

Stadtratssitzung vom 7. Juli 2022

Bericht Nr. 14/2022**Thuner Innenstadt – Gestaltung Verkehrs- und Stadträume**

Bewilligung eines Verpflichtungskredites für eine neue Ausgabe von 550'000 Franken für die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes

1. Das Wichtigste in Kürze

Mit der Eröffnung des Bypass Thun Nord und der Einführung der Begleitmassnahme reduzierte sich die Verkehrsbelastung auf den aarequerenden Innenstadtachsen deutlich, und mit der Eröffnung des Parkhauses City Ost Schlossberg und der damit zusammenhängenden Aufhebung von Parkplätzen konnte öffentlicher Raum freigespielt und die Fussgängerzone erfolgreich etabliert werden. Für die Sanierung und Erneuerung der Verkehrsräume hat die Stadt unter Einbezug der betroffenen externen Stellen und Verbände für die aarequerenden Achsen ein Vorprojekt erarbeitet. Den Kredit für die Umsetzung der Achse Maulbeerplatz bis Lauitor hat der Stadtrat indes zurückgewiesen.

Die Strassenräume rund um die Innenstadt sind für deren Attraktivität und Erreichbarkeit entscheidend und sie müssen gleichzeitig vielfältige Funktionen übernehmen. Für die gesamtheitliche Aufwertung und Gestaltung der innerstädtischen Achsen vom Berntorplatz über die Aarestrasse bis zum Lauitor soll nun ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden. Diese Ausgangslage erfordert eine iterative und partizipative Herangehensweise, damit die Anforderungen abgestimmt und die Spielräume im Dialog ausgelotet werden können. Damit die nötige Grundlage für die Bauphase vorliegen soll das Betriebs- und Gestaltungskonzept für die beiden aarequerenden Achsen bis zur Phase Vorprojekt ausgearbeitet werden. Für die Durchführung des Verfahrens und den partizipativen Prozess beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Verpflichtungskredit von 550'000 Franken.

2. Ausgangslage

Die Innenstadt ist Zentrum und Begegnungsort im Herzen von Thun. Hier treffen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Freizeit, Kultur und Mobilität zusammen. Mit dem im März 2019 durch den Stadtrat gesprochenen Kredit für die Thuner Innenstadt – Attraktivierung der öffentlichen Räume (Bericht Nr. 10/2019) konnte die Stadt Thun zusammen mit Interessengruppen und mit der Unterstützung externer Fachleute die Basis für konkrete Massnahmen und deren Umsetzung erarbeiten. Als «fil bleu» wurde gemeinsam das Zukunftsbild einer stark vernetzten, räumlich differenzierten Innenstadt mit einem Gewebe aus Plätzen und Gassen formuliert. Basierend auf einer Analyse des Raums und dessen Nutzung resultierten ein Gesamtplan sowie eine Vielzahl von Massnahmen, die zum Erhalt und zur Stärkung der Innenstadt umgesetzt werden sollen. Diese Massnahmen sind im «Reiseführer Thuner Innenstadt» zusammengefasst.

3. Verhältnis zu Strategie Stadtentwicklung, STEK 2035 und Gesamtverkehrskonzept

Der Erhalt einer lebendigen Innenstadt ist in der Stadtentwicklungsstrategie verankert. Zur Konkretisierung hat der Gemeinderat die Attraktivierung der Innenstadt als Zentrum und Begegnungsort zu einem Legislaturziel erklärt und die Aufwertung der Innenstadt im Stadtentwicklungskonzept Thun STEK 2035 sowie im Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK) verankert. Das vorliegende Kreditgeschäft dient der Umsetzung der Massnahme 14 «Massnahmen- und Umsetzungsplan für die Attraktivierung der Innenstadt» aus dem Legislaturziel 4 «Innenstadt ist als Zentrum und Begegnungsort attraktiver» und trägt zur Weiterentwicklung der Massnahmen 15 «Neue Fussgängerzone attraktivieren und gemäss ihrer Bedeutung gestalten und erneuern» aus diesem Legislaturziel sowie der Massnahmen 19 «Neues Verkehrsregime in den Normalbetrieb überführen und wo nötig optimieren» und 21 «Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr realisieren» aus dem Legislaturziel 6 «Die Verkehrssituation hat sich verbessert» bei. Diverse politische Vorstösse fordern ebenfalls die Aufwertung und die Weiterentwicklung der Innenstadt.

