beurteilt, soll diese weiterverfolgt werden, andernfalls bildet der Variantenfächer A (A1 und A2) die Basis für die weitere Planung.

Damit der enge – durch das Agglomerationsprogramm vorgegebene – Terminplan eingehalten werden kann und die Beiträge von Bund und Kanton rechtzeitig beantragt werden können, ist ein rasches Vorgehen unabdingbar. Um den hohen gestalterischen Anforderungen an die Brückenbauwerke gerecht zu werden, ist – wie bereits im Stadtratsbericht vom 23. März 2023 aufgezeigt wurde – vorgesehen, in einem nächsten Schritt (und nach Vorliegen der Stellungnahme ENHK) ein qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen. Die Gemeinde Steffisburg hat mit Schreiben vom 31. Mai 2024 bereits schriftlich zugesichert, dass sie sich an den Kosten für ein solches Verfahren im Umfang von rund 380'000 Franken mit 25 Prozent bzw. 95'000 Franken beteiligen würde.

¹ [SBR Fuss- und Veloverkehr. Netzergänzung Bahnhof-Selve-Schwäbis](#)

Als Folge der Annahme der Thuner Velo-Initiative durch den Stadtrat am 21. März 2024 schlägt der Gemeinderat dem Stadtrat zudem vor, eine Abstimmungsvorlage erarbeiten zu lassen, mit welcher dem Volk ein Rahmenkredit in der Grössenordnung von 20 bis 30 Millionen Franken zur Umsetzung der Thuner Velo-Initiative unterbreitet werden soll. Für den Gemeinderat ist ein solcher Rahmenkredit nach dem Vorbild der Stadt Luzern Voraussetzung, dass die Umsetzungsfrist von zehn Jahren gemäss der Velo-Initiative überhaupt realistisch ist.

Bereits heute ist klar, dass die Langsamverkehrsverbindung Bahnhof–Selve–Schwäbis (Streckenlänge rund ein Kilometer) ein Kernelement im Velohaupttroutennetz bilden wird. Die Realisierung dieser Massnahme ist daher zentral für die Erfüllung der Initiative.

2. Ergebnis Machbarkeitsstudie

Unter Berücksichtigung der ortsbaulichen/städtebaulichen und der verkehrstechnischen Anforderungen an die Schliessung der bestehenden Lücke in der übergeordneten Fuss- und Veloverkehrsrouten Thun-Steffisburg-Heimberg wurden für die Aarequerung vier Standortvarianten (A1, A2, B und C, siehe Abb. 1) näher untersucht (siehe Beilage).

Für die Querung der Allmendstrasse wurden zwei Varianten (1 und 2) betrachtet, wobei sich diese im Wesentlichen in der Geometrie der nördlichen Anschlussrampe unterscheiden, welche wiederum auf die Varianten der Aarequerung Bezug nehmen (Variante 1 zu Varianten B und C, Variante 2 zu A.1 und A.2).

