

Stadtratssitzung vom 28. Oktober 2021

Interpellation I 5/2021

Interpellation betreffend Standort der Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis (inkl. Brücke Selve – Schwäbis)

Fraktion Grüne/JG und Fraktion SP vom 6. Mai 2021; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Am 24. Januar 2020 hat der Stadtrat einen Verpflichtungskredit von 250'000 Franken zur Ausarbeitung von den zwei Teilprojekten Bahnhof – Selve und Selve – Schwäbis bewilligt. Zum damaligen Zeitpunkt war die genaue Linienführung der beiden Abschnitte noch nicht bekannt. 2012 wurden die Postulate P4/2012¹ und P5/2012² einstimmig überwiesen, welche den Standort der Brücke Selve – Schwäbis resp. die Priorisierung der Langsamverkehrsverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis zum Thema haben.

Das Thuner Tagblatt vom 16. März 2021 berichtete über den Stand der Umsetzung der Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation *Wegverbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis*. Diesbezüglich wurde im März auch die Fragestunde F7/2021³ eingereicht.

Der Beantwortung der Interpellation I 8/2020⁴ ist zu entnehmen, dass die Langsamverkehrsverbindung noch nicht umgesetzt ist und der Abschnitt Bhf – Selve für 2022/2023 und der Abschnitt Selve – Schwäbis zwischen ca. 2023 und 2026 geplant sei. Die Lösungsfindung gestalte sich insbesondere aufgrund von Verhandlungen mit der SBB und privaten Grundeigentümern schwierig und die Abstimmung des LV-Projekts mit dem SBB- Rahmenplan und den bestehenden privaten Gebäuden bewege sich an der Grenze des technisch und städtebaulich möglichen. Weiter, dass die Linienführung vom Selveareal bis ins Schwäbisquartier mit einer neuen Brücke derzeit evaluiert werde.

Die genaue Linienführung zwischen Bhf – Selve wird einen erheblichen Einfluss auf die Attraktivität der Langsamverkehrsverbindung und deren Nutzung haben (insbesondere für Velos). Ebenso wird die genaue Platzierung einer neuen Brücke Selve – Schwäbis die Erreichbarkeit und Attraktivität der umliegenden Quartiere und der derzeit ausgeschriebenen Konzepthalle stark beeinflussen.

In diesem Kontext interessiert der Stand der Dinge der genannten Projekte und für uns stellen sich die unten aufgeführten Fragen, um deren Beantwortung der Gemeinderat gebeten wird:

¹ [SR-Bericht; Beantwortung Postulat \(thun.ch\)](#)

² [Microsoft Word - SRB P 05-2012 Priorisierung der Langsamverkehrsverbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis.doc \(thun.ch\)](#)

³ [F 7-2021.pdf \(thun.ch\)](#)

⁴ [Amt für Stadtliegenschaften \(thun.ch\)](#)

Fragen

1. Ist die detaillierte Linienführung der beiden Abschnitte inzwischen bekannt bzw. ausgearbeitet? (Falls nein, bis wann?)
 - a. Welche Linienführung ist im Abschnitt Selve-Schwäbis vorgesehen?
 - b. Welche Linienführung ist insbesondere im Bereich hinter der Rex-Plus-Überbauung vorgesehen?
 - c. Welche Linienführung ist im Abschnitt Selve-Schwäbis vorgesehen?
2. Ist der Standort der Brücke Selve – Schwäbis inzwischen bekannt?
 - a. Falls ja, wo?
 - b. Falls nein, bis wann?
3. Teilt der GR die Einschätzung, dass die Verbindung Bhf – Selve entlang der Bahngleise primär als Veloverbindung genutzt werden wird und nicht eine rege Flanierzone darstellen wird (wie bspw. der Aarequai)?
4. Teilt der GR die Einschätzung, dass die Verbindung hinter der Rex-Plus-Überbauung als direkte Veloverbindung höher zu gewichten ist als ein möglichst tiefes Konfliktpotenzial zwischen Velo- und Fussverkehr?
5. Teilt der GR die Einschätzung, dass man hinter der Rex-Plus-Überbauung eine schmalere Mindestbreite eingehen kann, um dafür eine möglichst direkte Veloverbindung sicherzustellen?