4. Zielsetzung und Anforderungen an den Stadtraum

Die Thuner Innenstadt liegt nicht zufällig an einem Verkehrsknotenpunkt. Vielmehr ist das Potenzial einer guten Vernetzung innerhalb der Stadt, mit der Region und dem Umland via Schiff oder Bahn, zu Fuss, auf dem Velo oder im Bus ein historischer Grund für die Einmaligkeit der Stadt. Für eine lebendige und attraktive Innenstadt ist es entscheidend, dass der Zugang einfach und attraktiv ist, damit möglichst viele Menschen gern und direkt in die Innenstadt kommen, um dort zu leben, zu arbeiten, ihre Freizeit zu geniessen oder einzukaufen. Hierfür kommt den Achsen rund um die Innenstadt eine hohe Bedeutung zu. Sie sind sowohl für das Gesamtverkehrssystem als auch für die Erschliessung der Innenstadt zentral und stellen wichtige öffentliche und historisch geprägte Räume dar. Diese Verkehrsachsen gilt es entsprechend ihrer vielfältigen Funktion als Stadt- wie auch als Verkehrsräume zukunftsfähig und unter dem Gesichtspunkt der Koexistenz zu gestalten (vgl. auch Reiseführer Thuner Innenstadt).

5. Bisherige Planungsarbeiten

Im GVK ist verankert, dass für den Betrieb und die Gestaltung der innenstädtischen öffentlichen Räume nebst der allgemeinen Zielsetzung der Verflüssigung des Verkehrs ein besonderer Fokus auf die Aufenthaltsqualität des Fussverkehrs, die Integration der Velorouten sowie die Zuverlässigkeit des Busverkehrs zu richten ist. Dazu soll insbesondere durch die Strassenraumgestaltung die Koexistenz gestärkt werden. Basierend auf dem GVK und als Weiterentwicklung der im Agglomerationsprogramm der 1. Generation enthaltenen flankierenden Massnahmen zum Bypass Thun Nord mit «Strassenraumgestaltung Innenstadt» und «Einbahnregime» wurden weitere Massnahmen ins Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Thun der 4. Generation (AP 4) aufgenommen. Das AP 4 wurde beim Bund zur Genehmigung eingereicht. Der definitive Prüfbericht des Bundes wird voraussichtlich im März 2023 vorliegen.

Im Rahmen der Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt (SEVI) war für die Achse Maulbeerplatz bis Lauitor ein Bauprojekt erarbeitet worden. Das Projekt wurde indes kritisiert und der Kredit für die Umsetzung (Bericht Nr. 26/2019) vom Stadtrat an der Sitzung vom 22. August 2019 zurückgewiesen. Einerseits wurde der Zeitpunkt des Projektes beanstandet, andererseits

wurde kritisiert, dass den Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs sowie stadträumlichen Überlegungen und der Gestaltung zu wenig Rechnung getragen werde. Die in diesem Zusammenhang getätigten Vorabklärungen werden jedoch weiterhin als wichtige Grundlage für die weitere Planung dienen.

Mit der Realisierung des Bypass Thun Nord und der Umsetzung der flankierenden Massnahmen hat sich die Verkehrsbelastung im Stadtgebiet deutlich reduziert und die Reisezeiten haben sich mehrheitlich verbessert. In Spitzenzeiten kommt es zu Rückstau auf der Hofstettenstrasse, was wiederum Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen am rechten Seeufer hat. Der Kanton Bern hat zusammen mit den betroffenen Gemeinden Sofortmassnahmen definiert, mit denen der Verkehrsfluss in der Innenstadt und am rechten Seeufer verbessert werden soll. Seit Anfang Dezember 2021 setzen der Kanton und die Stadt Thun diverse Massnahmen des Runden Tisches des Verkehrsforums zum Thuner Innenstadtverkehr um. Die Sofortmassnahmen haben vorerst provisorischen Charakter und werden, wenn sich die erwartete Wirkung einstellt, später durch definitive Massnahmen ersetzt. Die Wirkungskontrolle steht noch aus.