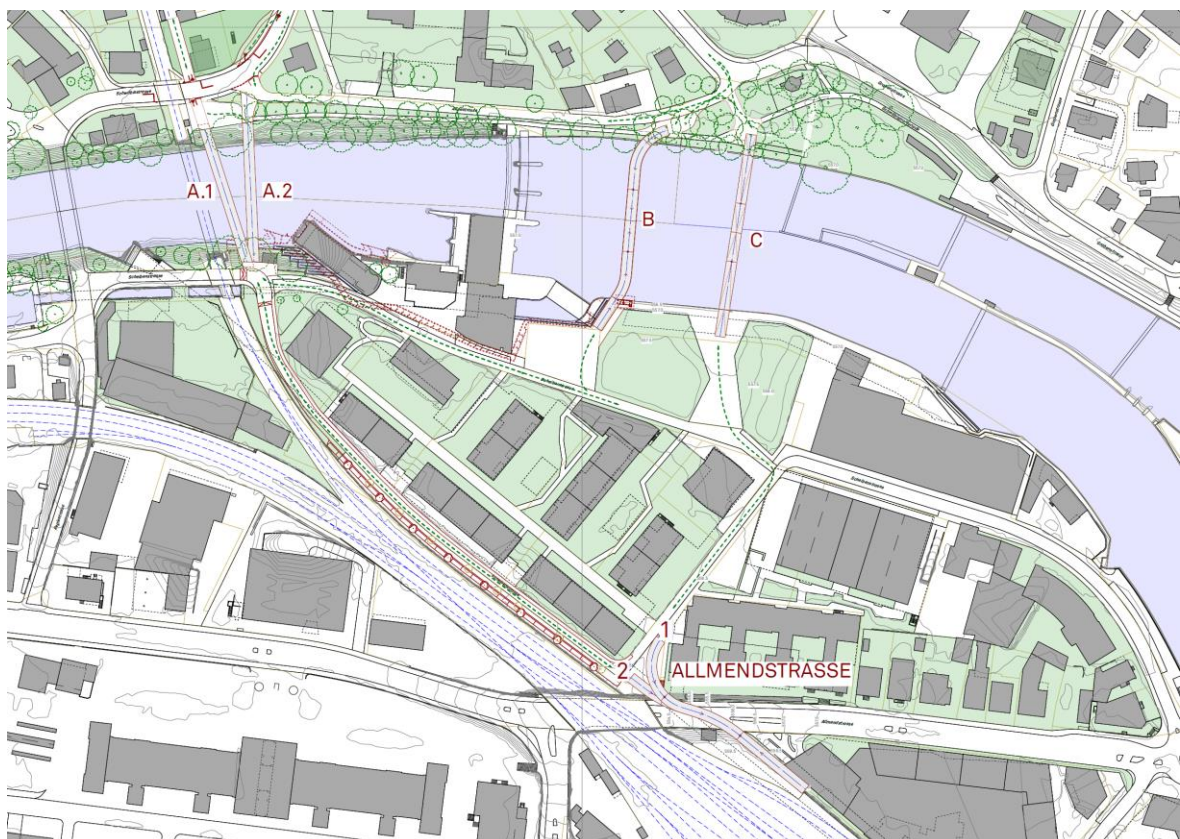


Abb. 1: Gesamtübersicht Varianten der Brückenstandorte

2.1 Zusammenfassung der untersuchten Varianten

Varianten Aarequerung

Die wesentlichen Vor- und Nachteile der Variante A.1 (Linienführung in der Fortsetzung zwingend über das Cremo-Areal in Steffisburg) kurz zusammengefasst:

Vorteile

- Direkte, logische Wegführung.
- Kein Umbau der Schwäbisstrasse und des Kreisels Mittelstrasse nötig.

Nachteile

- Abhängigkeit von der Möglichkeit einer zwingenden Fortsetzung über das Cremo-Areal, da für Velofahrende, die von der Schwäbisstrasse auf die Langsamverkehrsverbindung abbiegen, flächenmässig keine Möglichkeit für einen indirekten Linksabbieger (also einen Aufstellbereich ausserhalb der Fahrbahn wie in Variante A.2) geschaffen werden kann. Zum heutigen Zeitpunkt ist der Veloweg durch das Cremo-Areal noch nicht gesichert.
- Einschränkung für einen flüssigen Velo-Verkehrsstrom auf Grund Wartezeit an der Lichtsignalanlage zur Querung der Schwäbisstrasse.
- Abhängigkeit von einer substanziellen Verkehrsreduktion auf der Schwäbisstrasse.

Die wesentlichen Vor- und Nachteile der Variante A.2 (Linienführung über Schwäbisstrasse mit späterer Ergänzung über Cremo-Areal möglich) kurz zusammengefasst:

Vorteile

- Direkte Wegführung.
- Wegführung über Schwäbisstrasse und Cremo-Areal möglich.

