

Stadtratssitzung vom 16. Mai 2019

**Motion Nr. M 4/2018**

**Motion betreffend vorwärts mit der Aufgabenerfüllung – vorwärts mit der Fuss- und Velowegverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis**

Sachkommission Stadtentwicklung vom 14. Dezember 2018; Beantwortung

---

**Wortlaut der Motion**

1. Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat einen Projektierungskredit für den noch fehlenden Teil der Wegverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis vorzulegen.
2. Weiter soll der darin enthaltene, bereits finanzierte Abschnitt Bahnhof – Rex Puls endlich umgesetzt werden.
3. Weiter soll die für Velo und Fussgänger bedarfsgerechte Lage der Brücke Selve – Schwäbis geprüft und nötigenfalls angepasst werden.

*Begründung*

Grundlage für die Verkehrspolitik und Massnahmen der Stadt und Region Thun bildet das Agglomerationsprogramm, das Massnahmen für den motorisierten Verkehr, den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr enthält. Ziel dieser Massnahmen ist, den motorisierten Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten. Damit diese Wirkung erzielt werden kann, muss das ganze Massnahmenpaket umgesetzt sein. Der Bund leistet je nach Ergebnis der Wirkungsbeurteilung einen Anteil an die Kosten. Beim Agglomerationsprogramm der 1. Generation sind das 40 Prozent und der Kanton leistet weitere 30 Prozent an die Gesamtinfrastrukturkosten. Der Stadt Thun verbleiben also nur 30 Prozent der Gesamtkosten, jedoch wird riskiert, dass der Anteil des Bundes gekürzt wird, wenn einzelne der Massnahmen nicht umgesetzt werden, da die Wirkung nicht mehr erzielt werden kann. Weiter dürften Kürzungen des Kantonsbeitrags riskiert werden, da dieser auf Grund von Sparmassnahmen seinen Beitrag bereits gekürzt hat. Gemeinden, die ihre Massnahmen nicht umsetzen, riskieren somit unnötige Mehrausgaben.

Die Thuner Agglomerationsprogramme basieren auf der Gesamtverkehrsstudie, Agglomeration Thun aus dem Jahre 2002. Vom Agglomerationsprogramm der 1. Generation<sup>1</sup> aus dem Jahre 2009 wurde bis heute der ByPass gebaut, der Parkhausring fertiggestellt, das Parkleitsystem in Betrieb genommen. Was bis heute fehlt – fast zwei Jahrzehnte später, ist die Umsetzung fast aller Massnahmen für den Velo- und Fussverkehr. Zur Erinnerung es sind dies:

- Ausbau Bike&Ride Bahnhof und Innenstadt
- Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzlingen / Schadau
- Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis
- Wegverbindung Bahnhof - Lachen (bis Schadau umgesetzt)

---

<sup>1</sup> Link Agglomerationsprogramme und Prüfberichte : <https://www.ave.admin.ch/ave/de/home/verkehr-und-infrastruktur/programme-und-projekte/agglomerationsprogramme-verkehr-und-siedlung/agglomerationsprogramme-1--generation.html>

Der Gemeinderat ignoriert nicht nur seine eigenen Programme und Aufgaben, sondern auch den politischen Willen des Stadtrates. Zu allen Massnahmen wurden diverse Vorstösse eingereicht und auch überweisen. So z.B. auch zur Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis.

Der Stadtrat überwies im 2012 einstimmig zwei Vorstösse der Grünen, SP und Mitunterzeichnenden (Priorisierung der Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis<sup>2</sup> und Standort der Brücke Selve - Schwäbis<sup>3</sup>), die eine Priorisierung der Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm, konkret die Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis verlangte. Weiter soll die damit verbundene Lage der Brücke über die Aare in das Schwäbis Quartier geprüft werden. Gemäss aktueller UeO Selve soll diese Brücke im Bereich der Aarewerke Energie Thun AG zu stehen kommen.

Als das Agglomerationsprogramm erarbeitet wurde, gab es in der Selve noch kein Wohnquartier, keine Verwaltung und keine Konzeptionhalle. Die Lage der Brücke darf darum hinterfragt werden. Das war auch die Absicht des einstimmig überwiesenen Postulats. Würde diese Brücke näher Richtung Innenstadt liegen, dürfte damit eine direktere Verbindung und somit ein grosser Mehrwert für das Quartier und deren Besuchende entstehen. Mit einer Überweisung der Motion soll die ideale Lage einer solchen Brücke geprüft und umgesetzt werden. Allenfalls zeigt sich, dass zwei separate Brücken, eine für Fuss -und eine für Velofahrende bedarfsgerechter ist und Zielkonflikte ausschliesst.

Weiter zeigt die Verschleppung der Aufgaben, dass eine Umsetzung immer anspruchsvoller wird. So gab es bei der Planung noch keine Überbauung Rex Puls, die Fläche für den Weg wurde zu Recht ausgespart, doch der Weg ist trotz gesprochenem Kredit noch heute nicht gebaut.

Nun sind seit der Überweisung der Vorstösse wiederum 6 Jahre vergangen und die Umsetzung des Auftrages bleibt unerfüllt. Umso stossender ist, dass anscheinend die aufgelöste Selve Park AG der Stadt Thun 500'000 Franken an eine solche Brücke in der Selve zum Schwäbis schenken wollte, was der Gemeinderat dankend ablehnte.

## Stellungnahme des Gemeinderates

### Vorbemerkung 1 zur Motionsfähigkeit

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, dem Stadtrat einen bestimmten Beschluss- oder Reglementsentwurf vorzulegen oder eine andere Massnahme *im Zuständigkeitsbereich des Stadtrats oder der Stimmberechtigten* zu treffen (Art. 49 Abs. 1 Geschäftsreglement des Stadtrates). Motionen, mit denen das Parlament Kompetenzen des Gemeinderates für sich beansprucht, sind unzulässig (vgl. Stefan Müller, Kommentar zum bernischen Gemeindegesetz, 1999, Art. 24 N. 27 mit weiteren Verweisen).

Die Motion M 4/2018 gliedert sich inhaltlich in drei Teile:

1. Der Gemeinderat wird beauftragt, dem Stadtrat einen Projektierungskredit für den noch fehlenden Teil der Wegverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis vorzulegen: Dieser Teilinhalt ist (soweit die Bewilligung eines Projektierungskredites betreffend) *motionsfähig*, da die Bewilligung des Projektierungskredites in der Kompetenz des Stadtrates (oder der Stimmberechtigten) liegt und da das beantragte Projekt auch den planerischen Absichten des Gemeinderates entspricht. Soweit die Planungshoheit des Gemeinderates betreffend, wäre das Ganze allerdings nicht motionsfähig.
2. Der Gemeinderat soll den bereits finanzierten Abschnitt Bahnhof – Rex Puls (vgl. SRB 17/2015)<sup>4</sup> umsetzen: Dieser Antrag, welcher dem Gemeinderat Vorgaben zur Umsetzung eines Stadtratsbeschlusses macht, ist *nicht motionsfähig*. Er kann vom Stadtrat nur in der Form eines Postulates überwiesen werden.
3. Der Gemeinderat soll die für Velo und Fussgänger bedarfsgerechte Lage der Brücke Selve – Schwäbis prüfen und nötigenfalls anpassen: Planungsbehörde ist von Gesetzes wegen der Gemeinderat (Art. 66 Abs. 1 BauG). Mittels Motion kann der Stadtrat zwar die Einleitung eines Planungsverfahrens

<sup>2</sup> <http://www.thun.ch/fileadmin/behoerden/stadtrat/media/pdf/august2012/TR7.pdf>

<sup>3</sup> <http://www.thun.ch/fileadmin/behoerden/stadtrat/media/pdf/august2012/TR6.pdf>

<sup>4</sup> [http://www.thun.ch/fileadmin/behoerden/stadtrat/media/pdf/juli2015/TR\\_4.pdf](http://www.thun.ch/fileadmin/behoerden/stadtrat/media/pdf/juli2015/TR_4.pdf)

erzwingen, er kann aber keine inhaltlichen Vorgaben machen. Auch dieser Antrag ist deshalb *nicht motionsfähig* und kann nur in der Form eines Postulates überwiesen werden.

*Vorbemerkung 2: Stellungnahme zu den in der Begründung explizit bezeichneten Massnahmen für den Velo- und Fussgängerverkehr, die nach Ansicht der Motionäre nicht realisiert worden sind.*

- Ausbau Bike&Ride Bahnhof und Innenstadt: Dem Stadtrat wurden in diesem Zusammenhang schon Projekte und Kredite vorgelegt, welche nur zum Teil bewilligt wurden.
- Fussgänger- und Radfahrer Verbindung Aare bei Scherzligen/Schadau: Im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) wurde der Nutzen einer Veloverbindung auf Grund des effektiven Mehrwerts für den Berufsverkehr (Grundlage der Zielsetzung Agglo-Programm) und der Realisierungschancen von der Projektdelegation stark in Frage gestellt. Die betriebliche und technische Realisierung einer funktionalen Veloverbindung ist auf Grund der Vorprüfungsberichte der zuständigen Stellen schwierig bis nicht realisierbar. Mit der vom Gemeinderat beschlossenen «klassischen Fähre» wird die Fährverbindung zwar für den Fussgänger- und Tourismusverkehr attraktiv, für den Veloverkehr aber bedeutungslos.
- Wegverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis: Diese Wegverbindung befindet sich auf der ganzen Länge auf Terrain, welches nicht der Stadt gehört. In diesem Fall gehört das erforderliche Land der SBB, welche durch die Planung des Bundes (Rahmenplan Bundesamt für Verkehr) nicht unabhängig verhandeln kann. Die Landverhandlungen waren durch die übergeordneten Planungsphasen des Bundes blockiert. Es liegt definitiv nicht im Interesse der Stadt, die Bahnbetriebe zu übervorteilen. Die Anbindung der Stadt an das nationale Bahnnetz und dessen Entwicklung sind in ihrer Bedeutung dieser lokalen Langsamverkehrsverbindung nicht unterzuordnen.
- Wegverbindung Bahnhof – Lachen (bis Schadau umgesetzt): Diese Wegverbindung wurde vom Bahnhof nicht nur bis in die Schadau, sondern bis zum Lachen umgesetzt, trotz vieler politischer Hindernisse und Widersprüche. Eine Brücke über den Lachenkanal ist gemäss planungsrechtlichen Grundlagen nicht zwingend und kann bei Zweckmässigkeit später realisiert werden. Erwähnt sei dabei, dass die erste Etappe vom Bahnhof bis zur Schadau sogar durch ein Referendum und eine Volksabstimmung verworfen wurde. Die Etappe Schadau – Lachen wurde im Stadtrat zuerst zurückgewiesen und erst im zweiten Anlauf knapp bewilligt.

Die Motionäre beklagen eine «Verschleppung der Aufgaben» durch den Gemeinderat und untermauern diesen Vorwurf mit einer Liste von Projekten, von denen, wie hier ausgeführt, bei näherer Betrachtung nur die Langsamverkehrsverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis wirklich Bestand hat. Der Vorstoss befasst sich konsequenterweise auch nur mit diesem Projekt, das in den letzten Jahren, wie hier ausgeführt, ausserhalb der gemeinderätlichen Steuerungsmöglichkeiten lag. Insofern erachtet der Gemeinderat den erhobenen Vorwurf als unhaltbar.

#### *Zu Ziffer 1: Projektierungskredit für den fehlenden Teil der Wegverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis*

Die Motionäre verlangen, dass dem Stadtrat ein Projektierungskredit für den noch fehlenden Teil der Wegverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis vorgelegt wird. Der Gemeinderat ist bereit, diese Motion anzunehmen. Es ist geplant, dem Stadtrat noch in diesem Jahr ein entsprechendes Stadtratsgeschäft zu unterbreiten (basierend auf der Routenführung aus dem GVK sowie dem Vorliegen der Erfordernisse der Bahn bezüglich Abstellgleise im Bereich Rex-Max).

Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes Stadt Thun 2035 (GVK) wurden alle bisherigen Agglomerations-Massnahmen überprüft und regional abgestimmt. Diese Überprüfung erfolgte auch aus dem in der Motion erwähnten Grund, dass sich die Stadt weiterentwickelt hat und nicht mehr dieselbe ist, wie bei der Erarbeitung des ersten Agglomerationsprogrammes. Die Massnahmen und alle Verkehrsträger sollen und müssen aufeinander abgestimmt sein. Die Netzkonzepte sind schlüssig und vollständig, inklusive der notwendigen Anschlusspunkte.

Das GVK zeigt, dass die Wegverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis im Grunde richtig ist. Die Linienführung verläuft neu über die ganze Länge von der Seestrasse (Bereich Valentini-Gebäude) bis zur Schwäbisstrasse Steffisburg parallel zur Bahn.



### *Zu Ziffer 2: Umsetzung des Abschnittes Bahnhof – Rex Puls*

Die Motionäre verlangen weiter, dass der bereits finanzierte Abschnitt Bahnhof – Rex Puls endlich umgesetzt werden soll.

Am 2. Juli 2015 bewilligte der Stadtrat mit 25 zu 12 Stimmen einen Verpflichtungskredit von 3.5 Mio. Franken für die Ausführung des Projektes Langsamverkehrsverbindung Bahnhof – Selve. Der Gemeinderat wurde in Ziffer 3 des Stadtratsbeschlusses mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt. Im Stadtratsbericht 17/2015 wurde auf die bestehenden Abhängigkeiten bei diesem Projekt hingewiesen (insbesondere auf den erforderlichen Landerwerb von der SBB).

Der Gemeinderat würde das geplante Projekt gerne umsetzen. Da die Stadt für die Umsetzung dieser Langsamverkehrsverbindung aber Land der SBB benötigt, ist sie auf die Zustimmung der SBB angewiesen (siehe Vorbemerkungen 2 oben). Er kann deshalb gegenwärtig keine verlässlichen Prognosen über mögliche Umsetzungstermine machen.

Für die Umsetzung dieses Projektes besteht bereits ein Auftrag des Stadtrates. Ein zusätzlicher Auftrag ist nicht erforderlich. Das Anliegen ist auch nicht motionsfähig. Es wird deshalb die Ablehnung dieses Punktes der vorliegenden Motion beantragt.

### *Zu Ziffer 3: Prüfung und nötigenfalls Anpassung der Lage der Brücke Selve – Schwäbis*

Schliesslich verlangen die Motionäre, dass die für Velo und Fussgänger bedarfsgerechte Lage der Brücke Selve – Schwäbis geprüft und nötigenfalls angepasst werden soll. Das Anliegen ist nicht motionsfähig. Es handelt sich hier um einen Prüfungsauftrag und nicht um eine Motion. Der Gemeinderat ist bereit, diesen Prüfungsauftrag als Postulat entgegenzunehmen. Die Linienführung im Gebiet Selve-Schwäbis ist im GVK lediglich grob festgelegt und soll im Rahmen der Projektierung insbesondere hinsichtlich des Aareübergangs konkretisiert werden.

Zum erwähnten Schenkungsangebot der Selve Park AG für einen Fussgängersteg hat der Gemeinderat die folgenden Hinweise: Die in der Zwischenzeit aufgelöste Selve Park AG beabsichtigte im Jahr 2014 tatsächlich, aus ihrem Überschuss einen Beitrag von maximal 500'000 Franken an die Realisierung eines Fussgängerstegs zwischen Selve-Areal im Bereich der Halle 6 und Schwäbispromenade zu leisten. Eine damals erstellte SWOT-Analyse zeigte allerdings auf, dass bei diesem Projekt die Gefahren und Schwächen deutlich überwiegen. Auf das Stegprojekt wurde deshalb verzichtet. Der Überschuss der Selve Park AG soll nach abgeschlossener Liquidation unter den beiden Aktionären (Kanton Bern und Stadt Thun) im Verhältnis 50 zu 50 aufgeteilt werden.

### *Hinweis auf Verbesserungen für die Velofahrenden*

Zur Information und Gesamtsicht ist auf folgende (nicht abschliessende), oft wenig beachtete, wichtige Verbesserungen für die Velofahrenden hinzuweisen, die in den letzten Jahren realisiert oder in Angriff genommen worden sind:

- Übersichtliche und breite Velostreifen Weststrasse mit speziellen Ampelanlagen zur Veloführung;
- Indirekter Linksabbieger auf der Kreuzung bei der Migros Zentrum Oberland;
- Permanente Öffnung des Aarequais und der Schwäbisallee für den Veloverkehr;
- Einführung der Fussgängerzone «Innenstadt», Velos neu überall in beide Fahrtrichtungen zugelassen;
- Öffnung der Unteren Hauptgasse zwischen Berntor und Marktgasse für den Veloverkehr im Gegenverkehr;
- Radstreifen von 1.5 Meter Breite auf der Allmendstrasse zwischen Bypass und Guisankreisel;
- (Kurz vor Baubeginn:) Radstreifen von 1.8 bis 2.0 Meter Breite auf der Allmendstrasse zwischen Bypass und Waldeckkreuzung;
- Velobypass beim Kreisel General Wille Strasse – Mittlere Strasse in Fahrtrichtung Tierklinik;
- Geplante Sofortmassnahmen im Jahr 2019 bei vier «gefährlichen» Kreiseln (Kredit ist gesprochen);
- Komfort- und Sicherheitsverbesserung sowie Vergrösserung der Veloparkierung beim Stückgut Süd (steht vor der Realisierung);
- Erneuerung Velostation Bahnhof Thun bzgl. Abstellsystem, Komfort, Stellplatzanzahl und Sicherheit (Kredit wurde gesprochen, Zusicherung der SBB als Grundeigentümerin erfolgt voraussichtlich demnächst, Baugesuch steht vor Eingabe);
- Vorprojekt Verbreiterung Strättligenstrasse mit Radstreifen von meist 2.0 Meter Breite und teilweise Velobypässen beim Kreisel C.F.L.-Lohner-Strasse liegt vor, Kredit für Ausarbeitung Bauprojekt und UeO ist in Arbeit und soll in der ersten Jahreshälfte dem Stadtrat vorgelegt werden;
- Erneuerung und Vergrösserung der Veloabstellanlagen Mönchstrasse, Projekt liegt vor (vom Stadtrat zurückgewiesen);
- Einführung Veloverleihsystem (Velospot-Angebot).

### **Antrag**

Ziffer 1: Annahme.

Ziffer 2: Ablehnung.

Ziffer 3: Ablehnung als Motion / Annahme als Postulat.

Thun, 24. April 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller