

Stadtratssitzung vom 21. November 2024

**Bericht Nr. 27/2024**

## **Neue Tangentiallinie Thun – Steffisburg**

Genehmigung der Durchführung eines dreijährigen Versuchsbetriebs durch Bewilligung zweier Verpflichtungskredite für neue Ausgaben von gesamthaft 2,118 Millionen Franken für die Betriebskosten von 2026 bis 2028 sowie für die Planung und die Realisierung der provisorischen Haltestelleninfrastruktur

### **1. Das Wichtigste in Kürze**

Die Stadt Thun will zusammen mit der Gemeinde Steffisburg und dem Kanton Bern einen dreijährigen Versuchsbetrieb für eine neue tangentielle Buslinie zwischen Thun und Steffisburg durchführen. Der Versuchsbetrieb soll auf den Fahrplanwechsel 2026 (per 15. Dezember 2025) eingeführt werden und dauert bis Ende 2028. Dazu beantragt der Gemeinderat zwei Verpflichtungskredite von insgesamt 2,118 Millionen Franken für den Betrieb und die Haltestelleninfrastruktur.

Das aktuelle Busnetz in Thun ist radial auf den Bahnhof Thun ausgerichtet, wodurch alle Linien über den Bahnhof führen. Die neue Tangentiallinie Thun – Steffisburg soll direkte Verbindungen zwischen den äusseren (westlichen) Stadtgebieten ermöglichen und den Bahnhof Thun entlasten. Wichtige Entwicklungsgebiete wie das Siegenthalergut, der Sport- und Freizeitcluster Thun Süd und die beiden kantonalen Entwicklungsschwerpunkte ESP Thun Nord und Bahnhof Steffisburg werden durch das neue ÖV-Angebot direkt miteinander verbunden.

Eine von der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland West (RVK 5) in Auftrag gegebene Studie zeigt, dass die Mindestvorgaben zu Nachfrage und Wirtschaftlichkeit ab 2025 erreicht werden können. Mit der geplanten Inbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord bis 2035 wird ein weiterer Anstieg der Nachfrage erwartet.

Bevor die Tangentiallinie ins Grundangebot des öffentlichen Verkehrs aufgenommen werden kann, muss das neue Angebot gemäss Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung, AGV; BSG 762.412) als dreijähriger Versuchsbetrieb eingeführt werden.

Der Kanton Bern beteiligt sich mit einem Drittel an den Betriebskosten. Die restlichen Kosten sind von den Gemeinden Thun und Steffisburg je zur Hälfte zu tragen. Für den Versuchsbetrieb werden provisorische Haltestelleninfrastrukturen errichtet. Wenn der Testbetrieb erfolgreich ist und die Buslinie vom Grossen Rat ins Grundangebot aufgenommen wird, werden die provisorischen Haltestellen zu definitiven umgebaut. Dies wird koordiniert mit der geplanten Sanierung der Burgerstrasse erfolgen.

## 2. Ausgangslage

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (regionaler Personenverkehr) wird weitgehend durch den Kanton Bern bestimmt. In seine Kompetenzen fallen Angebotsplanung, Finanzierung und Leistungsbestellung. Die Gemeindebeiträge an das Grundangebot des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind dabei gebundene Ausgaben nach Artikel 29 des Gesetzes über den Finanz- und Lastenausgleich vom 27. November 2000 (FILAG; BSG 631.1). Die AGV bildet den Rahmen für die Leistungsvereinbarungen zwischen dem Kanton und den Transportunternehmungen und legt unter anderem die Auslastungs- und die Kostendeckungsgrade fest. In der AGV ist zudem festgelegt, dass neue Angebote im Rahmen eines Versuchsbetriebs von drei Jahren eingeführt werden müssen. Die Kosten gehen dabei zu Lasten der betroffenen Gemeinden. Der Kanton übernimmt in der Regel einen Drittel der Betriebskosten. Ist der Versuchsbetrieb erfolgreich, kann das neue Angebot im Rahmen des Angebotsbeschlusses vom Grossen Rat ins Grundangebot aufgenommen werden. Die Folgefinanzierung erfolgt dann über den Lastenausgleich öffentlicher Verkehr.

Das Busnetz in Thun und Umgebung ist radial auf den Bahnhof Thun ausgerichtet. Das bedeutet, dass alle Buslinien über den Bahnhof Thun führen. Dies führt dazu, dass insbesondere die Buslinie 1 (Steffisburg–Thun–Spiez) sowie der Bahnhof als Hauptdrehscheibe des öffentlichen Verkehrs und die umliegenden innerstädtischen Knoten wie z. B. der Maulbeerkreisel während der Hauptverkehrszeiten bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Die zukünftige Siedlungsentwicklung in Thun wird zu grossen Teilen ausserhalb der Kernstadt in den westlichen Aussenquartieren stattfinden. Mit dem Siegenthalergut, dem Freizeit- und Sportcluster Thun Süd und dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord befinden sich wichtige mittelfristige Entwicklungsgebiete im äusseren Stadtgürtel, welche ein grosses Potenzial für die Erschliessung mit einer tangentialen Buslinie aufweisen. Um im Hinblick auf die Entwicklungstätigkeit in den westlichen Aussenquartieren rechtzeitig ein gut funktionierendes und etabliertes ÖV-Angebot anbieten zu können, soll der Versuchsbetrieb von 2026 bis 2028 durchgeführt werden. Der Zeitraum steht ausserdem in direkter Abhängigkeit von den periodischen Angebotsbeschlüssen des Grossen Rats und der Sanierung Burgerstrasse / General-Wille-Strasse (voraussichtlicher Baustart im 3. Quartal 2028).

Der ESP Thun Nord ist der wichtigste Wirtschaftsstandort im Berner Oberland. Das Areal befindet sich in einem langfristigen Prozess der Umnutzung und wird seit dem Jahr 2000 schrittweise umstrukturiert. Eine zentrale Rolle bei der Entwicklung spielt die Erschliessung des Areals mit dem öffentlichen Verkehr. Mit dem Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP AS 2035) des Bundes soll im ESP Thun Nord bis spätestens 2035 eine neue Bahnhaltestelle realisiert werden. Zusammen mit der tangentialen Buslinie soll westlich der Innenstadt eine multimodale Umsteigeknoten geschaffen werden, der den Bahnhof Thun durch Reisezeitgewinne aus dem Westquartier und Steffisburg in Richtung Bern-Wankdorf entlasten wird.

In Steffisburg besteht entlang der Zugstrasse eine ÖV-Erschliessungslücke. Diese Lücke kann mit der Tangentiallinie geschlossen werden, welche für die Gemeinde Steffisburg daher von besonderem Interesse ist. Weitere für die Gemeinde Steffisburg wichtige Entwicklungsprojekte im Einzugsgebiet der Tangentiallinie stellen der umgebaute BLS-Bahnhof Steffisburg (Eröffnung im Herbst 2024), der Neubau der Schul-, Kultur- und Sportanlage Schönau (Inbetriebnahme im 2026) und der Gewerbe- und Businesspark RAUM 5 dar.

Basierend auf der Massnahme ÖV-3 des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts / Agglomerationsprogramms (RGSK/AP) der 1. und 2. Generation hat die Regionale Verkehrskonferenz

Thun Oberland West (RVK 5) gemeinsam mit der Stadt Thun und der Gemeinde Steffisburg eine Vertiefung, Konkretisierung und Aktualisierung der bereits bestehenden Überlegungen zu einer tangentialen Buslinie aufgenommen und eine Studie zur Abschätzung des Nachfragepotenzials einer tangentialen Buslinie von Steffisburg über das Areal des ESP Thun Nord zum Zentrum Oberland mit und ohne Einberechnung der künftigen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord durchgeführt, welche Grundlage für den vorliegenden Stadtratsbeschluss ist (s. Beilage).

### **3. Verhältnis zu bestehenden Planungen und kommunalen Grundlagen**

Die Planung einer tangentialen Buslinie im Busnetz von Thun und Umgebung geht auf die ÖV-Strategie der Agglomeration Thun der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK5) aus dem Jahre 2011 zurück. Basierend auf dieser Strategie wurde die tangentielle Busverbindung zwischen Thun und Steffisburg in das behördenverbindliche RGSK/AP 1. Generation (2012) in Verbindung mit der Erschliessung der beiden ESP Thun Nord und Bahnhof Steffisburg aufgenommen. In den nachfolgenden Generationen wurde die Massnahme (heute: ÖV-3) nachgeführt und in diversen Studien und Konzepten wie z. B. der Potenzialstudie Thun Nord, dem Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 und dem Stadtentwicklungskonzept Thun STEK 2035 sowie der Masterplanung ESP Thun Nord weiter konkretisiert.

### **4. Linienführung und Haltestellenstandorte**

Im Rahmen der Planungsarbeiten wurden verschiedene Linienführungsvarianten, Haltestellenstandorte und Linienenden fachlich breit abgestützt diskutiert und zusätzlich während einer Begehung vor Ort auf ihre Eignung und ihre Machbarkeit überprüft. Als zwingende Vorgabe wurde dabei festgelegt, dass an den Linienenden Standzeiten und Wendemanöver möglich sind. Zusätzlich wurden sämtliche Haltestellenstandorte mit dem bestehenden Stadtbusnetz abgestimmt, um entlang der Tangentiallinie attraktive Umsteigebeziehungen in Richtung Innenstadt resp. aus der Innenstadt auf die Tangentiallinie zu ermöglichen.

### **5. Abschätzung Nachfragepotenzial und Kostendeckungsgrad**

Gemäss AGV müssen neue ÖV-Angebote vorerst als Versuchsbetrieb mit einer Dauer von in der Regel drei Jahren eingeführt werden. In dieser Zeit ist der Nachweis zu erbringen, dass das neue Angebot zweckmässig ist, die Erschliessungsgrundsätze erfüllt, keine bestehenden Linien erheblich konkurrenziert und die Minimalanforderungen an Auslastung und Kostendeckungsgrad erfüllt.

Die Minimalanforderungen an Auslastung und Kostendeckungsgrad sind in Abhängigkeit von der Angebotsdichte und dem Rollmaterialeinsatz definiert. Grundsätzlich gilt: Je dichter das Angebot und je grösser das Fahrzeug, desto höher werden auch die Minimalanforderungen. Aus den Erfahrungen aus vergleichbaren Projekten ist bekannt, dass die Anforderungen insbesondere zur Nachfrage bei geringer Angebotsdichte im städtischen Raum schnell erfüllt werden. Bei hoher Angebotsdichte stellen die Minimalanforderungen an den Kostendeckungsgrad eine Herausforderung dar.



### 5.1 Fahrgastpotenzial im Einzugsgebiet der Tangentiallinie

Das bestehende Potenzial der Tangentiallinie wurde aus der Einwohner- und Beschäftigtenzahl im Umkreis von 400 Meter um die festgelegte Linienführung berechnet. Diese liegt bei rund 19'000 Personen (13'000 Einwohnerinnen und Einwohner / 6'000 Beschäftigte). Sowohl in Thun wie auch in Steffisburg findet ein erheblicher Teil der zukünftigen Siedlungsentwicklung entlang resp. im näheren Umfeld der Tangentiallinie statt. Dabei handelt es sich grossmehrheitlich um Entwicklungsgebiete mit Mischnutzung.

Anhand der Strukturdaten der Entwicklungsareale im Einzugsgebiet der Tangentiallinie wurde für die Jahre 2025, 2030 und 2035 eine Abschätzung des zusätzlichen Fahrgastpotenzials vorgenommen. Daraus wird ersichtlich, dass das absolute Fahrgastpotenzial bis im Jahr 2035 auf rund 25'000 Personen ansteigt. Eine mögliche Verlängerung der Tangentiallinie bis ins Strandbad Thun ist dabei nicht eingerechnet. Mit dieser würden durch die geplanten Entwicklungen im Areal Bostudenzelg und entlang der Gwattstrasse zusätzliche Nachfragepotenziale entstehen.

### 5.2 Abschätzung Nachfragepotenzial

Die Abschätzung der Nachfrage stellt die Basis dar, um zu prüfen, ob, wann und mit welchem Angebot davon ausgegangen werden darf, dass die Minimalanforderungen bzw. die Zielvorgaben gemäss AGV erfüllt werden. Für diese Abschätzung ging man in den Untersuchungen von den folgenden drei Angebotsszenarien aus.

Szenario	Takt	Betriebszeit
Angebot Szenario 1	15-Min.-Takt	durchgehend, ganzer Tag
Angebot Szenario 2	30-Min.-Takt	nur Hauptverkehrszeit (HVZ)
Angebot Szenario 3	30-Min.-Takt	durchgehend, ganzer Tag

Aus der Nachfrageabschätzung ist ersichtlich, dass Szenario 1 mit durchgehendem 15-Min.-Takt erst mit der Inbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord genügend Nachfrage erreicht. Demgegenüber werden die Vorgaben zur Nachfrage beim Szenario 2 mit einem 30-Min.-Takt in der Hauptverkehrszeit zwar bereits ab einem frühen Zeitpunkt erreicht. Jedoch ist ein solches auf die Hauptverkehrszeiten beschränktes Angebot wenig attraktiv. Szenario 3 mit einem durchgehenden 30-Min.-Takt, das auch die Öffnungszeiten des Zentrums Oberland berücksichtigt, hat sich als zweckmässiges und attraktives Angebot in einer ersten Betriebsphase erwiesen.

Mit den zu erwartenden Entwicklungen im Einzugsgebiet der Tangentiallinie (Siedlungsentwicklungsgebiete, S-Bahn-Haltestelle Thun Nord) wird auch das Nachfragepotenzial für die Tangentiallinie stetig zunehmen. Mit steigender Nachfrage wird die Möglichkeit bestehen, das Angebot auszubauen, entweder mit einer Taktverdichtung zu einem 15-Min.-Takt und/oder eine Verlängerung der Tangentiallinie in Richtung Strandbad Thun.

### 5.3 Abschätzung Kostendeckungsgrad

Neben der Nachfrage ist die Wirtschaftlichkeit ein massgebender Faktor bei der Einführung einer neuen Buslinie. Analog zum Nachfragepotenzial wurde für die drei Angebotsszenarien der jeweilige



Kostendeckungsgrad als Minimalanforderung bzw. Zielvorgabe definiert (vgl. Beilage Schlussbericht Neue Tangentiallinie Thun – Steffisburg). Für die Berechnung des Kostendeckungsgrades wurden die erwarteten jährlichen Aufwände den erwarteten, aus dem Betrieb resultierenden Erträgen, gegenübergestellt. Dabei zeigte sich, dass mit einem 30-Min.-Takt bereits ab 2025 der gemäss AGV geforderte minimale Kostendeckungsgrad von 25 Prozent erreichbar ist.

## 6. Angebotskonzept und Fahrplanentwurf

Aufgrund der Erkenntnisse aus den Planungsarbeiten ergibt sich auf der Linienführung zwischen Steffisburg Kirche und Zentrum Oberland eine Umlaufzeit von 60 Minuten mit ausreichenden Wendezeiten an den Linienenden. Eine zukünftige Verlängerung der Tangentiallinie bis zum Strandbad würde die Umlaufzeit und den Fahrzeugeinsatz erhöhen. Die Auswirkungen auf den Fahrzeugeinsatz für unterschiedliche Taktdichten und Linienenden sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

Taktdichte	Fahrzeugbedarf bei Linienende in Thun	
	Zentrum Oberland	Strandbad
10-Min.-Takt	6 Fahrzeuge	7 Fahrzeuge
15-Min.-Takt	4 Fahrzeuge	5 Fahrzeuge
30-Min.-Takt	2 Fahrzeuge	3 Fahrzeuge

Gemäss Richtofferte der STI vom 8. Januar 2024 wird für den Versuchsbetrieb der Tangentiallinie nachfolgendes Fahrplanangebot vorgesehen: (vgl. Beilage Fahrplanentwurf).

Tag	Angebot	Kurs ab Steffisburg Kirche	Kurs ab Zentrum Oberland
Montag bis Mittwoch	30-Min.-Takt durchgehend	05.55 h – 19.55 h	05.49 h – 19.49 h
Donnerstag	30-Min.-Takt durchgehend	05.55 h – 20.25 h	05.49 h – 20.49 h
Freitag	30-Min.-Takt durchgehend	05.55 h – 21.25 h	05.49 h – 21.49 h
Samstag	30-Min.-Takt durchgehend	06.55 h – 17.25 h	07.19 h – 17.49 h

Die STI Bus AG sieht für die Tangentiallinie vorerst den Einsatz von Standardbussen mit Niederflereinstieg und Klimaanlage vor. Sämtliche Fahrzeuge sind mit CRT-Filtern ausgerüstet und entsprechen der Abgasnorm EURO 6. Sobald seitens STI Bus AG die technischen Voraussetzungen für die Energieversorgung geklärt und realisiert sind, ist der Einsatz von Elektrobussen auf der Tangentiallinie geplant. Zurzeit läuft bei der STI Bus AG die Beschaffung von Elektrofahrzeugen. Erste Lieferungen von Gelenkbussen werden im Jahr 2026 erwartet. Für das Jahr 2027 sind weitere Beschaffungen geplant, so auch elektrische Standardbusse, welche für den Einsatz auf der Tangentiallinie geeignet sind. Die durchgeführte Klimawirksamkeitsabschätzung kommt zum Schluss, dass selbst mit den anfänglich eingesetzten Dieselfahrzeugen die Voraussetzungen für eine Verlagerung des Modalsplits in Richtung ÖV geschaffen werden, was langfristig und dauerhaft einen Beitrag zur Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Mobilitätsbereich zu leisten vermag.

## 7. Provisorische Bushaltestellen

Für den Versuchsbetrieb werden provisorische Haltestelleninfrastrukturen errichtet. Hierzu sind die jeweiligen Strasseneigentümerinnen und -eigentümer (Kanton Bern, Gemeinde Steffisburg und Stadt Thun) in der Realisierungspflicht.

Auf dem Gebiet der Stadt Thun erstellt der Kanton Bern die provisorische Haltestelle «Thun, Kleine Allmend» und die Stadt Thun die provisorischen Haltestellen «Thun, Allmendhof», «Thun, Burger Allmend» und «Thun Burgerallee». Die beiden letztgenannten Haltestellen können in ihrer dereinst definitiven Lage errichtet werden. Bei der Haltestelle «Thun, Allmendhof» muss für den Versuchsbetrieb von dieser abgewichen werden. Die provisorische Haltestelle wird beim Fussgängerstreifen in der Kurve der Teichmatt realisiert. Zudem wird eine Ausstellfläche beim künftigen Siegenthalergut errichtet, um die Standzeiten beim Zentrum Oberland ausgleichen zu können. Eine Busbevorzugung bei der Lichtsignalanlage Weststrasse soll insbesondere in den Morgen- und den Abendspitzenstunden die Fahrplanstabilität gewährleisten. Dies bedingt Massnahmen an der Lichtsignalsteuerungsanlage.

Ist der Versuchsbetrieb erfolgreich und kann die Buslinie definitiv ins Grundangebot aufgenommen werden, sind die provisorischen Haltestellen in definitive zu überführen. Die definitiven Haltestellen werden im Rahmen der Strassensanierung und des Ausbaus Fuss- und Veloverkehr Burgerstrasse geplant und finanziert. Die Projekterarbeitung läuft aktuell und wird in die vorgesehene Strassenüberbauungsordnung integriert. Der Stadtrat bewilligte am 18. November 2021 den Investitionsanteil für die Projektierung. Die Strassensanierung, der Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Errichtung der definitiven Haltestellen werden je nach Prozessabläufen frühestens 2029 starten.

## 8. Kosten, Folgekosten, Finanzierung

### 8.1 Kosten

Die Betriebskosten für den dreijährigen Versuchsbetrieb sowie die provisorische Haltestelleninfrastruktur können gestützt auf Artikel 9 Absatz 3 litera c des Reglements über die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze (PBR) vollumfänglich der Spezialfinanzierung (SF) Parkinggebühren belastet werden.

#### Betriebskosten Versuchsbetrieb (2026 bis 2028)

Für die Durchführung eines dreijährigen Versuchsbetriebs beteiligt sich der Kanton in der Regel mit einem Drittel an den Betriebskosten. Mit RRB 865/2024 hat der Kanton am 28. August 2024 eine Nettoausgabe für einen dreijährigen Versuchsbetrieb einer neuen Tangentiallinie Thun-Steffisburg in der Höhe von 985'000 Franken zugesichert. Der Restbetrag ist durch die Gemeinden Thun und Steffisburg zu finanzieren. Mit der Gemeinde Steffisburg wurde aufgrund anteilmässig gleich langer Linienäste ein Kostenteiler im Verhältnis 50:50 vereinbart. Für die Stadt Thun ist für die Durchführung des Versuchsbetriebs mit Kosten von 1,5 Millionen Franken zu rechnen. Diese basieren auf der Richtofferte der STI vom 8. Januar 2024 (s. Beilage) und setzen sich wie folgt zusammen:



Kosten	2026	2027	2028	Total
Betriebskosten Brutto (inkl. MwSt.)	1'345'100	1'363'700	1'393'200	4'102'000
Anteil Kanton Bern und Gemeinde Steffisburg	896'700	909'100	928'800	2'734'600
Anteil Stadt Thun (1/3 der Kosten)	448'400	454'600	464'400	1'367'400
Reserve (10 %) Anteil Thun	44'800	45'500	46'500	136'800
Total inkl. Reserve				1'504'200

Die Belastung der Erfolgsrechnung findet jeweils im Folgejahr statt, da die entsprechenden Abrechnungen nicht bis Ende Rechnungsjahr vorliegen.

*Reserve*

Im Kreditantrag ist für allfällige Zusatzaufwände (Inflation, Preisentwicklung etc.) eine Reserve von 136'800 Franken (10 %) vorgesehen.

*Effektive Kosten*

Durch den Versuchsbetrieb werden Erlöse aus dem Ticketverkauf generiert. Diese werden die effektiven Kosten des Versuchsbetriebes reduzieren. Die erwarteten Erlöse betragen gemäss Richtofferte der STI vom 8. Januar 2024 rund 764'300 Franken (Total über die gesamte Dauer des Versuchsbetriebs). Die Verrechnung von Kosten und Erträgen wird vertraglich zwischen der Stadt Thun, der Gemeinde Steffisburg und der STI als Leistungserbringerin geregelt.

*Kostenbeteiligung Gemeinde Steffisburg*

Mit der Gemeinde Steffisburg wurde ein Kostenteiler im Verhältnis 50:50 vereinbart, weil die Liniennetze Thun und Steffisburg in etwa gleich lang sind. Der Stadtrat bewilligt den vorliegenden Kredit unter Vorbehalt der Kreditgenehmigung durch das zuständige Organ in der Gemeinde Steffisburg.

Kosten Planung und Realisierung provisorische Bushaltestellen

Für die Planung und die Realisierung der provisorischen Haltestelleninfrastruktur ist mit Kosten von 618'000 Franken zu rechnen.

	Kosten	Franken inkl. MwSt.
100	Baukosten	443'000
200	Planungskosten, Honorar, Eigenleistungen Tiefbauamt gem. Finanzverordnung	97'000
300	Grundlagen, Vorbereitung	6'000
400	Grundstück	22'000
500	Unvorhergesehenes, Nebenkosten	50'000
	Total	618'000

## 8.2 Folgekosten

Die jährlichen Folgekosten der Planung und der Realisierung der provisorischen Haltestelleninfrastruktur betragen:

Abschreibungen (40 Jahre nach HRM2), 618'000 x 2,5 %	15'400
Kalkulatorische Zinsen: 618'000 x 0,5 x 2 %	6'200
Total Franken	21'600

Zeigt sich während des Versuchsbetriebs, dass die Anforderungen erfüllt werden, kann auf Antrag der RVK 5 und vorbehaltlich der Zustimmung durch den Grossen Rat die neue tangential Buslinie Thun-Steffisburg ins kantonale Grundangebot aufgenommen werden. Für die Stadt Thun würden dabei rund 261 zusätzliche ÖV-Punkte<sup>1</sup> anfallen, was bei einer Annahme von 400 Franken pro ÖV-Punkt mit geschätzten jährlichen Kosten von 104'400 Franken im Lastenausgleich öffentlicher Verkehr verbunden wäre.

## 8.3 Finanzielle Tragbarkeit

Die Beteiligung der Stadt Thun an den Betriebskosten sowie die Investition für die provisorische Haltestelleninfrastruktur werden aus der SF Parkinggebühren finanziert und sind für den allgemeinen Haushalt (Steuerhaushalt) kostenneutral. Der Bestand der SF Parkinggebühren beträgt aktuell 11,5 Millionen Franken.

Für die Planung und die Realisierung der provisorischen Haltestelleninfrastruktur sind im Aufgaben- und Finanzplan 2024 ff. in der Spezialfinanzierung Parkinggebühren (SF Parkinggebühren) unter Investitionen Verwaltungsvermögen, Öffentlicher Verkehr, neue tangential Buslinie Thun Südwest – Thun Nord – Steffisburg insgesamt 3,9 Millionen Franken als Sachplanwert plus eingestellt.

## 9. Weiteres Vorgehen und Termine

Der dreijährige Versuchsbetrieb der neuen Tangentiallinie Thun–Steffisburg dauert von 2026 bis 2028. Der Versuchsbetrieb steht in direkter Abhängigkeit von der Sanierung Burgerstrasse / General-Wille-Strasse (voraussichtlicher Baustart im 3. Quartal 2028). Für die Jahre 2029 und 2030 wird die Linie aufgrund eines Spurabbaus im Bauabschnitt General-Wille-Strasse voraussichtlich im Einwegverkehr über die General-Wille-Strasse respektive Mittlere Strasse und Allmendstrasse geführt.

Versuchsbetrieb Tangentiallinie Thun-Steffisburg	2026 bis 2028
Inbetriebnahme Turnhalle Schönau Steffisburg	2026
Auswertung Versuchsbetrieb und Zwischenbeschluss Grosser Rat	2027 (Q3) bis 2028 (Q2)
Sanierung Burgerstrasse / G.W.-Strasse	2028 (Q3) bis 2030
Übernahme in Grundangebot öffentlicher Verkehr	ab 2029
Realisierung S-Bahn-Haltestelle Thun Nord und Umfeld	ab 2031
Inbetriebnahme S-Bahn-Haltestelle Thun Nord	bis 2035

<sup>1</sup> Für weitere Informationen siehe [Kostenverteilschlüssel \(be.ch\)](https://www.be.ch/kostenverteilschlüssel)





## Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

## Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 39 litera c Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 23. Oktober 2024, beschliesst:

1. Vorbehältlich der Kreditbewilligung durch das zuständige Organ der Gemeinde Steffisburg wird die Durchführung eines dreijährigen Versuchsbetriebs einer neuen tangentialen Buslinie Thun – Steffisburg mit folgenden Teilbeschlüssen genehmigt:
  - a) Bewilligung eines Verpflichtungskredits in der Höhe von 1,5 Millionen Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Erfolgsrechnung Spezialfinanzierung Parkinggebühren für die Betriebskosten des dreijährigen Versuchsbetriebs.
  - b) Bewilligung eines Verpflichtungskredits in der Höhe von 618'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Spezialfinanzierung Parkinggebühren, Verpflichtungskredit-Nr. 4410.5010.001, Bilanzkonto Nr. 14017.01.01, für die Planung und die Realisierung der provisorischen Haltestellen.
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.
3. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 23. Oktober 2024

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident	Der Stadtschreiber
Raphael Lanz	Bruno Huwyler Müller

## Beilagen

1. Schlussbericht Neue Tangentiallinie Thun – Steffisburg vom 6. März 2020
2. Fahrplanentwurf der STI Bus AG vom 4. Januar 2024
3. Richtofferte der STI Bus AG vom 8. Januar 2024