Nachteile

- Zwei Lichtsignalanlagen vor Bahnschranke Schwäbisstrasse nötig.
- Ungünstige Linienführung für die Querung der Schwäbisstrasse (im Falle einer Weg-Fortsetzung über das Cremo-Areal).
- Einschränkung für einen flüssigen Velo-Verkehrsstrom auf Grund Wartezeit an der Lichtsignalanlage zur Querung der Schwäbisstrasse.
- Abhängigkeit von einer substanziellen Verkehrsreduktion auf der Schwäbisstrasse.

Fazit: Die Varianten A.1 und A.2 sind zwar gut ortsbildverträglich, bergen aber Umsetzungsrisiken. Eine Realisierung im angestrebten Zeitraum setzt voraus, dass Abhängigkeiten von privaten Investoren (Crema-Areal) geklärt und die verkehrlichen Voraussetzungen durch einen politischen Prozess (v. a. seitens Steffisburg) geschaffen werden können. Diese Varianten sind zudem direkt betroffen vom zukünftigen Ausbau der Bahnlinie, was ebenfalls gewisse planerische Ungewissheiten birgt.

Ziel der Variante B ist es, die neue Fuss- und Veloverkehrsbrücke möglichst nahe beim bestehenden Flusskraftwerk zu platzieren, damit beide Bauwerke gewissermassen als Ensemble in Erscheinung treten. Damit soll das Aarebecken in seiner derzeitigen ortsbildlichen Prägung grösstmöglich freigehalten, seine optische und räumliche Weite erhalten und die jeweiligen Uferbilder der Promenaden auf Seite Schwäbis und Thun bewahrt werden.

Vorteile: Diese Variante bietet eine attraktive Möglichkeit für Velofahrende wie auch zu Fuss Gehende, da sie die beiden Parkanlagen miteinander verbindet. Dies fördert die Fussläufigkeit und ermöglicht einen direkten Zugang zu den Grünflächen beidseits des Gewässers und dient auch als Schulwegverbindung zwischen den beiden Quartieren.

Nachteile: Es sind lokal begrenzt Eingriffe in den Baumbestand am Nordufer notwendig.

Die Variante C stört das Ortsbild des Aareraums erheblich und beeinträchtigt auch die Qualität der Freiräume (insbesondere der filigranen, historischen Anlage des Schwäbisbades) beidseits der Aare. Dies kann den Vorteil der direktesten verkehrlichen Verbindung nicht aufwiegen.

Brückenvarianten Querung Allmendstrasse

Die beiden Varianten 1 und 2 sind sowohl konstruktiv als auch vom Ortsbild her machbar. Sie unterscheiden sich im Wesentlichen in der Ausgestaltung des nördlichen Brückenkopfes, welcher je nach Wahl der Lage der Aarequerung entweder mit einem Bogen in Richtung Selve-Park (Var. 1) oder geradeaus der Bahnlinie entlang (Var. 2) ausgestaltet ist. In beiden Varianten kann die Lage der bestehenden Fussverkehrsverbindung zwischen Allmend- und Scheibenstrasse erhalten werden, die Treppe muss jedoch um einige Meter zur Scheibenstrasse hin versetzt werden.

2.2 Empfehlung der Fachexperten Städtebau, Ortsbild, Freiraum für das weitere Vorgehen

Planerteam und Begleitgremium kommen zum Schluss, dass unter Berücksichtigung der relevanten Faktoren für die Aarequerung und unter dem Vorbehalt einer positiven Stellungnahme der ENHK die Variante B und für die Querung der Allmendstrasse die Variante 1 den anderen Lösungsansätzen vorzuziehen sind und weiterverfolgt werden sollen.

Mit der Variante B sind viele Chancen und Potenziale verbunden. Die Querung der Aare am Standort B führt zu einer besseren Vernetzung von Selve-Quartier und Schwäbis-Quartier und erzeugt damit einen gesellschaftlichen Mehrwert. Die Pärke zu beiden Seiten der Aare werden bei sorgfältiger Gestaltung der Anschlussbereiche aufgewertet, das heutige Ende des Uferwegs beim Kraftwerk erhält eine logische Verbindung über die Aare zum gegenüberliegenden Uferweg.

Die Variante B wird von Planerteam und Begleitgremium als verträglich mit dem Ortsbild beurteilt. Für das nachfolgende qualitätssichernde Verfahren ist der Projektperimeter präzise festzulegen. Grundsätzlich gilt: Je näher am Kraftwerk, desto besser; die aus technischen Gründen kleinstmögliche Nähe zur Infrastrukturanlage wird im weiteren Planungsschritt (Studienauftrag) festzulegen sein. Aus landschaftsplanerischer Sicht sind auf Thuner Seite keine Bäume zu fällen. Auf Steffisburger Seite ist der Umgang mit dem Baumbestand im nächsten Planungsschritt genauer zu klären, damit die Eingriffe auf das absolut notwendige Minimum beschränkt werden können.

Die Variante B muss sorgfältig auf die Anforderungen von Kraftwerk und Fischwanderungsanlagen abgestimmt werden. In Bezug auf die Linienführung wird im Hinblick auf ein qualitätssicherndes Varianzverfahren empfohlen, die technischen Randbedingungen des Kraftwerks präzise festzulegen und den Perimeter auch gegen Osten einzugrenzen. Eine bauliche Anbindung an das bestehende Infrastrukturbauwerk des Wehrs im Sinne einer Doppelnutzung, ähnlich den historischen Schleusen der Kernstadt, ist aus ortsbaulicher Perspektive das Ideal, dessen technische Möglichkeiten erneut zu klären sind.

Aus verkehrlicher Sicht ist die Abkröpfung auf Steffisburger Seite logisch und richtig. Die Beeinträchtigung der Uferpromenade für zu Fuss Gehende wird als zumutbar betrachtet, Konflikte sind lösbar.

Sollte die Stellungnahme der ENHK zur Variante B negativ ausfallen, ist eine Lösung im Bereich der Varianten A1 oder A2 weiterzuverfolgen.

Für diese herausfordernde Aufgabe empfiehlt das Begleitgremium bei Variante B einen Studienauftrag mit interdisziplinären Teams aus den Fachgebieten Bauingenieurwesen, Architektur/Städtebau und Landschaftsarchitektur auszuschreiben. Das Verfahren mit Zwischenbesprechung bietet den Vorteil, im Dialog Erkenntnisse zu gewinnen und Randbedingungen zu präzisieren, die ein hohes Niveau von Projektvorschlägen ermöglichen. Bei Variante A ist die Art des qualitätssichernden Verfahrens noch zu bestimmen.

3. Qualitätssicherndes Verfahren

Gestützt auf die Empfehlungen aus der Machbarkeitsstudie sowie der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) soll für die Bestvariante (B) in einem nächsten Schritt ein offen ausgeschriebener Studienauftrag im selektiven Verfahren nach SIA 143 durchgeführt werden.

Bei dieser Wettbewerbsform werden aus den eingegangenen Bewerbungen für die Mitarbeit durch das Begleitgremium – bestehend aus Fach- sowie Sachexperten – drei bis fünf Teams für die Mitarbeit ausgewählt. Die Lösungsvorschläge dieser Teams werden nicht anonym, sondern im direkten Dialog im Rahmen einer Zwischenbesprechung zwischen den Teilnehmenden und dem Beurteilungsgremium entwickelt. Der direkte Dialog während des Studienauftrags erlaubt es, die Programmbestimmungen auf interaktive und flexible Art zu präzisieren und zu vervollständigen mit dem Ziel, Lösungen zu finden, die den konzeptionellen, gestalterischen, gesellschaftlichen, ökologischen, ökonomischen und technischen Anforderungen am besten entsprechen.

Mit dem Studienauftrag werden die planerischen Voraussetzungen für die Schliessung einer Netzlücke auf einer Velohaupttroute geschaffen, die langfristig und regional einen Beitrag zur Senkung von CO₂-Reduktionen im Mobilitätsbereich zu leisten vermag.