6. Nächste Schritte

Aufbauend auf den zahlreichen Grundlagen sowie den Erkenntnissen aus und der Kritik an den bisherigen Planungen soll nun eine übergeordnete Idee für eine gesamtheitliche Aufwertung und Gestaltung der Verkehrs- und Stadträume erarbeitet werden und die Schnittstellen zwischen den einzelnen Achsen besser aufeinander abgestimmt werden. Im Vordergrund steht die integrale Planung des Strassenraumes aus städtebaulich-gestalterischer, verkehrlicher, sicherheitstechnischer und umweltbezogener Sicht. Dazu soll für die innerstädtischen Achsen vom Berntor- über den Guisan- und den Maulbeerplatz bis zum Lauitor in einem iterativen Planungsprozess ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet werden, welches in Etappen zu konkreten Strassenprojekten vertieft werden kann.

Dabei gilt es zu beachten, dass innerstädtische Strassen vielfältige städtebauliche und verkehrliche Funktionen übernehmen. Eine Addierung der Nutzungsansprüche und die durchgängige Anwendung der Normen ist aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nicht möglich; unterschiedliche, teilweise widersprüchliche Anforderungen müssen in einem Gesamtkonzept zusammengeführt werden, ohne dabei einzelne Anforderungen zu vernachlässigen. Gefragt sind situationsgerechte Lösungen, die den Zugang zur Innenstadt auch für den Fuss- und den Veloverkehr noch weiter optimieren und eine Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden ermöglichen. Gleichzeitig gilt es, die Funktion der Achsen im Gesamtverkehrssystem sicherzustellen.

Die übergeordneten einheitlichen Gestaltungsprinzipien für alle innerstädtischen Strassenachsen sollen parallel dazu an den aarequerenden Achsen konkretisiert und erprobt werden, um sie später auf weitere Strassenachsen übertragen zu können. Die aarequerenden Achsen sollen bis zur Phase Vorprojekt bearbeitet werden, damit auf dieser Grundlage im nächsten Schritt die Bauprojekte ausgearbeitet werden können.

7. Planungsverfahren

Ziel des Prozesses ist es, in einem Variantenstudium ein umsetzbares Gestaltungskonzept zu erarbeiten, das den vielfältigen Ansprüchen gerecht wird und auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren kann.

Diese Aufgabe erfordert eine enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Gestaltung und Verkehrsplanung innerhalb des Planungsteams sowie den Dialog zwischen allen Beteiligten. Dazu muss ein Verfahren gewählt werden, in dem die unterschiedlichen Ansprüche und Anforderungen aufgenommen und die Spielräume gemeinsam ausgelotet werden können. Damit gemeinsam eine tragfähige und umsetzbare Lösung erarbeitet werden kann, muss sich das Verfahren für den Dialog und den Einbezug einer Vielzahl von Anspruchsgruppen eignen, es kann daher nicht allein auf eine jurierte und damit fertige Idee abstützen. Zudem muss das Betriebs- und Gestaltungskonzept geprüft und plausibilisiert werden, damit belastbare Resultate für die nächsten Schritte vorliegen.

Das Wettbewerbsverfahren eignet sich für diesen offenen Dialog nicht. Deshalb wird in einem ersten Schritt mittels Planerwahlverfahren ein geeignetes Planungsteam für diese anspruchsvolle Aufgabe ausgewählt. Das bearbeitende Team muss bereit sein, gemeinsam mit den Anspruchsgruppen eine integrale, diskursive, zielorientierte, aber ergebnisoffene Planung durchzuführen. Gefragt ist ein interdisziplinär zusammengesetztes Team, das die Disziplinen Städtebau, Gestaltung öffentlicher Raum, Verkehrsplanung und -sicherheit, Strassen- und Aussenraumgestaltung, Bauingenieurwesen und Denkmalpflege beherrscht. Das Verfahren wird durch ein breit aufgestelltes Fach- und Sachgremium begleitet. Dieses setzt sich zusammen aus externen Expertinnen und Experten der verschiedenen Themengebiete und Vertreterinnen und Vertretern des Kantons, der Verkehrsbetriebe und der Stadt. Mit der Vorbereitung, Organisation und Begleitung des Verfahrens wird eine externe Verfahrensbegleitung betraut.

Das gemeinsam entwickelte Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Verkehrs- und Stadträume soll in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt der Stadt Thun für die beiden anfordernden Achsen bis zur Stufe Vorprojekt ausgearbeitet werden. Die Umsetzung wird nachgelagert und in Etappen erfolgen (vgl. Abbildung).