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Ist die detaillierte Linienführung der beiden Abschnitte inzwischen bekannt bzw. ausgearbeitet? (Falls nein, bis wann?)

- a. **Welche Linienführung ist im Abschnitt Selve-Schwäbis vorgesehen?**
- b. **Welche Linienführung ist insbesondere im Bereich hinter der Rex-Plus-Überbauung vorgesehen?**

Zwischen Februar 2020 und Juli 2021 wurde eine Evaluation der optimalen Linienführung und des optimalen Querschnitts für die Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis durchgeführt. Aus einem zweistufigen Variantenvergleich resultierten zwei Bestvarianten. Die beiden Bestvarianten unterscheiden sich im Wesentlichen im Bereich der Aarequerung und weisen unterschiedliche Stärken und Schwächen auf.

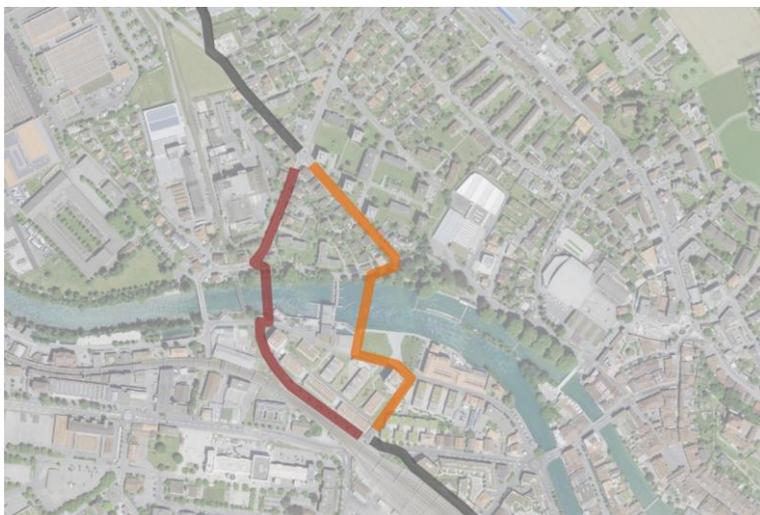
Im Abschnitt Selve-Schwäbis (identische Teilfragen 1a und 1c) stehen eine Lösung mit einer Aarequerung neben der Eisenbahnbrücke (rote Linie in der nachstehenden Abbildung) und eine Lösung mit einer Aarequerung oberhalb des Wehrs im Vordergrund (orange Linien in der nachstehenden Abbildung).

Der Vergleich der beiden Varianten ergibt Folgendes:

- Die Stärken der Variante «Rot» liegen in der direkteren Linienführung mit weniger Kurven, in den geringeren Prozessrisiken und in den geringeren Kosten, die Schwäche in der tieferen Verkehrssicherheit. Letztere ergibt sich insbesondere aus den bereits heute schwierigen Gegebenheiten auf der Scheibenstrasse West und aus der Verkehrsbelastung der Schwäbisstrasse. Zukünftig wird der Strassenraum der Scheibenstrasse West aufgrund der Interessenlinie der SBB voraussichtlich weiter reduziert werden müssen (inkl. Wegfall Parkfelder).

- Die Stärken der Variante «Orange» liegen im hohen Komfort- und Sicherheitsniveau, im Belegungseffekt für den Selve-Park, im Mehrwert für die Naherholung sowie in der Verkürzung und Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg vom Schwäbisquartier ins Selveareal. Die Schwächen liegen im stärker verwinkelten Verlauf, im höheren Prozessrisiko und in den höheren Kosten.

Bevor ein Variantenentscheid gefällt werden kann, muss geklärt sein, ob eine substantielle Reduktion der Verkehrsbelastung auf der Schwäbisstrasse möglich ist (was die Variante «Rot» aufwerten würde) und ob eine Aarequerung oberhalb des Wehrs mit dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) in Einklang gebracht werden kann (was die Prozessrisiken der Variante «Orange» reduzieren würde). Die Klärung dieser Fragen ist im Gang. Aussagen, wann der Entscheid gefällt werden kann, sind schwierig, da verschiedene stadtexterne Stellen beteiligt sind.