Sollte aufgrund einer negativen Rückmeldung der ENHK zur Variante B eine der Varianten A weiterverfolgt werden, wird das qualitätssichernde Verfahren wo nötig sachgerecht angepasst.

4. Finanzielles

4.1 Kosten Qualitätssicherndes Verfahren

Für die Stufe 2 «Qualitätssicherndes Verfahren» ist mit externen Kosten von rund 380'000 Franken zu rechnen. Die Mittel werden im Wesentlichen für die Honorierung externer Leistungen eingesetzt (Planerleistungen, Begleitgremium, Verfahrensbegleitung):

Zusammenstellung der Kosten

Kosten	Franken inkl. MWST	Total Franken inkl. MWST
Studienauftrag		380'000

Vorbereitung, Grundlagenbeschaffung	20'000
Entschädigung Teilnehmende	220'000
Verfahrensbegleitung	80'000
Begleitgremium	40'000
Nebenkosten (Spesen, Raummiete)	10'000
Reserve	10'000
Total	380'000

Reserve

Im Planungsverfahren ist mit unvorhersehbaren Zusatzaufwänden zu rechnen. Damit diese im Sinne eines raschen Projektfortschritts geleistet werden können, ist eine Reserve von 10'000 Franken vorzusehen.

Kostenbeteiligung Steffisburg

Mit der Gemeinde Steffisburg soll eine Planungsvereinbarung abgeschlossen werden, die die Kostenbeteiligung von Steffisburg an diesem nächsten Projektierungsschritt sicherstellt. Mit Schreiben vom 15. März 2024 schlug der Gemeinderat der Stadt Thun dem Gemeinderat von Steffisburg einen Kostenteiler im Verhältnis 3:1 vor, der auf folgenden Überlegungen beruht: Auf Thuner Boden sind drei Brückenanschlüsse zu projektieren, während auf Steffisburger Boden ein zu projektierender Brückenanschluss liegt.

Der Gemeinderat von Steffisburg sicherte mit Schreiben vom 31. Mai 2024 im Fall eines positiven Beschlusses im Stadtrat von Thun eine Kostenbeteiligung von 25 Prozent, ausmachend 95'000 Franken zu und unterstrich dabei, wie wichtig diese Verbindung auch für die Einwohnerinnen und Einwohner von Steffisburg, insbesondere aus dem Gebiet Schwäbis, ist.

4.2 Folgekosten

Die Folgekosten für den Studienauftrag belaufen sich ab dem Jahr 2025 auf gesamthaft jährlich 41'800 Franken (nicht liquiditätswirksam):

	Franken
Abschreibung: Nutzungsdauer 10 Jahre, daher 10 % von 380'000 Franken	38'000
Zins: Mittelfristige Kapitalkosten (2 %) multipliziert mit dem halben Investitionswert (380'000 x 0,02 x 0,5 x)	3'800
Total Franken	41'800

4.3 Finanzierung

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

4.4 Finanzielle Tragbarkeit

Die erforderlichen Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan 2024 bis 2027 unter Investitionen Verwaltungsvermögen, Produkt 1412 Planungsamt, Projekt Netzergänzung Bahnhof-Selve-Schwäbis, Abschnitt Selve-Schwäbis, als Finanzplanwert (FPW) enthalten (400'000 Franken).

Die Wegverbindung Bahnhof–Selve–Schwäbis ist als Massnahme zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs im Agglomerationsprogramm der ersten Generation (AP1) als A-Projekt eingestuft. Der Bund leistet gemäss Leistungsvereinbarung an die A-Projekte des Agglomerationsprogrammes AP1 einen Beitrag von 40 Prozent an die anrechenbaren Kosten. Der Kantonsbeitrag beträgt 35 Prozent der nach Abzug des Bundesbeitrages verbleibenden anrechenbaren Kosten. Für eine Fussgängerquerung beim Kraftwerk können allenfalls zusätzliche Beiträge gemäss See- und Flussufergesetz SFG beantragt werden. Weitere Subventionen und/oder Beiträge Dritter können für das Projekt voraussichtlich nicht beantragt werden.

Ein Beitragsgesuch bzw. der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung setzt ein baubewilligtes Projekt und den Kreditbeschluss des zuständigen Organs der Stadt Thun für die Realisierung bis 2027 voraus. Ausbezahlt werden die Beiträge von Bund und Kanton erst nach der Realisierung.

4.5 Grobschätzung der Baukosten

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie erfolgte eine Grobkostenschätzung für die Realisierung der Brücken für die empfohlenen Varianten 1 (Brücke über Allmendstrasse) und B (Brücke über Aarebcken oberhalb Stauwehr) sowie als Alternative bei negativer Stellungnahme der ENHK eine Querung im Bereich der Varianten A1/A2 (Brücke über Aare unterhalb Stauwehr). Die angegebenen Kosten umfassen die Erstellung der Brückenbauwerke inkl. landschaftlicher Anpassungen in unmittelbarer Umgebung bzw. unmittelbar durch den Brückenbau verursacht. Nicht inbegriffen sind Bauherrenleistungen sowie alle übrigen Kosten für neu zu erstellende Verkehrswege, Grünflächen, Bepflanzungen, Anpassungen und Ergänzungen an öffentlicher Infrastruktur wie z.B. Lichtsignalanlagen, Verkehrsmarkierungen, Anpassungen und Ergänzungen an Verkehrswegen, Sicherungen, Provisorien, etc. (Aufzählung nicht abschliessend).

Alle Kostenangaben inkl. MwSt. und Honoraren, exkl. Gebühren (Bewilligungen, etc.), Verfahrenskosten (Studie/Wettbewerb, etc.), Gutachten (Geologie etc.) usw.
Kostenstand ist Mitte 2023, die Kostengenauigkeit beträgt +/- 30 Prozent.

Aarequerung:

- Variante A1 oder A2:	3'860'000
- Variante B:	4'720'000

Querung Allmendstrasse:

- Variante 1:	3'690'000
---------------	-----------

5. Termine

Der Bund hat für Projekte des Agglomerationsprogrammes 1. Generation eine zeitliche Frist gesetzt. Bis Ende 2027 müssen die Finanzvereinbarungen mit Bund und Kanton abgeschlossen sein. Dies bedingt, dass vorgängig das Projekt baubewilligt und der entsprechende Realisierungskredit durch das finanzkompetente Organ der Stadt Thun genehmigt wurde. Darauf basierend sieht der Terminplan vorbehältlich Einsprachen und Unvorhergesehenes wie folgt aus:

Organisation und Vorbereitung	Dezember 2022 bis Februar 2023
Durchführung Stufe 1	März bis November 2023
Gesuch und Stellungnahme ENHK	Dezember 2023 bis März 2024
Vorbereitungen und Kreditbeschluss Stufe 2	April bis Juli 2024
Durchführung Stufe 2 (inkl. Überarbeitung)	August 2024 bis Juni 2025
Kreditbeschluss Bauprojekt und Baubewilligung	August bis Oktober 2025
Bauprojekt, Baubewilligung,	November 2025 bis Juli 2027
Kreditbeschluss Realisierung	März bis Juni 2027
Finanzvereinbarung Agglomerationsprogramm	Juli bis Dezember 2027
Voraussichtlicher Baubeginn	frühestens ab Sommer 2028

6. Ausblick

Basierend auf der abgeschlossenen Machbarkeitsstudie, den darin gewonnenen Erkenntnissen sowie den Empfehlungen des Begleitgremiums kann festgestellt werden, dass die Fortsetzung der Langsamverkehrsverbindung Bahnhof–Selve–Schwäbis technisch und ortsbaulich machbar ist. Die Bestvariante B steht hierbei unter dem Vorbehalt der Stellungnahme der ENHK, da sich diese Variante innerhalb eines ISOS-Perimeters befindet. Die Varianten A unterliegen nicht diesen Vorgaben, stellen aber erhöhte Anforderungen an die verkehrliche Lösung im Bereich Schwäbisstrasse sowie bezüglich der Weiterführung der Linie, die es in einem Folgeschritt zu optimieren gilt.