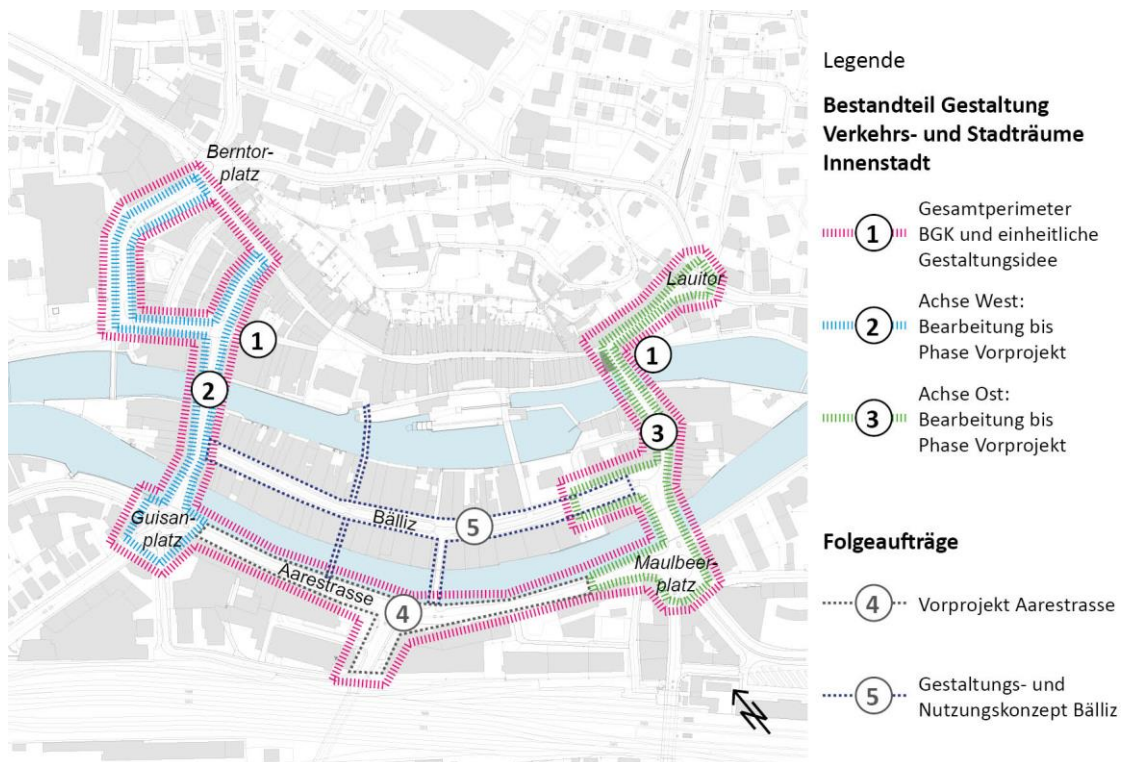


Abbildung 1: Perimeter Gestaltung Verkehrs- und Stadträume Innenstadt Thun

8. Partizipativer Prozess

Der Partizipation ist in diesem Verfahren eine hohe Bedeutung beizumessen. Der Prozess soll zusammen mit Stakeholdern geschärft und mit der interessierten Bevölkerung gespiegelt werden. Für den aktiven Einbezug der Bevölkerung wurde als kurzfristige Massnahme aus der Studie zur Attraktivierung der Innenstadt bereits die digitale Mitwirkungsplattform «dialog.thun.ch» lanciert. Sie dient der kontinuierlichen Sammlung der Inputs und soll auch für die Gestaltung der Verkehrs- und Stadträume zum Einsatz kommen. Weitere Formen der Partizipation werden mit Rahmen des Prozesses mit der externen Verfahrensbegleitung sowie den zuständigen Fachleuten der Stadtverwaltung festgelegt.

9. Kosten, Folgekosten, Finanzierung

9.1. Kosten

Die komplexen Fragestellungen und die lange Vorgeschichte bedingen eine umfassende Planung und einen begleitenden partizipativen Prozess. Für das Planungsverfahren ist mit Kosten von 550'000 Franken zu rechnen. Diese setzen sich zusammen aus:

- **Kosten für das Betriebs- und Gestaltungskonzept mit Vorprojekten**
Für die Ausarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts sowie der Vorprojekte ist mit externen Kosten von rund 485'000 Franken zu rechnen. Die Mittel werden im Wesentlichen für die Honorierung externer Leistungen eingesetzt (Planerleistung, Fach- und Sachgremium, Expertinnen und Experten).
- **Kosten für den partizipativen Prozess**
Für den partizipativen Prozess wird mit Kosten von 30'000 Franken für die organisatorischen Aufwände (Durchführung Workshops, Informationsmaterialeien, Betreuung Plattform usw.) sowie die Honorierung externer Leistungen gerechnet.
- **Reserve**
Das aufwändige Planungsverfahren beinhaltet unvorhersehbare Zusatzaufwände. Damit diese im Sinne eines raschen Projektfortschritts geleistet werden können, ist eine Reserve von 35'000 Franken vorzusehen.

Noch nicht beziffert werden können die Anlagekosten und deren Folgekosten. Diese sind projektspezifisch und lassen sich erst mit Vorliegen des Vorprojektes sinnvoll abschätzen.

Zusammenstellung der Kosten

Kosten	Franken inkl. MwSt.	Total Franken inkl. MwSt.
Betriebs- und Gestaltungskonzept		485'000
Vorbereitung, Grundlagenbeschaffung	25'000	
Planerleistung (BGK, Vorprojekte)	280'000	
Verfahrensbegleitung und Organisation	60'000	
Begleitgremium (5 Personen)	60'000	
Expertinnen/Experten/Drittgutachten	40'000	
Nebenkosten (Spesen, Raummiete)	20'000	
Partizipativer Prozess		30'000
Reserve		35'000
Total		550'000

9.2. Folgekosten

Die Folgekosten für das gesamte Planungsverfahren ab dem Jahr 2024 belaufen sich auf gesamthaft jährlich 60'500 (nicht liquiditätswirksam)

Abschreibung: Nutzungsdauer 10 Jahre, daher 10 % von 550'000	55'000
Zins: Mittelfristige Kapitalkosten (2 %) multipliziert mit dem halben Investitionswert (0,02 x 0,5 x 550'000)	5'500
Total Franken	60'500

9.3. Finanzierung

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



9.4. Finanzielle Tragbarkeit

Die erforderlichen Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan 2022 bis 2025 unter Investitionen Verwaltungsvermögen, Dienststelle 1412 Planungsamt, 1412.5290.023 / 14290.10.01 Erneuerung Stadtplanung; Stadtentwicklung (OPR und Folgeprojekte) enthalten.»

Die Strassenraumgestaltung Innenstadt und der Einbahnverkehr sind flankierende Massnahmen zum Bypass Thun Nord und im Agglomerationsprogramm der ersten Generation (AP 1) als A-Projekte eingestuft. Es besteht eine Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton Bern als Trägerschaft. Der Bund leistet an die A-Projekte des AP1 einen Beitrag von 40 Prozent der anrechenbaren Kosten gemäss Leistungsvereinbarung. Damit diese Gelder beansprucht werden können und mittels Finanzvereinbarung bis Ende 2027 gesichert werden können, muss bis Anfang 2027 ein baubewilligtes Projekt und eine Realisierungskredit des finanzkompetenten Organs vorliegen. Auch für A-Massnahmen aus dem AP4 muss bis Ende 2027 eine Finanzierungsvereinbarung mit Bund und Kanton auf der Grundlage eines baubewilligten Projektes und eines Realisierungskredites des finanzkompetenten Organs abgeschlossen werden. Die Subventionszahlungen erfolgen erst nach Realisierung des Projektes.

10. Termine

Der Terminplan sieht vorbehältlich Einsprachen und Unvorhergesehenes folgende Termine vor:

Vorbereitung	Herbst 2022
Durchführung Planerwahl	Winter 2022/2023
Durchführung Workshopverfahren	2023
Planungs- und Projektierungskredit	Sommer 2024
Planung und Projektierung	ab Herbst 2024

Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 Buchstabe a Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 10. Juni 2022, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 550'000 Franken als neue Ausgaben zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 1412.5290.023 für die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Verkehrs- und Stadträume der Thuner Innenstadt
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 10. Juni 2022

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident	Der Stadtschreiber
Raphael Lanz	Bruno Huwyler Müller