Linienführung im Abschnitt Selve-Schwäbis: Die beiden Bestlösungen «Variante Rot» und «Variante Orange».

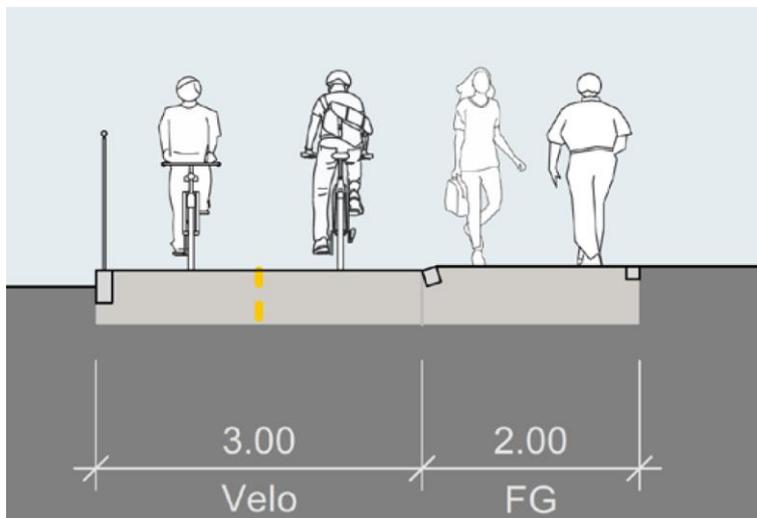
Sobald der Variantenentscheid vorliegt, wird für die Aarequerung ein qualitätssicherndes Verfahren gestartet (z. B. ein Projektwettbewerb oder ein Studienauftrag). Das Verfahren soll sicherstellen, dass die neue Aarequerung dem städtebaulich und denkmalpflegerisch sensiblen Raum gerecht wird.

Im Bereich hinter der Rexmax-Überbauung (Teilfrage 1b) ist aus der Evaluation eine eindeutige Bestvariante hervorgegangen. Die Platzverhältnisse hinter dem Rexmax lassen für die Fuss- und Veloverbindung eine Breite von nur rund drei Metern zu. Eine solche Durchgangsbreite liegt an der untersten Grenze des Zulässigen. Dennoch erweist sich eine Routenführung hinter dem Rexmax (Variante «Grün» in nachstehender Abbildung) im Vergleich zur einzig denkbaren Alternative über den Guisanplatz (Variante «Violett» in der nachstehenden Abbildung) als zweckmässiger: Die Wegführung einer stark frequentierten Velohauptroute über den Guisanplatz quer zu den Personenwagen-Hauptströmen könnte weder sicher noch komfortabel gelöst werden.



Linienführung im Abschnitt Rexmax: Die Bestlösung «Variante Grün» und die alternative Führung «Violett».

Aus der Evaluation der optimalen Linienführung und des optimalen Querschnitts (2020/2021) ist für den Abschnitt Bahnhof-Selve ein Normalprofil von 5.00 m Breite hervorgegangen (3.00 m Radweg und 2.00 m Gehweg, siehe nachstehende Abbildung). Für den ersten Teilabschnitt Bahnhof bis Gewerbestrasse wird die Bauprojektierung nach Vorliegen der Evaluationsergebnisse nun umgehend in Angriff genommen. Für den zweiten Teilabschnitt Gewerbestrasse bis Selve soll ein qualitätssicherndes Verfahren gestartet werden, um eine attraktive und städtebaulich verträgliche Brückenlösung über die Allmendstrasse zu gewährleisten.



Normalprofil für den Abschnitt Bahnhof-Selve (in Engstellen muss vom Normalprofil abgewichen werden).

Zu Frage 2: Ist der Standort der Brücke Selve – Schwäbis inzwischen bekannt?

- a. Falls ja, wo?
- b. Falls nein, bis wann?

Es stehen zwei Brückenstandorte im Vordergrund, entweder oberhalb der Eisenbahnbrücke oder oberhalb des Wehrs. Der definitive Variantenentscheid kann gefällt werden, sobald alle Rahmenbedingungen geklärt sind (vgl. auch die Erläuterungen zur Frage 1). Eine Aussage, bis wann dies der Fall sein wird, ist derzeit nicht möglich, da die Abklärungen von externen Stellen abhängig sind.

Zu Frage 3: Teilt der GR die Einschätzung, dass die Verbindung Bhf – Selve entlang der Bahngleise primär als Veloverbindung genutzt werden wird und nicht eine rege Flanierzone darstellen wird (wie bspw. der Aarequai)?

Wie im städtischen Gesamtverkehrskonzept 2035 festgelegt, stellt die Verbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis sowohl für den Fuss- als auch für den Veloverkehr eine wichtige Netzergänzung dar. In Bezug auf den Veloverkehr ist die Verbindung für innerstädtische Beziehungen ebenso wie für längere Pendler- und Freizeitfahrten äusserst attraktiv. Die Verbindung ist auch für den Fussverkehr bedeutend. Die Einkaufsläden, Restaurationsbetriebe und Verwaltungsgebäude an der Gewerbe-, Allmend- und Scheibenstrasse werden vom Bahnhof Thun neu hindernisfrei zu Fuss in fünf bis zehn Minuten erreichbar sein. Auch die neuen Wohnungen im Rexmax- und Selve-Areal sind in diesen kurzen Fusswegdistanzen bequem und sicher erreichbar.

Da im vorliegenden Fall (anders als am Aarequai) entlang der Wegführung landschaftliche und städtebauliche Höhepunkte fehlen, wird die Verbindung Bahnhof-Selve kaum als Flanierzone genutzt werden, sondern primär als Alltagsverbindung dienen. Bezüglich des Verkehrsaufkommens ist davon auszugehen, dass die Zahl der Velofahrenden die Zahl der Fussgängerinnen und Fussgänger insgesamt übersteigt.

Zu Frage 4: Teilt der GR die Einschätzung, dass die Verbindung hinter der Rex-Plus-Überbauung als direkte Veloverbindung höher zu gewichten ist als ein möglichst tiefes Konfliktpotenzial zwischen Velo- und Fussverkehr?

Nein, diese Einschätzung wird vom Gemeinderat nicht geteilt. Gemäss Gesamtverkehrskonzept 2035 ist der Abschnitt hinter dem Rexmax als wichtige Ergänzung sowohl im Netzkonzept Fussverkehr als auch im Netzkonzept Veloverkehr enthalten. Die neue Verbindung muss die Sicherheit für beide Nutzungsgruppen (Velo- und Fussverkehr) gewährleisten. Für das Engnis hinter dem Rexmax wurde eine Lösung gefunden, die eine Koexistenz zwischen Fuss- und Veloverkehr ermöglicht und die gemeinsame Empfehlung „Fuss- und Veloverkehr auf gemeinsamen Flächen“ von Fonds für Verkehrssicherheit (FVS), Pro Velo und Fussverkehr mit einer lokalen Mindestbreite von drei Metern berücksichtigt.



Zu Frage 5: Teilt der GR die Einschätzung, dass man hinter der Rex-Plus-Überbauung eine schmalere Mindestbreite eingehen kann, um dafür eine möglichst direkte Veloverbindung sicherzustellen?

Die bestehende Bebauung und die Interessenlinien der SBB lassen derzeit keine andere Lösung zu als eine lokale Verschmälerung des Querschnittes. Die SBB vertreten mit der Interessenlinie aus dem Rahmenplan die Interessen des Bundesamtes für Verkehr, das einen Korridor für den internationalen, alpenquerenden und städteverbindenden Bahnverkehr offenhalten will. Eine grundlegende Änderung der Raumbedürfnisse der Bahn ist sehr unwahrscheinlich. Folglich muss der heute zur Verfügung stehende Raum akzeptiert und eine Verschmälerung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung in diesem Abschnitt toleriert werden. Mit geeigneten Massnahmen ist sicherzustellen, dass der Abschnitt für alle Nutzerinnen und Nutzer sicher passierbar ist. Dabei wird die Sicherheit des Fussverkehrs höher gewichtet als die Fahrgeschwindigkeit der Velofahrenden.

Thun, 17. September 2021

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Die ao. Ratssekretärin
Gabriela Meister