6.1 Nachkredit für die Ausführung der ersten Etappe Bahnhof bis und mit Brücke Allmendstrasse

Bei der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof–Selve–Schwäbis steht die Überarbeitung des Bauprojektes im Abschnitt Bahnhof–Gewerbstrasse vor dem Abschluss. Bei den Landabtretungsverhandlungen zwischen der SBB AG und der Stadt Thun ist eine Einigung in Sicht.

Im Jahr 2016 hat der Stadtrat einen Verpflichtungskredit für die Ausführung des Abschnitts Bahnhof bis Selve bewilligt. Die Überarbeitung des Bauprojektes infolge geänderter Voraussetzungen (Anpassung Interessenslinie SBB, neue Brückenabmessungen, höhere Landerwerbskosten sowie veränderte Normen im Zusammenhang mit Velowegen, Fussverkehr und Hindernisfreiheit) werden Mehrkosten auslösen. Der Gemeinderat wird dem Stadtrat bis spätestens zur Septembersitzung 2024 einen Nachkredit vorlegen. Nach Vorliegen der Vereinbarung zum Landerwerb mit der SBB AG und des Finanzentscheides des Stadtrates erfolgt die Baugesuchseingabe für den Abschnitt Bahnhof - Gewerbstrasse sowie der Abschluss der Finanzvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der ersten Generation mit Bund und Kanton. Sobald auf der Grundlage des Ergebnisses Studienauftrag für den Abschnitt RexMax–Schwäbis die Anforderungen an die Brücke über die Allmendstrasse bestimmt werden können, werden die Projektierungsarbeiten für die Überbrückung der Allmendstrasse vom RexMax ins Selve Areal in Angriff genommen.

6.2 Rahmenkredit zur Umsetzung der Thuner Velo-Initiative

Der Stadtrat hat mit StRB 32 vom 21. März 2024 die Gemeindeinitiative «Sichere Velorouten für Thun» (Thuner Velo-Initiative) angenommen und Artikel 8 Absatz 3 (neu) des Reglements über eine nachhaltige städtische Mobilität genehmigt. Demgemäss soll innert zehn Jahren ein mindestens 25 Kilometer langes Velonetz, bestehend aus sternförmigen sowie tangentialen Velohaupttrouten, die nach Möglichkeit von Fuss- und motorisiertem Individualverkehr getrennt geführt werden, entstehen. Aus der Debatte wurde klar, dass der Stadtrat eine rasche Umsetzung erwartet. Gleichzeitig wurde aus der Debatte auch klar, dass dem Stadtrat die Geschwindigkeit der Umsetzung wichtiger ist, als möglichst detaillierte Informationen zu den einzelnen Vorhaben und er somit bereit sein könnte, Fragen zur Detaillierung, Finanzierung und Umsetzung einzelner Vorhaben in diesem Sinn zu delegieren.

Analog dem Vorgehen der Stadt Luzern schlägt der Gemeinderat dem Stadtrat daher bei dieser Ausgangslage vor, dem Volk die Genehmigung eines Rahmenkredites zur Umsetzung der Thuner Velo-Initiative zu unterbreiten. Ein solcher hätte zur Folge, dass der Gemeinderat die einzelnen Kredittranchen freigeben könnte. Damit würde die Erarbeitung von zeitaufwändigen Stadtratsgeschäften entfallen. Im Lichte des Umstandes, dass pro Vorhaben häufig drei Stadtratsgeschäfte notwendig sind (Wettbewerbs-, Projektierungs- und Ausführungskredit), hätte das vorgeschlagene Vorgehen das Potenzial für erhebliche Zeiteinsparungen. Entsprechend rascher würden die einzelnen Vorhaben realisiert werden können.

Die Kosten für die Umsetzungsmassnahmen der Veloinitiative können aktuell nur als Grössenordnung angegeben werden, da die Grundlagen für eine verlässliche Kostenschätzung erst erarbeitet werden müssen. Für die Streckenmassnahmen (Radwege, Radstreifen, Velostrassen) zur Umsetzung von 25 km Velohaupttrouten ist einschliesslich der Landerwerbe und der Personalaufwendungen mit Kosten in der Grössenordnung von 20 bis 30 Millionen Franken für die nächsten zehn Jahre zu rechnen (exkl. allfälliger Finanzbeiträge aus Agglomerationsprogrammen). Darunter soll auch die Beschaffung der notwendigen personellen Ressourcen zur Umsetzung der Initiative berücksichtigt werden.

Sollten bei diesen Massnahmen bis jetzt nicht vorgesehene komplexe Bauprojekte wie beispielsweise Brücken mit bedeutenden Spannweiten, längere Unterführungen und aufwendige Knotenumgestaltungen erforderlich werden, müssten die dafür nötigen Mittel zusätzlich zum vorgesehenen Rahmenkredit zur Verfügung gestellt werden.

Sofern der Stadtrat dem beantragten Vorgehen zustimmt, wird der Gemeinderat einen Kredit in der Höhe von 190'000 Franken für eine Umsetzungsstudie zur Velo-Initiative auslösen, einschliesslich einer Kostenschätzung für den Rahmenkredit. Der Gemeinderat wird die Abstimmungsbotschaft für die notwendige Volksabstimmung vorbereiten und diese dem Stadtrat zur Genehmigung unterbreiten. In der Botschaft wird der Finanzierungsbedarf detailliert erläutert. Der Rahmenkredit soll der Stimmbevölkerung im September 2025 unterbreitet werden. Zu betonen ist, dass mit einem solchen Rahmenkredit keine Mehrkosten verbunden sind. Es werden nur Mittel gesprochen, die für die Umsetzung der Thuner Velo-Initiative ohnehin erforderlich werden und dabei sind die im AFP eingestellten Projekte des AP und GVK massgeblich von Bedeutung. Das Vorgehen mit einem Rahmenkredit führt zur Beschleunigung der erforderlichen Umsetzungsprojekte und damit tendenziell zu Kosteneinsparungen. Zudem wird damit das rechtzeitige Abholen von Bundesgeldern aus den Agglomerationsprogrammen unterstützt.

Sollte der Stadtrat den vorgeschlagenen Weg über einen Rahmenkredit nicht gutheissen wollen, kann er den vorliegenden Auftrag für einen Rahmenkredit ablehnen. Diesfalls würde der Gemeinderat weiterhin gemäss der bisherigen Praxis vorgehen. Damit entfielen jedoch die potenzielle Zeiteinsparung, was die Einhaltung der Realisierungsfrist von zehn Jahren ernsthaft in Frage stellen könnte.

Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 litera g und Artikel 66 Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 29. Mai 2024 / 14. Juni 2024, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 380'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 1412.5290.031 (Bilanz-Konto Nr. 14290.10.01) für die Durchführung der zweiten Stufe des zweistufigen qualitätssichernden Verfahrens.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat bis spätestens an der Juni-Sitzung 2025 des Stadtrates zuhanden der Stimmberechtigten eine Abstimmungsvorlage mit einem Rahmenkredit in der Grössenordnung von 20 bis 30 Millionen Franken zur Umsetzung der Thuner Velo-Initiative zu unterbreiten (inkl. Umsetzungsprogramm und Abstimmungsbotschaft).

Thun, 29. Mai 2024 / 14. Juni 2024

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Beilage

Schlussbericht Machbarkeitsstudie «Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung Thun-Schwäbis» vom 13. Dezember 2023