

Stadtratssitzung vom 24. Januar 2020

Bericht Nr. 39/2019

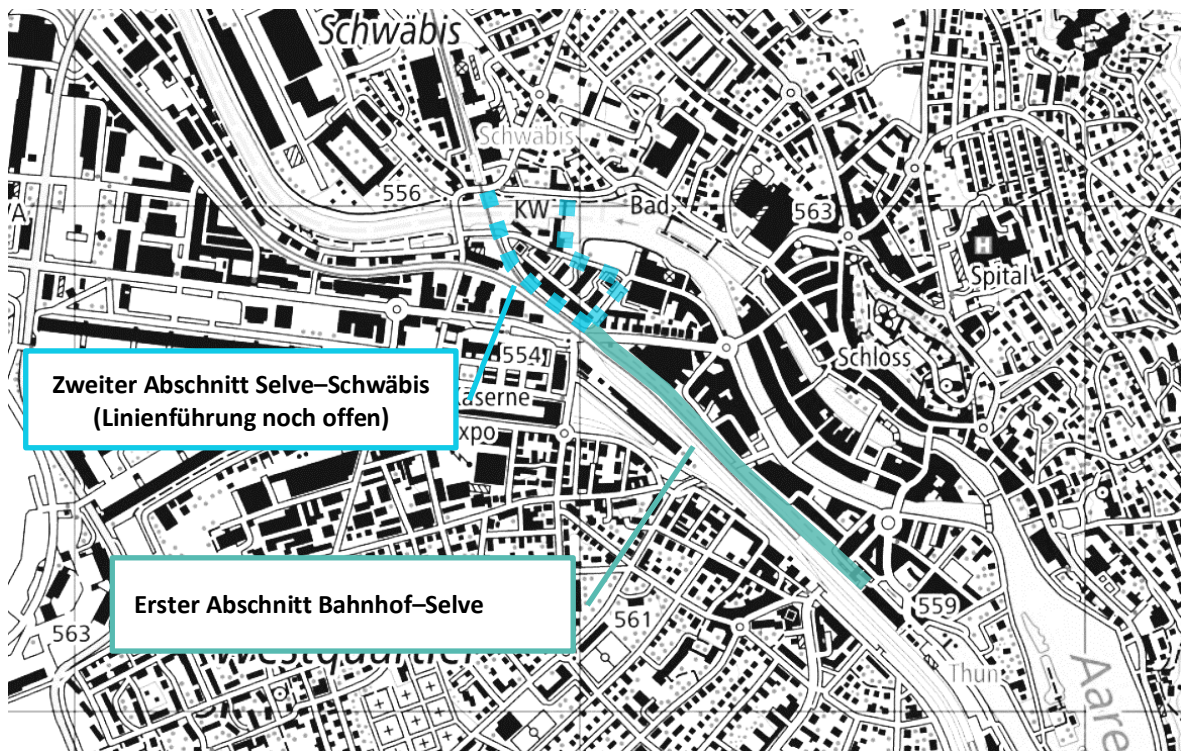
Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof–Selve–Schwäbis

Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 250'000 Franken für die Planung und Projektierung

1. Ausgangslage

Vorgeschichte

Die Fuss- und Veloverkehrsverbindung vom Bahnhof Thun entlang den Bahngleisen ins Selvequartier und von dort ins Schwäbis ist im Agglomerationsprogramm der ersten Generation als A-Projekt und im Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 als Massnahme mit erster Priorität enthalten. Die zwei Abschnitte «Bahnhof–Selve» und «Selve–Schwäbis» haben einen unterschiedlichen Projektstand.



Übersichtskarte mit den Abschnitten «Bahnhof–Selve» und «Selve–Schwäbis». Kartengrundlage: map.geo.admin.ch.

Erster Abschnitt Bahnhof–Selve:

Am 2. Juli 2015 bewilligte der Stadtrat einen Verpflichtungskredit von 3.5 Mio. Franken für die Realisierung des ersten Abschnittes der Fuss- und Veloverkehrsverbindung vom Bahnhof in das Selvequartier. Das Bauprojekt ist erstellt, mit Projektstand 2016. Die Baugesuchseingabe konnte nicht erfolgen, da die Erarbeitung des Rahmenplans der SBB die gewählte Linienführung im Bereich RexMax/Allmendstrasse in Frage stellte. Die für die Velowegverbindung notwendigen Landflächen

konnten von der SBB entsprechend nicht erworben werden. Das Projekt konnte in der Folge nicht weiterbearbeitet werden.

Zweiter Abschnitt Selve–Schwäbis:

Der zweite Abschnitt Selve–Schwäbis wurde bis jetzt nicht im Detail bearbeitet. In einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 1992, welche im Zusammenhang mit der Überbauungsordnung Scheibenstrasse entstand, wurden eine grobe Linienführung sowie eine damals als möglich erachtete Lage einer Fussgängerbrücke über die Aare beim Kraftwerk untersucht.

Politische Aufträge

In den vergangenen zwei Jahren wurden eine Reihe von politischen Beschlüssen gefällt, welche die Fuss- und Veloverkehrsverbindung betreffen. Die wichtigsten sind:

- Die Zweckmässigkeit einer Fuss- und Veloverbindung vom Bahnhof über das Selvequartier ins Schwäbis wurde im «Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035» überprüft und vom Gemeinderat am 5. Dezember 2018 verwaltungsanweisend bestätigt (Massnahme V3 «Netzergänzung Bahnhof–Selve–Schwäbis»).
- Am 24. April 2019 beschloss der Gemeinderat aufgrund der Motion M 4/2018¹, dass das Tiefbauamt zusammen mit dem Planungsamt und der Fachstelle Umwelt Energie Mobilität eine neue Machbarkeitsprüfung basierend auf den heutigen Fakten mit Variantenstudium und Variantenbewertung für den zweiten Abschnitt Selve–Schwäbis erarbeiten soll. Ein entsprechender Kreditantrag soll dem Stadtrat unterbreitet werden.
- Am 16. Mai 2019 wurde vom Stadtrat als Postulat erheblich erklärt, dass der Abschnitt Bahnhof–RexPuls rasch umgesetzt werden soll. Dieses Postulat wurde gleichzeitig abgeschrieben.
- Am 16. Mai 2019 wurde vom Stadtrat als Motion erheblich erklärt, dass der Gemeinderat dem Stadtrat einen Projektierungskredit für den zweiten Abschnitt Selve–Schwäbis vorlegt.
- Ebenfalls am 16. Mai 2019 wurde vom Stadtrat als Postulat erheblich erklärt, dass die für den Velo- und Fussverkehr bedarfsgerechte Lage einer Brücke von der Selve ins Schwäbis geprüft werden soll.

Nächste Schritte

In einem nächsten Arbeitsschritt sollen für beide Abschnitte der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof–Selve–Schwäbis bewilligungsfähige Projekte erarbeitet werden. Auf deren Grundlage können anschliessend die Landerwerbsverhandlungen geführt und die notwendigen planungs- und baurechtlichen Verfahren gestartet werden. Der vorliegende Stadtratsbericht umschreibt den dafür notwendigen Verpflichtungskredit.

¹ [Motion M 4/2018](#) (Motion betreffend vorwärts mit der Aufgabenerfüllung – vorwärts mit der Fuss- und Velowegverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis)

2. Projektinhalte

Da das Geschäft zwei Abschnitte mit unterschiedlichem Arbeitsstand umfasst, werden die Projektinhalte für die beiden Abschnitte getrennt beschrieben.

