

Stadtratssitzung vom 20. März 2025

**Bericht Nr. 06/2025**

## **Burgerstrasse und General-Wille-Strasse, Sanierung und Ausbau. Nachkredit Bauprojekt und Bewilligung**

Bewilligung eines Nachkredits in der Höhe von 130'000 Franken zum Verpflichtungskredit vom 18. November 2021 für die Projektierung und Bewilligung des Verkehrsinfrastrukturprojektes

### ***Vorbemerkungen***

In Artikel 112 Absatz 1 Gemeindeverordnung (GV; BSG 170.111) wird der Charakter eines Nachkredits folgendermassen beschrieben: «Reicht ein Kredit nicht aus, um die mit dem Kreditbeschluss bezweckte Aufgabe zu erfüllen, sind die erforderlichen zusätzlichen Ausgaben mit einem Nachkredit zu beschliessen.»

Bei vorliegendem Geschäft handelt es sich nicht um einen Nachkredit im klassischen Sinn. Vielmehr handelt es sich um einen Zusatzkredit zur Ergänzung eines nicht ausreichenden Verpflichtungskredits. Dieser ist erforderlich, weil sich während des Projektverlaufs Rahmenbedingungen verändert haben, dadurch zusätzliche, nicht vorhersehbare Planungsgegenstände dazugekommen sind und sich der Projektumfang im Vergleich zum Zeitpunkt der ursprünglichen Bewilligung des Verpflichtungskredits wesentlich erweitert hat.

Trotzdem beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Nachkredit, da gemäss bernischer Gesetzgebung beschlossene Verpflichtungskredite nur durch solche erhöht werden dürfen.

### **1. Ausgangslage**

#### Objektbeschreibung

Die Burgerstrasse und die General-Wille-Strasse sind zentrale Bestandteile der tangentialen Hauptachse Gwatt–Allmendingen / Thun Süd–ESP Thun–Bypass Thun Nord–Steffisburg. Als solche gehören sie mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von bis zu 14'000 Fahrzeugen zu den höchstbelasteten städtischen Strassen. Im Gesamtverkehrskonzept Thun (GVK) sind die beiden Strassen unter der Kategorie «Basisnetz, Durchleiten» aufgeführt. Einer leistungsfähigen, tangentialen Achse zwischen Steffisburg und Thun Süd beziehungsweise Gwatt kommt mit Blick auf das nach wie vor aktuelle Ziel, die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten, eine zentrale Bedeutung zu. Auch für den regionalen Veloverkehr sind die Burgerstrasse und die General-Wille-Strasse bedeutsam. Sie sind im kantonalen Sachplan Veloverkehr (2014) als Velovorrangroute (im aktuellen Sprachgebrauch als Velobahn) aufgeführt und als Massnahme LV-V.1.4 im Agglomerationsprogramm (AP) der vierten Generation (Start der Realisierung spätestens Ende 2028) verankert. Die neu geplante Velobahn liefert einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der am 1. Oktober 2024 in Kraft getretenen Veloinitiative.

### Projektbeschreibung

Die zurückliegenden vier beziehungsweise sechs Jahrzehnte haben an den beiden Strassen Spuren hinterlassen. Die Strassen entsprechen technisch nicht mehr den heutigen Anforderungen und müssen saniert werden. Kernelemente der Sanierung bilden eine gründliche Erneuerung von Ober- und (wo nötig) Unterbau, die Erstellung einer gewässerschutzkonformen Strassenentwässerung unter Einbezug der Schwammstadtprinzipien, die Umsetzung einer zeitgemässen und den Anforderungen einer Velobahn entsprechenden Veloinfrastruktur, konkret eines durchgängigen abgesetzten Velowegs, die Schliessung von Netzlücken im Fusswegnetz (Trottoir Siegenthalergut bis Länggasse), die Realisierung der notwendigen Haltestelleninfrastruktur für den künftigen Tangentialbus Steffisburg–Thun Süd sowie die Sanierung des Unfallschwerpunktes am Knoten Burgerstrasse/Länggasse.

### Projektgeschichte

Am 7. Mai 2020 hatte der Thuner Stadtrat einen Verpflichtungskredit von 260'000 Franken zur Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) sowie eines Vorprojektes zur Sanierung und zum Ausbau der Fuss- und Veloinfrastruktur auf der Burger- und General-Wille-Strasse im Perimeter Knoten Allmendstrasse bis Knoten Burgerstrasse / Weststrasse beschlossen. Das BGK lag im Frühjahr 2021 vor und wurde im Anschluss im Sinne der Partizipation den Stakeholdern und betroffenen Grundeigentümerschaften präsentiert. Das Echo war mehrheitlich positiv. Die eingegangenen Rückmeldungen wurden analysiert und, wo möglich und sinnvoll, in die Erarbeitung des Vorprojektes einbezogen. Die parallel zur Erarbeitung des Vorprojektes getätigten Abklärungen ergaben, dass das Vorhaben der Umweltverträglichkeitsprüfungs-Pflicht (UVP-Pflicht) unterliegt und der Bewilligungsprozess im kombinierten Verfahren (Strassenüberbauungsordnung mit parallelem Baugesuch, Leitbehörde Amt für Gemeinden und Raumordnung [AGR]) zu erfolgen hat. Zudem wurde aufgrund der damals unklaren Entwicklung im Bereich Siegenthalergut und Schulhaus Neufeld beschlossen, für das Bauprojekt den Perimeter auf den Bereich Knoten Allmendstrasse bis und mit Knoten Burgerstrasse/Länggasse zu reduzieren und den südlichsten Teil der Burgerstrasse bis zum Knoten Weststrasse zu einem späteren Zeitpunkt und allenfalls zusammen mit dem Projekt zur Umgestaltung der Hohmadstrasse und der Lichtsignalanlage Knoten Weststrasse zu projektieren und umzusetzen. Auf Basis des Vorprojektes und anhand der geschilderten Entscheide und Erkenntnisse wurde für die Phase Bauprojekt und Bewilligung ein finanzieller Bedarf von 530'000 Franken ermittelt. Davon sind 70 Prozent (370'000 Franken) als gebundene Ausgabe (baulicher Unterhalt) und 30 Prozent (160'000 Franken) als Investition deklariert. Der Stadtrat behandelte das entsprechende Kreditgeschäft in der Sitzung vom 18. November 2021 und genehmigte den Investitionskredit von 160'000 Franken inkl. MwSt..

Aufgrund fehlender personeller Ressourcen im Tiefbauamt und der Priorisierung anderer Geschäfte (unter anderem Verkehrsversuch Aufhebung Einbahnverkehr auf den Aarebrücken) wurde die Weiterbearbeitung des Projektes vorerst zurückgestellt. Die Wiederaufnahme der Arbeiten erfolgte im Frühjahr 2023. Es wurde erkannt, dass die Einkürzung des Projektperimeters Risiken und übers Gesamte gesehen Mehraufwand nach sich ziehen würde. So würde namentlich der Bewilligungsprozess mit Strassenüberbauungsordnung zweimal anfallen. Ebenso wäre ein separater Umweltverträglichkeitsbericht für den Südteil notwendig. Auch mit Blick auf die Realisierungsphase zeichnete sich bezüglich Verkehrsführung während der Bauphase und der Baustelleninstallationen mit einem etappierten Vorgehen eine Verkomplizierung der Situation ab. Aus diesen Gründen wurde entschieden, den Projektperimeter wieder bis vor den Knoten Burgerstrasse/Weststrasse zu erweitern, was einer Perimetererweiterung um etwa 15 Prozent entspricht. Die Ausschreibungen und die Vergabe der Planerleistungen für Gesamtleitung/Projektverfasserin resp. -verfasser, Umweltver-

träglichkeitsbericht und Strassenüberbauungsordnung erfolgten im zweiten und dritten Quartal 2023. Mit den Arbeiten für das Bauprojekt wurde im Herbst 2023 begonnen.

#### Neue Ausgangslage

In der Bauprojektphase traten zwei Themen zu Tage, welche die Ausgangslage veränderten:

- Aus einem Gespräch mit der armasuisse im Januar 2024 bezüglich des erforderlichen Landerwerbs ergab sich eine bis daher nicht geäusserte ablehnende Haltung bezüglich der Landabtretung im Raum Teichmatt. In einem Schreiben vom März 2024 bekräftigte die armasuisse ihre ablehnende Haltung zur Landabtretung aus Sicherheitsbedenken. Verhandlungen führten zu keiner Einigung. Dieser Umstand verunmöglicht die geplante Veloführung nicht nur lokal, sondern stellt die gesamte Konzeption der Veloführung in Frage, da eine Velobahn hohe Anforderungen an Durchgängigkeit und Konfliktfreiheit stellt. Die Projektierung musste in der Folge ausgesetzt und die Veloführung als Ganzes neu gedacht werden.
- Gleichzeitig wurde 2024 im Zuge des Agglomerationsprogramms der fünften Generation unter Federführung des Kantons Bern und im Co-Lead des Tiefbauamtes der Stadt Thun das seit längerem anstehende Verkehrsmanagementkonzept Region Thun vorangetrieben. Dieses sieht im Wesentlichen die Dosierung der Zulaufachsen zur Innenstadt vor und soll zur Stabilisierung der innerstädtischen Achsen beitragen sowie den Durchgangsverkehr verstärkt auf die tangentialen Achsen lenken. Bezogen auf die Burger- und die General-Wille-Strasse hat dies eine Mehrbelastung in der Grössenordnung von zehn Prozent zur Folge. Mit Blick auf die Umsetzung der ersten Etappe des Verkehrsmanagements zwischen voraussichtlich 2028 und 2031 ergeben sich für den Knoten Burgerstrasse/Länggasse prognostizierte Belastungen, welche der bisher geplante Kreislauf nicht mehr verarbeiten könnte.

Zusätzlich mit Aufwand verbunden ist der Umstand, dass gemäss Bundesamt für Umwelt (BAFU) seit dem 1. Juli 2023 ein neues Emissionsmodell anzuwenden ist. Dies bedeutet, dass infolge der umfassenden Sanierung des Strassenabschnittes die Lärmimmissionen neu zu ermitteln und zu beurteilen sind. Ebenso waren aufgrund unklarer Gesetzesvorgaben zusätzliche Abklärungen bezüglich Pflicht zur Kompensation der Fruchtfolgeflächen erforderlich.

Diese Punkte erforderten zusätzliche Untersuchungen und eine Überarbeitung des Vorprojektes. Zudem muss ein Teil der bereits auf Stufe Bauprojekt bearbeiteten Elemente umprojektiert werden. Diese Umstände generieren Mehrkosten und eine Zeitverzögerung von knapp einem Jahr auf das ursprüngliche Terminprogramm.

## **2. Überarbeitung des Vorprojektes aus dem Jahr 2021**

Die zusätzlichen Studien zu Veloführung und Layout des Knotens Burgerstrasse/Länggasse sind im zweiten und dritten Quartal 2024 erfolgt. Der Abschluss der Überarbeitung des Vorprojektes und der Neustart des Bauprojektes wurden im Januar 2025 vollzogen. Die wesentlichsten Projektänderungen gegenüber dem ursprünglichen Vorprojekt sind folgende:

#### Neuplanung der Veloführung

Ein durchgehender abgesetzter Veloweg ist aufgrund der geänderten Ausgangslage in der Teichmatt nicht mehr umsetzbar. Es mussten in erster Linie für den Raum Teichmatt, aber letztendlich für den ganzen Perimeter die Konzeption der Veloführung hinterfragt und eine Alternativlösung gesucht werden. Eine wesentliche Randbedingung war, dass keine zusätzlichen Bäume dem Projekt

zum Opfer fallen durften. Weitere Bedingungen wie eine Lichtsignalanlage am Knoten Burgerstrasse/Länggasse sowie sinnvolle Anschlüsse an die Knoten Allmendstrasse und Burgerstrasse/Weststrasse waren ebenso zu berücksichtigen. In einer grossen, abschnittswisen Auslegeordnung wurden zahlreiche Varianten studiert, bewertet und im Sinne eines «morphologischen Kastens» eine Bestlösung bezogen auf den Gesamtperimeter eruiert. Dabei zeigte sich, dass sich richtungsgetrennte, 2.30 Meter breite und in der Höhe leicht von der Fahrbahn abgesetzte Velostreifen am besten eignen.

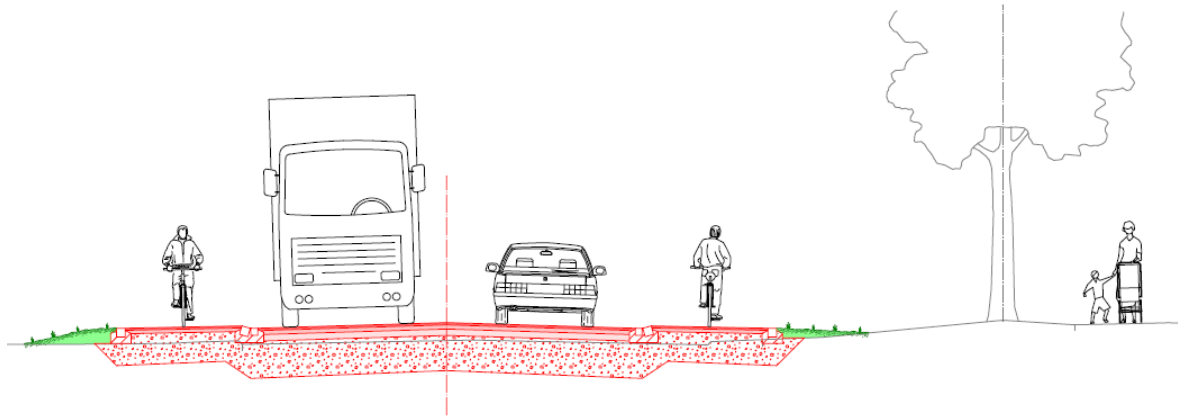


Abb. 1: Standardquerschnitt.

Lokal muss vom Idealquerschnitt im Interesse des Erhalts des Baumbestandes abgewichen werden. So beträgt die Velostreifenbreite in den Engstellen im südlichsten Abschnitt und im Bereich der Teichmatt 1,80 Meter. Hingegen liessen sich die Lösungen an den Knoten wesentlich verbessern und vereinfachen. Die kantonale Velofachstelle beurteilt diese Variante grundsätzlich positiv und einer Velobahn entsprechend. Die aus Velosicht heikelste Stelle ist der Kreisel Burgerstrasse/Mittlere Strasse/General-Wille-Strasse. Während der Kreisel in Nord-Süd-Richtung von den Velos umfahren werden kann, ist dies in Süd-Nord-Richtung nur mit dem Erwerb von rund 200 Quadratmetern Land zu Lasten der Parzelle Thun 1 (Thun)-Gbbl. Nr. 5186 (Parkplatz P9) möglich. Eine diesbezügliche Anfrage an die armasuisse wurde im Oktober 2024 mündlich positiv beantwortet. Im Gegenzug dazu würde die Stadt Thun dem Bund einen Landstreifen entlang der General-Wille-Strasse zur Errichtung eines Sicherheitszauns abtreten und das bestehende, mit einem Grünstreifen abgesetzte Trottoir an die Strasse verschoben. Der Entwurf einer entsprechenden Vereinbarung ist zurzeit bei der armasuisse in Prüfung. Kommt eine Einigung wider Erwarten nicht zu Stande, werden als Rückfallebene die Velos Richtung Norden im Kreiselbereich über einen kurzen Abschnitt gemeinsam mit dem Fussverkehr auf dem schwach frequentierten Gehweg geführt. Der Gehweg längs der General-Wille-Strasse verbliebe in diesem Fall in der heutigen Lage. Die neue Veloführung hat in den übrigen Abschnitten gegenüber dem ursprünglichen Vorprojekt voraussichtlich keinen wesentlichen Einfluss auf den Landbedarf.



Abb. 2: Planausschnitt Basisskizze für neues Vorprojekt, Abschnitt Burgerstrasse Süd bis Haltestelle Pestalozzistrasse

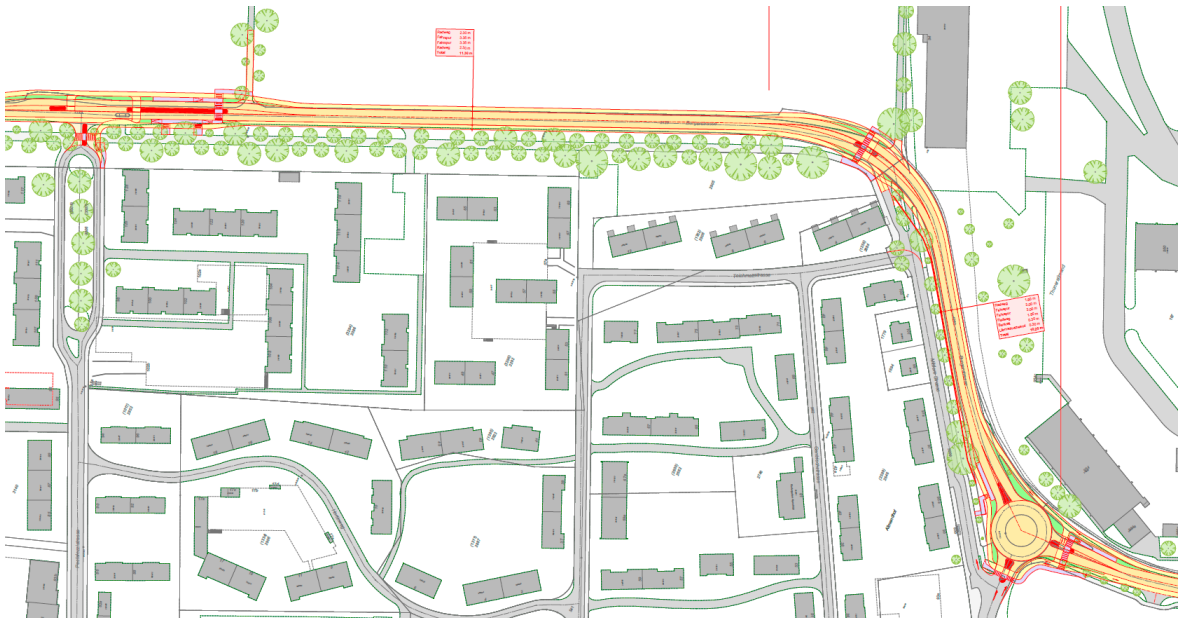


Abb. 3: Planausschnitt Basisskizze für neues Vorprojekt, Pestalozzistrasse bis Kreisell Mittlere Strasse



Abb. 4: Planausschnitt Basisskizze für neues Vorprojekt, Abschnitt General Wille Strasse

### Überprüfung der Knotenform am Knoten Burgerstrasse/Länggasse

Aufgrund der Auswirkungen des Verkehrsmanagements Region Thun wurden 2024 in einer Zusatzstudie Alternativlösungen für den Knoten Burgerstrasse/Länggasse studiert, verglichen und nach vorgängig definierten Kriterien bewertet. Daraus ergab sich, dass an dieser Stelle künftig eine

Lichtsignalanlage die insgesamt beste Knotenform darstellt. Ein Kreisler erwies sich allein schon aus Leistungsfähigkeitsüberlegungen als untauglich. Einhergehend mit der Knotenform musste die Lage der Bushaltestellen erneut geprüft und angepasst werden. Die neue Knotenform wird auch einen wichtigen Beitrag leisten zur Eliminierung des heute bestehenden Unfallschwerpunktes.

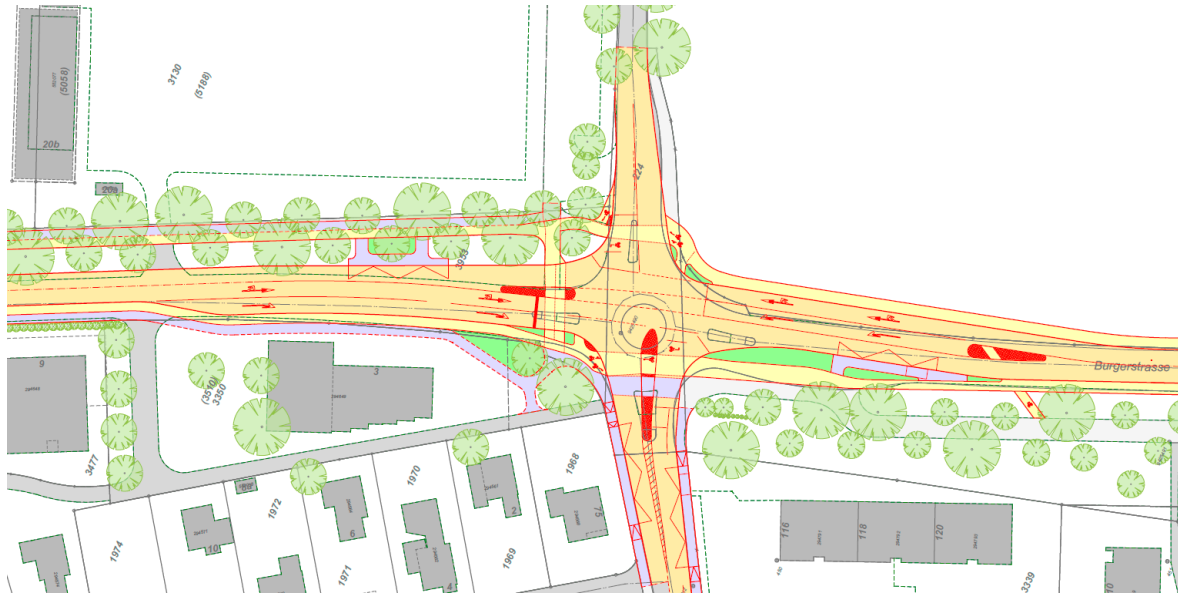


Abb. 5: Planausschnitt Basisskizze für neues Vorprojekt, LSA Länggasse

### 3. Erläuterung und Begründung der Mehrkosten

Die Neukonzeption der Velolösung und des Knotens Bürgerstrasse/Länggasse, die Überarbeitung des Vorprojektes, die Perimetererweiterung und die längere Projektierungsdauer mit teilweisen Phasenwiederholungen sind kostenrelevant. Nachfolgend werden die einzelnen Kostenposten, welche zum Nachkredit führen, aufgelistet und begründet. Die angegebenen Kosten beziehen sich auf den durch den Stadtrat zu genehmigenden Investitionsanteil (30 Prozent) des Nachkredits.

- **Mehr- und Zusatzaufwendungen Umweltverträglichkeitsprüfung**

Zusatzabklärungen aufgrund neuer behördlicher Vorgaben:

Aufgrund neuer Vorgaben des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) bezüglich der Berechnung und des Nachweises der Lärmemissionen muss das Lärmschutzprojekt aus dem Jahr 2010 neu berechnet werden. Ergibt sich daraus Anpassungsbedarf an den bestehenden Lärmschutzobjekten, muss dies projektiert werden. Dieser Aufwand ist eingerechnet.

Auf Aufforderung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung (AGR) musste im Rahmen des UVP-Prozesses die Kompensationspflicht für die beanspruchten Fruchtfolgeflächen geklärt werden. Dazu waren Bodenuntersuchungen und ein Gutachten mit Argumentarium beim AGR einzureichen. Die Erarbeitung dieses Gutachtens gehört nicht zum Standard einer UVP und muss zusätzlich abgegolten werden.

Mehrkosten: 15'000 Franken.

Zu tief geschätzte Honorarkosten UVP und UeO:

Die in der Kostenschätzung des Vorprojektes angenommenen und dem Kreditantrag zu Grunde gelegten Aufwendungen für den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) und UeO waren zu tief angesetzt. Gründe für die zu tiefen Annahmen dürften in der unterschätzten Komplexität namentlich bezüglich Fruchtfolgeflächen und Bodenuntersuchungen sowie der allgemeinen

Teuerung sowie der hohen Auslastung der Planungsbüros liegen.

Mehrkosten: 14'000 Franken.

- *Überarbeitung Vorprojekt*

Das umfassende Variantenstudium zur Veloführung und die sich daraus ergebenden Überarbeitungen am UVB (Voruntersuchung und Hauptuntersuchung), die Überarbeitung des Vorprojektes und die teilweise Wiederholung von Arbeiten am Bauprojekt (Trassierung usw.) machen den grössten Teil der Kosten des beantragten Nachkredits aus.

Mehrkosten: 35'000 Franken.

- *Umplanung Knoten Burgerstrasse/Länggasse von Kreisel zu Lichtsignalanlage*

Die konsequente Umsetzung des Verkehrsmanagements Region Thun erfordert am Knoten Burgerstrasse/Länggasse eine Lichtsignalanlage (LSA). Die Planung einer solchen Anlage erfordert ein Spezialmandat eines Verkehrsplanungsbüros. Zudem ist ein Teil der bereits geleisteten Projektierungsarbeit für einen Kreisel obsolet und muss nun für die LSA wiederholt werden.

Mehrkosten: 16'000 Franken.

- *Erweiterung Projektperimeter*

Der nachträgliche Entscheid zur Ausdehnung des Projektperimeters bis zum Knoten Burgerstrasse/Weststrasse entspricht einer Längenzunahme von rund 15 Prozent. Gründe für diesen Entscheid sind die bessere Nutzung von Synergien im Hinblick auf den aufwendigen Bewilligungsprozess, den UVB sowie die den Bauablauf inklusive Verkehrsführung und Installationsflächen. Dieser Entscheid hat Auswirkungen auf die Arbeit aller Projektbeteiligten, erfordert zusätzliche Vermessungsaufnahmen, grösseren Projektierungsaufwand sowie zusätzliche Boden- und Lärmuntersuchungen.

Mehrkosten: 20'000 Franken.

- *Externe PL-Unterstützung (Gesamtleiter)*

Aus ressourcentechnischen Gründen und aufgrund der Projektgrösse und -komplexität hat das Tiefbauamt entschieden, mit dem Projektverfassermandat auch das Mandat einer Gesamtleitung zu verknüpfen. Diese Person hat zur Entlastung des Tiefbauamtes die Aufgabe, die Koordination aller Projektbeteiligten wahrzunehmen und das Sitzungswesen zu organisieren. Weiter hat sie die Aufgabe, notwendige Entscheide herbeizuführen und die dazu notwendigen Grundlagen bereitzustellen.

Mehrkosten: 16'000 Franken.

- *Längere Projektdauer und diverse Zusatzaufwendungen*

Die längere Projektdauer, bedingt durch den erforderlichen Zwischenhalt und die Zusatzabklärungen bezüglich Veloführung, schlägt sich auch auf den allgemeinen Projektaufwand nieder. Zusätzliche Besprechungen, Arbeitsunterbrüche, Anpassungen in der Personaleinsatzplanung und des Projektfahrplans usw. generieren der Gesamtleitung und Projektverfasser bzw. -verfasserin Mehraufwendungen.

Weiter wurden ursprünglich so nicht vorgesehene kleinere Zusatzuntersuchungen zur Optimierung des Strassenentwässerungskonzeptes im Sinne der Schwammstadt getätigt. Zu diesen Untersuchungen gehören Abklärungen zu Filterleitung des Bodens und die Prüfung von Trassierungsanpassungen zur Ermöglichung der seitlichen Versickerung des Strassenabwassers.

Weitere Zusatzleistungen sind die Schnittstellenklärung mit dem Projekt BGK Siegenthalergut/Hohmadstrasse und die Machbarkeitsprüfung bezüglich der Foundation der erforderlichen neuen Stützmauern längs der General-Wille-Strasse und deren Trasseabsenkung zur Einhaltung des Lichtraumprofils.

Mehrkosten: 7'000 Franken.

- *Eigenleistungen des Tiefbauamtes*

Die Eigenleistungen des Tiefbauamtes sind gemäss harmonisiertem Rechnungslegungsmodell (HRM 2) sowie der Finanzverordnung der Stadt Thun (FVO) den jeweiligen Investitionskrediten



zu belasten. Aufgrund der geschilderten Umstände fielen für Zusatzabklärungen und -untersuchungen, grösseren Koordinationsaufwand und längere Projektdauer Mehraufwendungen an. Diese entsprechen etwa dem Eigenaufwand des Jahres 2024.

Mehrkosten: 7'000 Franken.

- *Teuerung und Mehrwertsteuererhöhung*

Gemäss dem Landesindex der Konsumentenpreise beträgt die Teuerung zwischen dem vierten Quartal 2021 und dem vierten Quartal 2024 5,2 Prozent. Die Kosten sind in den obgenannten Positionen bereits enthalten.

Die Erhöhung der Mehrwertsteuer per 1. Januar 2024 von 7,7 auf 8,1 Prozent hat Mehrkosten zur Folge, welche dieser Nachkredit abdecken muss. Bezogen auf den ursprünglichen Verpflichtungskredit beträgt der Mehraufwand 640 Franken und ist in den vorgenannten Positionen enthalten.

- *Unvorhergesehenes*

Für Unvorhergesehenes ist im ursprünglichen Kredit ein Posten in der Grössenordnung von zehn Prozent (50'000 Franken) der Projektierungskosten enthalten. Durch die mittlerweile vorliegende höhere Kostengenauigkeit wurde dieser Prozentsatz auf fünf Prozent reduziert. Der Gesamtbetrag bleibt unter Berücksichtigung des Nachkredits aber unverändert. Die nach wie vor lange Zeitdauer der aktuellen Projektphase mit den damit verbundenen Unwägbarkeiten machen diese finanzielle Reserve nach wie vor notwendig.

#### 4. Finanzielles

##### 4.1 Kredit

In Vergleich zum bewilligten Kreditbetrag vom 18. November 2021 für die Projektierung und Bewilligung des Projektes Burgerstrasse und General-Wille-Strasse; Sanierung und Ausbau ergeben sich Mehrkosten von 130'000 Franken.

In der nachfolgenden Tabelle sind die Beträge des ursprünglichen Kredits von 2021, die neuen Kreditbeträge gemäss den vorstehenden Begründungen sowie die Beträge des Nachkredits aufgeteilt in Investitionskosten (30 %) und Baulicher Unterhalt (70 %) zusammengestellt.

BKP-Pos.	Bezeichnung		Kreditbetrag 2021		Kreditbetrag 2024		Nachkredit	
			Invest. (30%)	Baul. Uh. (70%)	Invest. (30%)	Baul. Uh. (70%)	Invest. (30%)	Baul. Uh. (70%)
200	Planungskosten, Honorare	CHF	130'000	300'000	249'000	576'000	+119'000	+276'000
300	Grundlagen, Vorbereitung	CHF.	15'000	35'000	21'000	49'000	+6'000	+14'000
500	Baunebenkosten, Unvorhergesehenes	CHF	15'000	35'000	20'000	45'000	+5'000	+10'000
<b>Total Kreditsummen</b>		CHF	<b>160'000</b>	<b>370'000</b>	<b>290'000</b>	<b>670'000</b>	<b>+130'000</b>	<b>+300'000</b>

##### 4.2 Folgekosten

Die jährlichen Folgekosten der gesamten Nachkredite von 430'000 Franken betragen:



Bezeichnung		Kredit 2021	Nachkredit
Kalkulatorische Abschreibungen nach HRM 2 (430'000.- x 2.5%)	CHF	13'250	10'750
Kalkulatorische Zinsen Verpflichtungskredit	CHF	5'300	
Kalkulatorische Zinsen: 2 % der Hälfte des Investitionsanteils des Nachkredits (0.5 x 430'000.- x 2%)	CHF		4'300
Total Folgekosten	CHF	18'550	15'050
Folgekosten insgesamt			33'600

### 4.3 Finanzierung

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

### 4.4 Finanzielle Tragbarkeit

Im Aufgaben- und Finanzplan 2024ff. sind im allgemeinen Haushalt, Investitionen Verwaltungsvmögen, 2512 Verkehrsanlagen, für das Projekt Burgerstrasse und General-Wille-Strasse, Sanierung und Ausbau 12,1 Millionen Franken eingestellt.

Der Bund leistet gemäss Leistungsvereinbarung für die Massnahme Velobahn LV-V.1.4 im Agglomerationsprogramm (AP) der vierten Generation einen Beitrag von 40 Prozent an die anrechenbaren Kosten. Der Kantonsbeitrag beträgt 35 Prozent der nach Abzug des Bundesbeitrages verbleibenden anrechenbaren Kosten. Für die im Kantonalen Sachplan Veloverkehr (2014) festgehaltene Velovorangroute (Velobahn) entrichtet der Kanton nach Artikel 59 Strassengesetz zusätzliche 40 Prozent an die anrechenbaren Kosten. Die Subventionsbeiträge können erst beantragt werden respektive die Finanzvereinbarung kann erst abgeschlossen werden, wenn das baubewilligte Projekt vorliegt und das zuständige finanzkompetente Organ der Stadt Thun den Kreditbeschluss zur Realisierung gefasst hat. Der Antrag muss vor der Realisierung erfolgen. Die Subventionszahlungen erfolgen nach Realisierung des Projektes.

## 5. Zuständigkeit

Das für einen Nachkredit zu einem Verpflichtungskredit zuständige Organ bestimmt sich, indem der ursprüngliche Kredit und der Nachkredit zu einem Gesamtkredit zusammengerechnet wird. Den Nachkredit beschliesst dasjenige Organ, das für den Gesamtkredit ausgabenberechtigt ist, höchstens jedoch der Stadtrat (Art. 68 Abs.1 Stadtverfassung [StV]). Beträgt der Nachkredit höchstens zehn Prozent des ursprünglichen Verpflichtungskredits oder ist er gebunden, beschliesst ihn der Gemeinderat (Art 68 Abs. 2 StV.)

Die neue Ausgabe für das Bauprojekt und die Bewilligung beträgt 290'000 Franken, wovon auf den ursprünglichen Kredit 160'000 Franken und auf den vorliegend beantragten Nachkredit 130'000 Franken entfallen. Der Nachkredit beträgt rund 80 Prozent des bewilligten Verpflichtungskredites. Somit liegt die Bewilligung diese Nachkredites in der abschliessenden Zuständigkeit des Stadtrates. Der Gemeinderat hat den Nachkredit zum baulichen Unterhalt unter Vorbehalt der Genehmigung des Stadtrates zum vorliegenden Geschäft bewilligt.

## 6. Termine und weitere Schritte

Der Abschluss der Bauprojektierungsphase ist auf Sommer 2025 terminiert, die Erarbeitung der Unterlagen für die Strassenüberbauungsordnung (UeO) sowie der Abschluss der UVB-Hauptuntersuchung erfolgt im dritten Quartal 2025. Der Genehmigungsprozess erfolgt im kombinierten Verfahren (Baugesuch und Überbauungsordnung) und dauert zwei bis zweieinhalb Jahre. Leitbehörde ist das AGR. Mit dem anvisierten Start des UeO-Prozesses Ende 2025 ist bei reibungslosem Prozessverlauf ein Vorliegen der Baubewilligung im ersten Halbjahr 2028 zu erwarten. Die Erarbeitung des Ausführungsprojekts und die Submission erfolgt parallel zum Genehmigungsprozess. Im Sommer 2028 findet auf der Allmend und der Burgerallmend das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest (ESAF) statt. Mit dem Start der Bauarbeiten kann nach Ab- und Rückbau des Festgeländes, das heisst erst gegen Ende des Jahres begonnen werden.

## 7. Verhältnis zu den Legislaturzielen 2023-2026 und zur Velo-Initiative

Das Projekt ist mit der Massnahme 8.3 «neuen Radweg entlang der Bürgerstrasse-General-Wille-Strasse wesentlich vorantreiben» direkter Bestandteil des Legislaturziels 8 «Thun verfügt über mehr, attraktivere und sichere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen».

Weiter wird der neue Radweg mit ca. 1,8 Kilometern einen wichtigen Beitrag zu der am 1. Oktober 2024 in Kraft getretenen Velo-Initiative leisten.

### Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

### Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 68 Absatz 1 Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 26. Februar 2025, beschliesst:

1. Bewilligung eines Nachkredites von 130'000 Franken zu Lasten der Investitionsrechnung als Infrastrukturprojekt, Verpflichtungskredit-Nr. 2512.5010.070 (Bilanzkonto 14010.01.01) für die Erarbeitung des Bauprojektes, der Strassen-Überbauungsordnung, der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Baubewilligungsverfahrens für die Strassensanierung und den Ausbau der Fuss- und Veloinfrastruktur auf der Bürger- und der General-Wille-Strasse.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 26. Februar 2025

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller