

Stadtratssitzung vom 16. Mai 2019

Bericht Nr. 17/2019

Verbreiterung Strättligenstrasse

Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 140'000 Franken

1. Ausgangslage

Vorgeschichte

Am 26. Oktober 2017 hat der Stadtrat von Thun einen Verpflichtungskredit von 175'000 Franken für die Ausarbeitung eines Vorprojektes zur Verbreiterung der Strättligenstrasse beschlossen. Mit dem vorliegenden Vorprojekt ist die Machbarkeit einer Verbreiterung nachgewiesen. Der vorgeschlagene Strassenstandard dient allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern gleichermaßen (Fuss- und Veloverkehr, motorisierter Individualverkehr, Schwerverkehr). Die Verkehrssicherheit kann dadurch gegenüber heute wesentlich erhöht werden.

Eine Vernehmlassung des Vorprojektes bei ausgewählten städtischen und kantonalen Amtsstellen sowie bei verschiedenen Verkehrs-, Umwelt- und Wirtschaftsorganisationen ergab, dass die rechtlichen Voraussetzungen für die Projektrealisierung gegeben sind und dass das Projekt grossmehrheitlich auf Zustimmung stösst (vgl. Beilage 1). Sämtliche elf eingegangenen Stellungnahmen bewerten das Projekt neutral bis sehr positiv. Der Tenor ist klar positiv.

Als nächster Schritt soll das Projekt zur Bewilligungsreife gebracht werden. Dazu sind unter anderem eine Strassenüberbauungsordnung, ein Umweltverträglichkeitsbericht, ein Störfallvorsorgekonzept und ein Strassenbauprojekt notwendig. Anschliessend kann die Baubewilligung eingeholt werden. Der vorliegende Stadtratsbericht umschreibt den dafür notwendigen Verpflichtungskredit.

Problemstellung

Die Strättligenstrasse ist eine wichtige tangentielle Achse im Thuner Verkehrsnetz. Im vom Projekt erfassten Perimeter ist sie eine Hauptverbindung gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr. Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund 10'000 Fahrzeugen und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 7 Prozent zählt sie zu den stärkstbelasteten städtischen Verkehrsachsen. Seit der Inbetriebnahme des Bypasses Thun Nord hat die Achse Strättligenstrasse-Pfandernstrasse-Weststrasse-Burgerstrasse-General-Wille-Strasse weiter an Bedeutung gewonnen. Die gesamte Achse dient auch der Verkehrsentlastung der Wohnquartiere. Die wichtige Funktion der Strättligenstrasse wird durch andere Planungen unterstrichen, zum Beispiel durch das Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (Massnahme M1a-a), durch das städtische Wegweisungskonzept oder durch das Parkleitsystem.

Auch für die Wirtschaftsentwicklung nimmt die Strättligenstrasse eine wichtige Rolle ein als Verbindung der Gewerbestandorte «Gwattmoos», «Wirtschaftspark Schoren» und «Rösslimatte» mit dem Autobahnanschluss Thun-Süd.



Die Strättligenstrasse (rot) ist ein wichtiger Bestandteil des Wegweisungsnetzes (gelb) zum Bypass Thun Nord (Kartengrundlage: map.geo.admin.ch)



Typische Bilder von der heutigen Strättligenstrasse (Fotos: Google Maps)

Die Strättligenstrasse kann ihrer wichtigen Funktion im städtischen Verkehrsnetz heute nur bedingt gerecht werden. Der Ausbaustandard ist ungenügend. Die Breiten der gesamten Fahrbahn, der Kernfahrbahn und der Radstreifen liegen unter dem zulässigen Minimum der Schweizer Normen zum Strassenverkehr (VSS-Normen). Verschiedene Begegnungsfälle sind nur mit reduzierten Geschwindigkeiten möglich. Dies führt zu Verkehrsbehinderungen. Gerade der häufig auftretende Fall, dass Personenwagen über längere Distanz hinter Velos herfahren müssen, ist sowohl für die Personenwagenlenker als auch für die Velofahrenden höchst unangenehm. Des Weiteren besteht auf Grund der nicht mehr gesetzeskonformen Strassenentwässerung (unterirdische Versickerung) Handlungsbedarf.

Zielsetzung

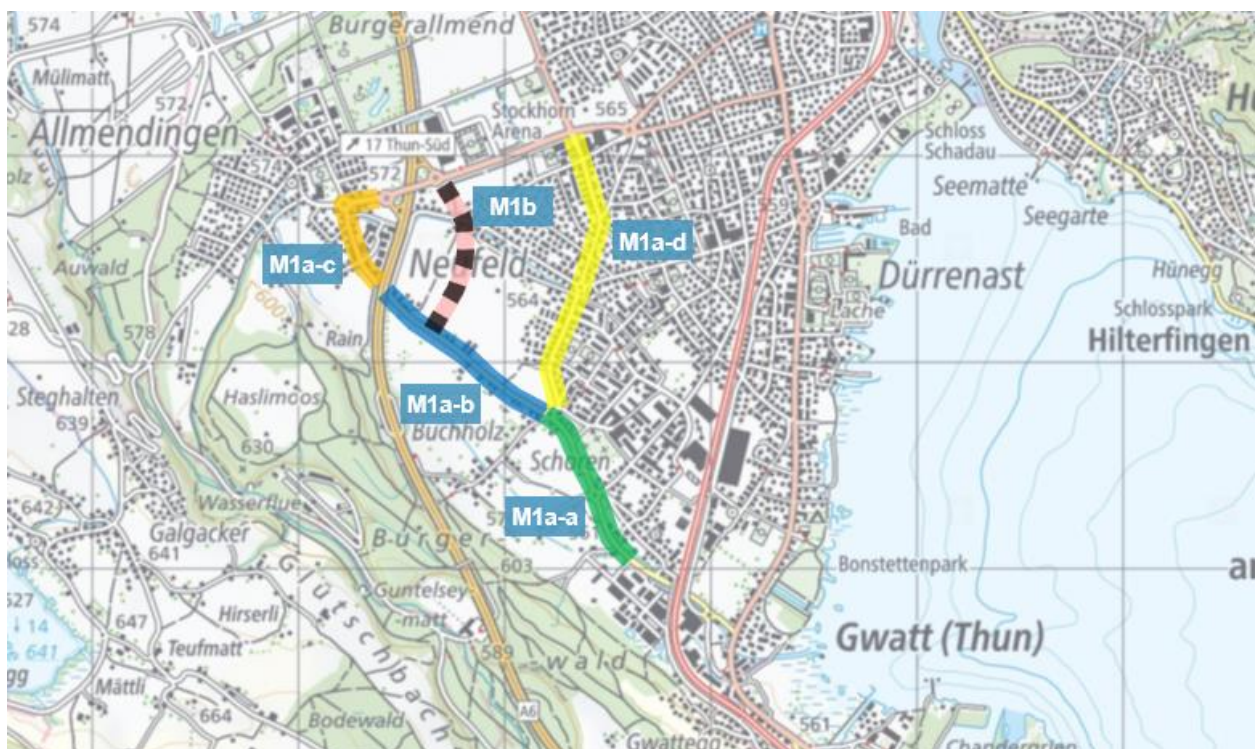
Aufbauend auf dem vorliegenden Vorprojekt soll eine Strassenüberbauungsordnung (UeO) ausgearbeitet werden, welche die baurechtliche Grundlage für die Umsetzung des Strassenprojektes schafft. Da das Projekt der Pflicht für eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, ist zeitgleich zur UeO ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zu erarbeiten. Auch ein Störfallvorsorge-Konzept wird benötigt. Weiter sollen ein Bauprojekt erstellt, die Realisierungskosten ermittelt und das Baubewilligungsverfahren durchgeführt werden.

Die inhaltlichen Stossrichtungen des Vorprojektes werden beibehalten:

- Ein normkonformer Ausbaustandard, welcher eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet.
- Ein flüssiger Verkehrsablauf sowohl für Personenwagen als auch für den Schwerverkehr, so dass der Ausweichverkehr ins Quartier minimiert wird.
- Ein gehobener Velostandard, welcher gegenseitige Behinderungen zwischen Velos, Personenwagen und Lastwagen minimiert und den Velofahrenden eine lückenlose, sichere und komfortable Führung ermöglicht.
- Eine durchgehende Fussgängerführung, welche die heutigen Netzlücken schliesst, sichere Querungen anbietet und attraktive Trottoirbreiten garantiert.
- Eine normkonforme Strassenentwässerung, welche die Vorgaben der Gewässerschutzgesetzgebung einhält.

Ausblick zu den Thuner Westtangente-Projekten (Pfandernstrasse / Lüsslispange / Buchholzstrasse)

Im «Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035» ist vorgesehen, die Machbarkeit der Netzergänzung «Lüsslispange» zu prüfen (Massnahme M1b) und abhängig von der Machbarkeit der Lüsslispange die Pfandernstrasse (Massnahmen M1a-b), die Ortsdurchfahrt Allmendingen (Massnahmen M1a-c) und die Buchholzstrasse (Massnahmen M1a-d) umzugestalten.



Übersicht über die Westtangente-Projekte gemäss städtischem Gesamtverkehrskonzept (Kartengrundlage: map.geo.admin.ch)

Die Verbreiterung der Strättligenstrasse soll aus folgenden Gründen zeitlich vor den weiteren Vorhaben an der Westtangente realisiert werden: Als einziges Vorhaben an der Westtangente ist die Verbreiterung der Strättligenstrasse nicht von einer vertieften Machbarkeitsprüfung der «Lüsslispange» abhängig. Die Projekte «Pfandernstrasse», «Ortsdurchfahrt Allmendingen» und «Buchholzstrasse» sind dagegen stark von Frage abhängig, ob und in welcher Gestalt eine Lüsslispange realisiert werden kann.

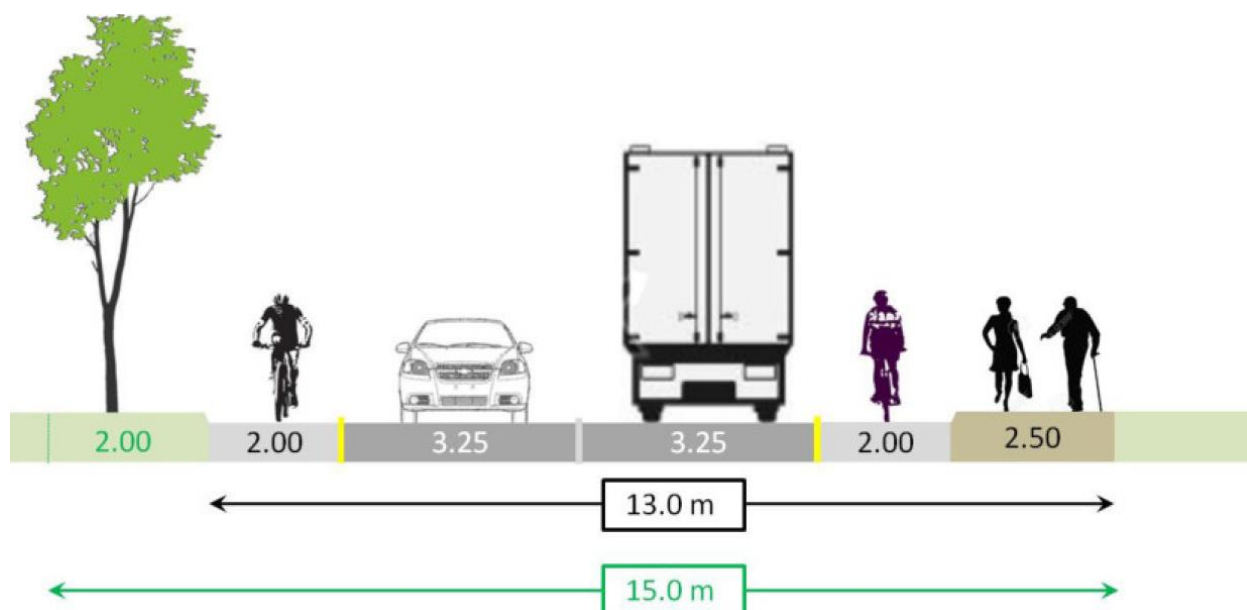
Da der Handlungsdruck an der Strättligenstrasse bereits heute hoch ist, soll die Verbreiterung vorgezogen werden. Ein Abwarten der Ergebnisse einer vertieften Machbarkeitsprüfung zur «Lüsslispange» würde das Projekt an der Strättligenstrasse um mehrere Jahre verzögern, ohne dass ein nennenswerter Mehrwert zu erwarten wäre.

2. Projekthinhalte

Im Rahmen des Vorprojektes wurden verschiedene Varianten einer Verbreiterung der Strättligenstrasse im Abschnitt zwischen dem Kreisel Buchholzstrasse und der Unterführung Winkelweg geprüft. Als ausgewogenste Variante erwies sich ein Querschnitt mit beidseitigen breiten Radstreifen. Die anderen geprüften Varianten (einseitiger Radweg, kombinierter Fuss- und Radweg) schnitten insbesondere bezüglich Verkehrssicherheit, Unterhalt und Kulturlandverbrauch schlechter ab.

Die Bestvariante sieht eine Verbreiterung der Strasse (einschliesslich Trottoir) von heute rund 8.80 m auf künftig 13.00 m vor. Für die einzelnen Verkehrsträger bedeutet dies:

- Der motorisierte Verkehr erhält neu zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3.25 m. Die neue Breite reicht aus, dass sowohl Personenwagen als auch Lastwagen innerhalb ihrer Fahrstreifen aneinander vorbeifahren können und nicht mehr auf die Radstreifen ausweichen müssen.
- Der Veloverkehr erhält beidseitige Radstreifen mit einer Breite von 2.00 m (heute 1.20 m). Da es sich um eine Velohauptroute gemäss «Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035» handelt, wird bewusst ein erhöhter Standard angestrebt, welcher die in der Schweiz übliche Radstreifenbreite von 1.50 m deutlich übertrifft.
- Das Trottoir erhält eine komfortable Breite von 2.50 m und wird dort, wo es heute fehlt, ergänzt.



Normalprofil der Bestvariante (Weber + Brönnimann AG)

Zusätzlich zur Strassenverbreiterung sieht das Projekt vor, die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs an den beiden Kreiseln «Strättligenstrasse/Buchholzstrasse» und «Strättligenstrasse/C.-F.-L.-Lohner-Strasse» deutlich zu verbessern. Am Kreisel «Strättligenstrasse/C.-F.-L.-Lohner-Strasse» ermöglichen es die Platzverhältnisse, auf drei Seiten Bypässe für den Veloverkehr anzubieten (siehe nachstehende Abbildung). Die Velobypässe stellen ein Zusatzangebot für sicherheitsbedürftige Velofahrende dar (z. B. Eltern mit Kindern). Eine Benutzungspflicht besteht nicht; geübte Alltagsvelofahrende dürfen weiterhin die direkte Linienführung durch den Kreisel benutzen.



Planauszug aus der Bestvariante, Kreisel Strättligenstr./C.-F.-L.-Lohnerstr. mit Velobypässen (Weber + Brönnimann AG)

Um eine gewässerschutzkonforme Strassenentwässerung zu ermöglichen (Versickerung über Oberbodenpassage), werden an vier Standorten Versickerungsbecken realisiert.

Die projektierte Verbreiterung der Strättligenstrasse weist einen zusätzlichen Landbedarf von knapp 7'000 m² auf. Anteilsmässig am stärksten beansprucht wird Land aus der Landwirtschaftszone (Fruchtfolgeflächen, FFF). Der Verbrauch von Fruchtfolgeflächen konnte jedoch nennenswert eingegrenzt werden, indem auch entlang des Friedhofs Schoren Flächen beansprucht werden können. Das Näherrücken an den Friedhof bedingt jedoch den Bau einer neuen Friedhofsmauer (Sicht- und Schallschutz), welche in das Strassenbauprojekt integriert wird. Im untenstehenden Gestaltungsplan ist ein Konzept für den Verlauf der neuen Friedhofsmauer ersichtlich (schwarze Linie). Der definitive Verlauf und die Gestaltung der Mauer unter Berücksichtigung einer guten ökologischen Vernetzung werden in den nächsten Projektphasen festgelegt.



Planauszug aus der Bestvariante, in Schwarz die geplante Friedhofsmauer (Weber + Brönnimann AG)

Die geplante Grünraumstruktur orientiert sich am Baumkonzept der Stadt Thun. Wechselseitig angeordnete Baumgruppen akzentuieren den Charakter der Strasse als Schnittstelle zwischen Siedlung und Landschaft.

3. Finanzielles

Kosten

Die geschätzten Planungskosten für die Erarbeitung der planungsrechtlichen Grundlagen (Strassenüberbauungsordnung, Umweltverträglichkeitsbericht, Störfallvorsorgekonzept), für die Bauprojektierung (SIA-Phasen 32/33 inkl. Strassenverkehrssicherheitsaudit) und für die notwendigen Aufnahmen (Geologie, Kanalisation, Vermessung) belaufen sich einschliesslich der HRM2-Eigenleistungen auf 390'000 Franken inkl. MWST.

Die Planungskosten werden aufgeteilt in Investitionskosten (Planung der Verbreiterung, 35 % der Gesamtsumme) und baulichen Unterhalt (Planung der Strassensanierung, 65 % der Gesamtsumme). Die nachstehende Tabelle zeigt die Aufteilung in Franken:

		Investition Verpflichtungskredit	Baulicher Unterhalt Gebundene Ausgabe	Kosten Total
200	Planungskosten, Honorare <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungsrechtliche Grundlagen ▪ Bauprojektierung ▪ Aufnahmen ▪ HRM2-Eigenleistungen 	125'000.--	225'000.--	350'000.--
500	Unvorhergesehenes, Nebenkosten	15'000.--	25'000.--	40'000.--
Total inkl. MWST		140'000.--	250'000.--	390'000.--

Der mit der Investition einhergehende Anteil des baulichen Unterhalts im Betrag von 250'000 Franken erfolgt als gebundene Ausgabe zu Lasten der Erfolgsrechnungen 2019 und 2020 (baulicher Unterhalt Verwaltungsvermögen). Der Betrag ist im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2019 bis 2022 eingestellt (Konto-Nr. 501-2512-91 Strättligenstrasse, Sanierung und Ausbau). Der Gemeinderat hat die gebundene Ausgabe, vorbehaltlich der Genehmigung des Kreditbeschlusses in der Kompetenz des Stadtrates, bewilligt.

Finanzierung

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

Die Erstellungskosten für die Verbreiterung der Strättligenstrasse lassen sich zum heutigen Zeitpunkt erst schätzen. Es ist mit Erstellungskosten (einschliesslich Landerwerb) in der Grössenordnung von 6.1 Mio. Franken zu rechnen. Das Bauprojekt wird genauere Aussagen ermöglichen.

Finanzielle Tragbarkeit

Im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2019 bis 2022 ist für den Investitionsanteil der Planungskosten in den Jahren 2019/2020 ein Betrag von 300'000 Franken eingestellt (Investitionen Verwaltungsvermögen, Konto-Nr. 5010-2512-20 Strättligenstrasse, Sanierung und Ausbau).

Die Ausführungskosten sind im AFP 2019 bis 2021 ab dem Jahr 2021 eingestellt (1.2 Mio. Franken Investitionen Verwaltungsvermögen, Konto-Nr. 5010-2512-20 Strättligenstrasse, Sanierung und Ausbau / 1.8 Mio. Franken Baulicher Unterhalt Verwaltungsvermögen, Konto-Nr. 501-2512-91 Strättligenstrasse, Sanierung und Ausbau). Nach Abschluss des Bauprojekts können die zu erwartenden Kosten genauer beziffert und im nächsten Investitionsplan entsprechend angepasst werden.

4. Projektablauf, Termine

Die Anpassung der baurechtlichen Grundordnung und die Bauprojektierung sollen in den Jahren 2019-2021 erfolgen. Somit könnte bei einem verzögerungsfreien Ablauf (keine substanziellen Einsprachen und Beschwerden) frühestens ab der zweiten Hälfte 2021 eine Baubewilligung vorliegen und die Realisierung in Angriff genommen werden. Über den genauen Realisierungszeitraum und eine mögliche Etappierung können erst nach Erarbeitung des Bauprojektes Aussagen gemacht werden.

5. Abhängigkeiten

Entlang der Strättligenstrasse sind verschiedene grössere Vorhaben in Ausführung und Planung, insbesondere der Neubau des Krematoriums und die Überbauung ZöN 51 «Schärmehof». Die Koordination mit diesen Vorhaben ist sichergestellt. Aufgrund der Ergebnisse des Vorprojekts konnten entlang der beiden genannten Vorhaben ausreichende Flächen gesichert werden, um eine Verbreiterung der Strättligenstrasse zu ermöglichen.

Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 Buchstabe g Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 24. April 2019, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 140'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 2512.5010.061 (Bilanzkonto Nr. 14010.01.01) für die Erarbeitung der planungsrechtlichen Grundlagen und eines Bauprojektes zur Verbreiterung der Strättligenstrasse, wobei die im Vernehmlassungsbericht vom 18. März 2019 aufgeführten Massnahmen (insbesondere zum Langsamverkehr) zu prüfen sind.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 24. April 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Beilagen

1. Vernehmlassungsbericht vom 18. März 2019
2. Vorprojekt: Strättligenstrasse, Winkelweg–Buchholzstrasse, Strassenverbreiterung, Gestaltungsplan 1:1'000