Abschnitt Bahnhof–Selve

Mit der SBB müssen Verhandlungen zur Landbeanspruchung konkretisiert werden, um die Linienführung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang dem Bahntrasse sichern zu können. Wie oben beschrieben, liegt für den Abschnitt Bahnhof–Selve ein Bauprojekt vor, das von 2011 bis 2016 erarbeitet wurde. Seit der Projekterarbeitung haben sich verschiedene Normen und Richtlinien erheblich verändert. Zudem hat sich der Veloverkehr mit dem massiven Aufkommen von langsamen und schnellen E-Bikes gewandelt. Die folgenden zwei Schritte sind in diesem Abschnitt notwendig:

- Eine Einigung mit der SBB ist erforderlich, damit eine Lösung gefunden werden kann, die kompatibel mit dem Eisenbahn-Rahmenplan des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB ist. Insbesondere im Bereich RexMax/Allmendstrasse muss die Linienführung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung nochmals überarbeitet werden, um eine Einigung mit der SBB erzielen zu können.
- Die Randbedingungen und Nutzungsanforderungen für das bereits erstellte Bauprojekt müssen nochmals überprüft werden. Für ein erfolgreiches Baubewilligungsverfahren müssen die neusten Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit, zur Hindernisfreiheit (gemäss Behindertengleichstellungsgesetz [BehiG; SR 151.3]) und zur Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt werden. Die Ergebnisse der Überprüfung müssen in die Verhandlungen mit der SBB miteinbezogen werden.

Bestandteil des vorliegenden Verpflichtungskredites sind die die Koordination mit der SBB, die Bauprojekt-Überprüfung und die Formulierung von Optimierungen. Die eigentliche Bauprojekt-Aktualisierung, die Erarbeitung der Unterlagen für den Landerwerb von der SBB-Parzelle sowie das Bewilligungsverfahren werden über den bereits bestehenden Verpflichtungskredit vom 2. Juli 2015 (Stadtratsbeschluss 17-2015) finanziert.

Abschnitt Selve–Schwäbis

Ein Variantenstudium soll klären, wie die Fuss- und Veloverbindung am besten durch das Selvequartier und über die Aare ins Schwäbis geführt und dort an die bestehenden Velorouten angebunden werden kann (insbesondere an den Radweg Richtung Heimberg). Die Varianten werden mittels einer Nutzwertanalyse unter Berücksichtigung des Nutzens für das städtische Fuss- und Velowegnetz, der technischen, rechtlichen und zeitlichen Machbarkeit, der städtebaulichen Einbindung und der zu erwartenden Kosten beurteilt. Die Bestvariante wird in einem Vorprojekt konkretisiert.

Auf der Grundlage dieses Vorprojektes können anschliessend das Bauprojekt erarbeitet und die planungs- und baurechtlichen Bewilligungsverfahren durchgeführt werden. Diese Schritte benötigen eine separate Finanzierung, deren Höhe erst nach Vorliegen des Vorprojektes genau beziffert werden kann. Diese Schritte sind daher nicht Bestandteil des vorliegenden Verpflichtungskredites.

3. Finanzielles

Kosten

Die geschätzten Kosten für die genannten Planungs- und Projektierungsarbeiten für beide Abschnitte der Fuss- und Veloverkehrsverbindung belaufen sich einschliesslich der verwaltungsinternen Eigenleistungen auf 250'000 Franken inkl. MWST (Sachverhaltsänderung gegenüber dem vom Stadtrat bewilligten Verpflichtungskredit vom 2. Juli 2015: 3'500'000 Franken).

Kreditübersicht

Baukostenplan BKP	Betrag	
200 Planungskosten und Honorare	CHF	150'000.--
300 Grundlagen/Baugrunduntersuchungen	CHF	65'000.--
400 Grundstück/Landerwerb	CHF	10'000.--
500 Nebenkosten und Unvorhergesehenes	CHF	25'000.--
Total inkl. MWST	CHF	250'000.--

Finanzierung

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

Finanzielle Tragbarkeit

Für die Ausführung des Projektes «Langsamverkehr Bahnhof–Selve–Schwäbis» sind im Aufgaben- und Finanzplan 2020 bis 2023 unter Investitionen Verwaltungsvermögen (Verkehrsanlagen) in den Jahren 2019 bis 2025 brutto 3'400'000 Franken (Projekt-Nr. 2512.5010.014) eingestellt. Die kalkulatorischen Folgekosten betragen pro Jahr 12'500 Franken (Abschreibungen und Zinsen).

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 zusätzlich Beiträge gemäss See- und Flussufergesetz SFG beantragt werden. Weitere Subventionen und/oder Beiträge Dritter können für das Projekt voraussichtlich nicht beantragt werden. Die Subventionsbeiträge respektive die Finanzvereinbarung können erst mit dem baubewilligten Projekt und dem Kreditbeschluss des zuständigen finanzkompetenten Organs der Stadt Thun beantragt werden. Der Antrag muss vor der Realisierung erfolgen. Die Subventionszahlungen erfolgen nur nach Realisierung des Projektes.

4. Projektablauf, Termine

Abschnitt Bahnhof–Selve

Die Überprüfung und Optimierung des Bauprojektes für den Abschnitt Bahnhof–Selve soll im Frühjahr 2020 starten. Resultate sollen im Sommer 2020 vorliegen. Parallel dazu ist das Projekt mit der SBB abzustimmen, so dass der Landerwerb und die Bauabläufe mit der Bahn geklärt sind. Erst dann kann für diesen Abschnitt das Baubewilligungsverfahren gestartet werden.

Abschnitt Selve–Schwäbis

Das Variantenstudium für den Abschnitt Selve–Schwäbis kann ebenfalls im Frühjahr 2020 starten. Wenn im Sommer 2020 das Ergebnis des Variantenstudiums vorliegt, kann das Vorprojekt bis

Herbst 2020 erstellt werden. Ab Winter 2020/2021 soll anschliessend die Bauprojektierung und das weitere planungs- und baurechtliche Bewilligungsverfahren gestartet werden. Dazu wird vorgängig ein neuer Verpflichtungskredit beantragt werden.

5. Abhängigkeiten

Rahmenplan BAV/SBB

Das vorliegende Projekt im Abschnitt Bahnhof–Selve überschneidet sich punktuell mit dem Rahmenplan der SBB. Es müssen zweckmässige und vereinbarungsfähige Lösungen im Bereich der Überschneidungen gefunden werden, die auch in Zukunft sowohl für den Bahnbetrieb als auch für den Fuss- und Veloweg funktionieren. Das Planungsamt und das Tiefbauamt der Stadt Thun engagieren sich gemeinsam, um mit der SBB eine optimale Lösung zu finden.

ESP Bahnhof Thun

Im Rahmen des ESP Bahnhof Thun (Grundlagenprojekt Verkehr) werden u.a. die künftigen Velokorridore und Veloabstellanlagen rund um den Bahnhof festgelegt. Das vorliegende Projekt muss sowohl mit den heutigen wie auch mit den künftigen Infrastrukturen des Bahnhofs Thun als wichtigste ÖV-Drehscheibe des Oberlandes (Bahn-Bus-Schiff-Reisecar-Taxi-Velo-Fussgänger, etc.) kompatibel sein. Die Schnittstellen zwischen dem Projekt ESP Bahnhof Thun und der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof–Selve–Schwäbis müssen berücksichtigt werden.

6. Verhältnis zu den Legislaturzielen 2019-2022

Das vorliegende Kreditgeschäft dient der Umsetzung der Massnahme 21 «Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr realisieren» aus dem Legislaturziel 6 «Die Verkehrssituation hat sich verbessert».

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 13. Dezember 2019, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 250'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 2512.5010.064 (Bilanzkonto Nr. 14010.01.01) für die Planung und Projektierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof–Selve–Schwäbis.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 13. Dezember 2019



Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller