

Stadtratssitzung vom 18. November 2021

Bericht Nr. 26/2021**Burgerstrasse und General-Wille-Strasse; Strassensanierung und Ausbau Fuss- und Veloverkehr**

Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 160'000 Franken für die Erarbeitung des Bauprojektes, für die Strassen-Überbauungsordnung, für die Umweltverträglichkeitsprüfung und für das Bewilligungsverfahren

1 Ausgangslage**1.1 Vorgeschichte**

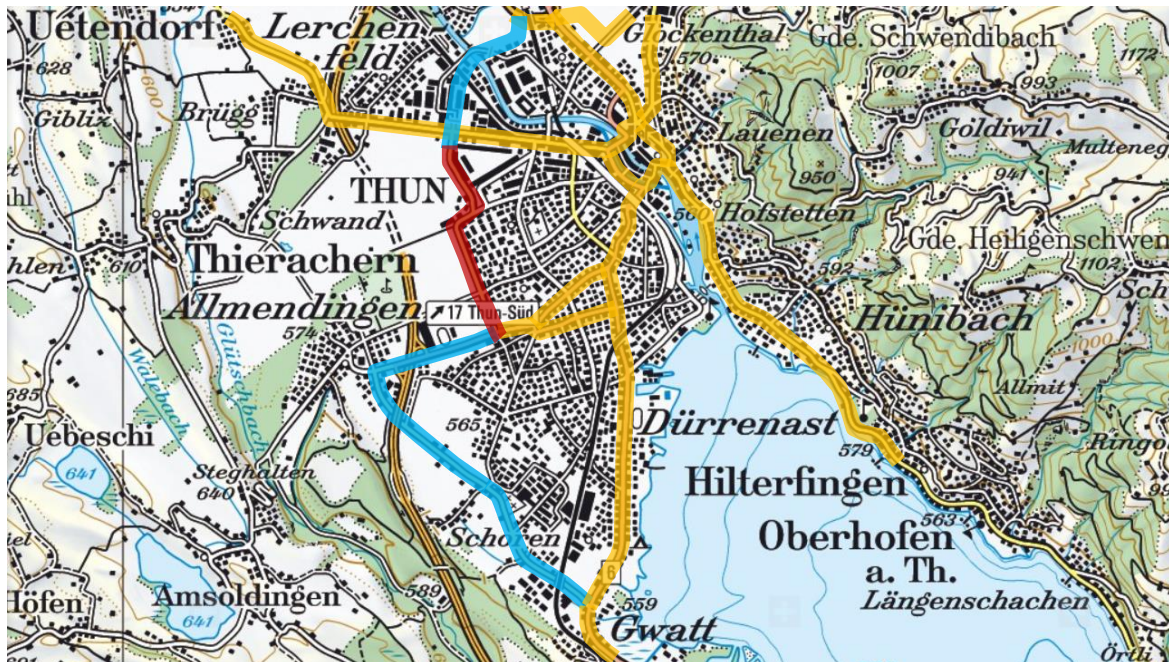
Am 7. Mai 2020 beschloss der Stadtrat von Thun einen Verpflichtungskredit von 260'000 Franken für die Ausarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) sowie eines Vorprojektes für die Sanierung und den Ausbau der Fuss- und Veloverkehrsrouten auf der Burger- und General-Wille-Strasse. Das BGK und das Vorprojekt wurden anschliessend mit einem externen Planer und in enger Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt, dem Planungsamt und der Fachstelle Umwelt Energie Mobilität erarbeitet.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wurde anfangs April 2021 verschiedenen Organisationen, Fachstellen und den beiden hauptsächlich betroffenen Grundeigentümern an einer virtuellen Veranstaltung vorgestellt. Für die anschliessende Vernehmlassung standen allen Organisationen die digitalen Unterlagen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes sowie die Präsentation zur Verfügung. Von den insgesamt 15 eingeladenen Organisationen nutzten 13 die Möglichkeit für eine schriftliche Stellungnahme. Die Vernehmlassung ergab, dass das Projekt und insbesondere das gewählte Führungskonzept für den Veloverkehr grossmehrheitlich auf Zustimmung stossen.

Die Eingaben aus der Vernehmlassung wurden von der stadtinternen Begleitgruppe zusammen mit dem Planer analysiert und es wurde festgelegt, wie die einzelnen Eingaben in das Vorprojekt einzubeziehen sind. Nach Vorliegen des Vorprojektes soll nun in einem nächsten Schritt das Projekt zur Bewilligungsreife gebracht werden.

1.2 Aufgabenstellung

Die General-Wille-Strasse und die Burgerstrasse sind wichtige Bestandteile der tangentialen Westachse von Thun. Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen von rund 14'000 Fahrzeugen und einem Schwerverkehrsanteil von rund zwei Prozent zählt sie zu den am stärksten belasteten städtischen Verkehrsachsen. Seit der Inbetriebnahme des Bypasses Thun Nord hat die Achse General-Wille-Strasse - Burgerstrasse - Weststrasse - Pfandernstrasse – Strättligenstrasse weiter an Bedeutung gewonnen. Die gesamte Achse dient zudem der Verkehrsentlastung der Wohnquartiere.



Die General-Wille-Strasse und Burgerstrasse (rot) sind ein wichtiger Bestandteil der tangentialen Achse Bypass – General-Wille-Strasse – Burgerstrasse – Weststrasse – Pfandernstrasse – Strättligenstrasse (blau), gelb dargestellt ist das übrige Hauptverkehrsnetz (Kartengrundlage: map.geo.admin.ch)

Die Ausgangslage und der entsprechende Handlungsbedarf präsentieren sich wie folgt:

Strassenzustand

Die Burgerstrasse wurde vor über fünfzig und die General-Wille-Strasse vor dreissig Jahren erstellt. Sie entsprechen trotz diversen Anpassungen technisch nicht mehr den heutigen Anforderungen und vielfältigen Ansprüchen an eine Hauptverkehrsstrasse. Die stetige Zunahme des Verkehrs hat in den vergangenen Jahrzehnten entsprechende Spuren auf diesen Strassen hinterlassen.

Strassenentwässerung

Die Entwässerung der Strassenflächen erfolgt über Sickerschächte direkt in das Grundwasser und ist damit weder gesetztes- noch normenkonform.

Veloverkehr (Gesamtverkehrskonzept, Agglomerationsprogramm 4 und kantonaler Sachplan Velo)

Die Breite der heutigen Radstreifen beträgt auf der Burgerstrasse und auf der General-Wille-Strasse 1.25 Meter und liegt damit unter dem zulässigen Minimum der aktuellen VSS-Normen. Gemäss dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun (Massnahme V 1-e) soll ein Radstreifen aus Verkehrssicherheitsgründen mindestens 1.50 Meter (im Idealfall 2.50 Meter) breit sein oder als separierter Veloweg geführt werden. Im kantonalen Sachplan Velo ist der Strassenzug als Velovorrangroute ausgewiesen. Solche Routen müssen erhöhten Sicherheitsstandards genügen.

Fussverkehr (Gesamtverkehrskonzept)

Unter Einbezug des bestehenden Netzkonzeptes für Fussgänger sind sichere Querungen der Burgerstrasse und der General-Wille-Strasse für den Fussverkehr anzubieten. Entlang der Burgerstrasse ist im Abschnitt Knoten Weststrasse bis Länggasse ostseitig ein durchgehendes Trottoir zu erstellen.

Öffentlicher Verkehr

Auf der Achse General-Wille-Strasse und Burgerstrasse soll künftig neben der STI-Linie 6 die tangentielle Buslinie Steffisburg – ESP Thun Nord – Thun Südwest verkehren (siehe GVK, Netz- und Angebotsausbau Buslinien Stadt Thun, Massnahme Ö3). Der dreijährige Versuchsbetrieb soll gemäss Antrag der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) zum Regionalen Angebotskonzept 2022-2025 mit dem Fahrplanwechsel 2024/25 beginnen. Im Ausbauperimeter der Burger- und General-Wille-Strasse sind Haltestellen vorgesehen. Mit dieser neuen Buslinie ist eine Anpassung der Strassengeometrie erforderlich, damit die Sicherheit für den Veloverkehr auch unter den höheren Verkehrsfrequenzen aller Verkehrsmittel gewährleistet ist.

Knoten Burgerstrasse – Länggasse – Allmendingen-Allee

Der Kreisel entspricht weder den neusten Erkenntnissen der Verkehrstechnik noch den aktuellen Normen. Er weist schweizweit einer der höchsten Unfallraten auf, insbesondere von Velofahrenden. Aufgrund einer detaillierten Analyse wurden vom Tiefbauamt der Stadt Thun im Jahr 2019 Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Situation umgesetzt. Der Knoten ist neu zu konzipieren, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Knoten Burgerstrasse – Weststrasse

Die Steuerung der zehnjährigen Lichtsignalanlage wurde im Jahre 2014 an das veränderte Verkehrsaufkommen angepasst. Seit der Eröffnung des Bypasses Thun Nord und der damit verbundenen höheren Verkehrsbelastung auf der Burgerstrasse kommt es auf dieser häufig zu Rückstausituationen. Der Rückstau reicht in den Hauptverkehrszeiten bis auf Höhe Mittlere Strasse und verursacht dadurch unerwünschten Ausweichverkehr durch die verkehrsberuhigten Quartiere (Westquartier, Allmendingen).

2 Projektbeschreibung

2.1 Zielsetzung

Aufbauend auf dem Betriebs- und Gestaltungskonzept und dem vorliegenden Vorprojekt sollen die nächsten beiden Projektphasen Erarbeitung Bauprojekt (inklusive Strassenüberbauungsordnung, Umweltverträglichkeitsprüfung etc.) und Baubewilligungsverfahren angegangen werden. Parallel zur Projektierung erfolgen die Landerwerbsverhandlungen.

Die inhaltlichen Stossrichtungen des Vorprojektes werden beibehalten, so dass sich folgende Zielsetzungen ergeben:

- Erstellung eines normkonformen Ausbaustandards über den gesamten Strassenzug, so dass eine hohe Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Gleichzeitig wurde auf einen möglichst haushälterischen Umgang mit dem Kulturland geachtet.
- Erstellung einer normkonformen Strassenentwässerung, welche die Vorgaben der Gewässerschutzgesetzgebung einhält.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere beim Kreisel Burgerstrasse – Länggasse – Allmendingen-Allee.
- Qualitätsverbesserung bei den Velo-Haupttrouten (resp. Vorrangrouten) für die Sicherstellung attraktiver, sicherer und durchgehender Velorouten.
- Durchgehende, attraktive und sichere übergeordnete Fussgängerverbindungen mit Netzan schlüssen.
- Einbezug der aktuellen Informationen und Randbedingungen in Bezug auf die vorgesehene tangentielle Buslinie.

- Einbezug weiterer Randbedingungen aus dem Bestand (Alleebäume, Lärmschutzwände etc.).

2.2 Projektperimeter

Im Vergleich zum ursprünglichen Vorprojekt umfasst der Projektperimeter zusätzlich einen Teil der Allmendstrasse, um die Anbindung des vorgesehenen Radweges sicherzustellen. Hingegen ist der 4. Abschnitt der Burgerstrasse zwischen Länggasse und Weststrasse nicht Bestandteil der Weiterprojektierung. Das vorliegende Vorprojekt zeigt jedoch die Strassengestaltung inklusive Fortsetzung des Radweges auf diesem Abschnitt auf. Die definitive Gestaltung dieses Strassenabschnittes und insbesondere die südliche Anbindung des Veloverkehrs sind in erheblichem Masse abhängig von den zurzeit laufenden Planungen Siegenthalergut und Schulhaus Neufeld. Erst bei Vorliegen der entsprechenden Randbedingungen sollen die Projektierung und Ausführung dieses Abschnittes sowie die Anpassung des Knotens Weststrasse in Angriff genommen werden; diese sind daher nicht Bestandteil des vorliegenden Verpflichtungskredites.



Perimeter für das Bauprojekt (rot) und das später auszuarbeitende Projekt (blau). Kartengrundlage: map.geo.admin.ch

2.3 Projektinhalt

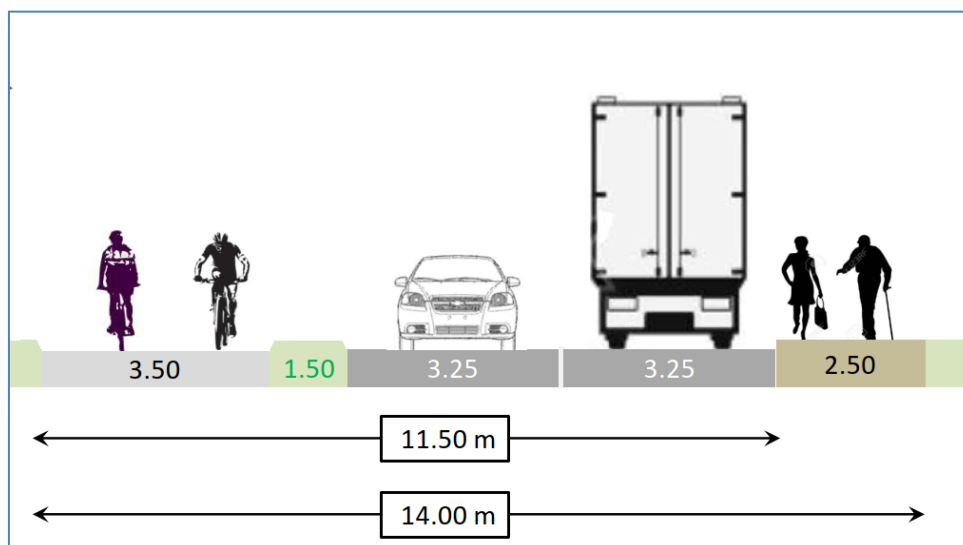
Im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes wurden folgende Varianten für das künftige Führungsprinzip für den Veloverkehr auf der Burgerstrasse und der General-Wille-Strasse betrachtet:

- 1a Radstreifen beidseitig (Fussgänger zirkulieren auf neuen oder bestehenden Gehwegen.)
- 1b Einrichtungsradweg beidseitig
- 2a Zweirichtungsradweg siedlungsseitig (Fussgänger zirkulieren auf neuen oder bestehenden Gehwegen.)
- 2b Zweirichtungsradweg siedlungsseitig (kombinierter Fuss- Radweg)
- 3 Zweirichtungsradweg landschaftsseitig (Fussgänger zirkulieren auf neuen oder bestehenden Gehwegen.)

Nach einer ersten umfassenden Analyse mussten die Varianten 1b, 2a und 2b aus verschiedenen Gründen (Alleebäume, Platzprobleme aufgrund bestehender Bauwerke, zu grosser Kulturlandverbrauch, kritisch zu beurteilende Landerwerbe etc.) verworfen werden. Die anderen Varianten wurden detailliert ausgearbeitet, in einem umfassenden Variantenvergleich einander gegenübergestellt und im Projektteam eingehend diskutiert.

Als Bestvariante resultierte einstimmig die Variante 3 "Zweirichtungsradweg landschaftsseitig", welche folgendes durchgängiges Führungsprinzip vorsieht:

- Für den motorisierten Verkehr stehen künftig zwei Fahrstreifen mit einer Breite von je 3.25 Metern zur Verfügung. Die Breite reicht aus, dass sowohl Personenwagen als auch Lastwagen innerhalb ihrer Fahrstreifen aneinander vorbeifahren können.
- Der Veloverkehr erhält einen neuen abgesetzten Zweirichtungsradweg auf der Landschaftsseite mit einer Breite von 3.50 Metern.
- Der Gehweg mit einer Breite kleiner als 3.50 Metern bleibt im Bereich der Alleen bestehen und soll künftig auf den übrigen Abschnitten eine Breite von 2.50 Metern aufweisen.

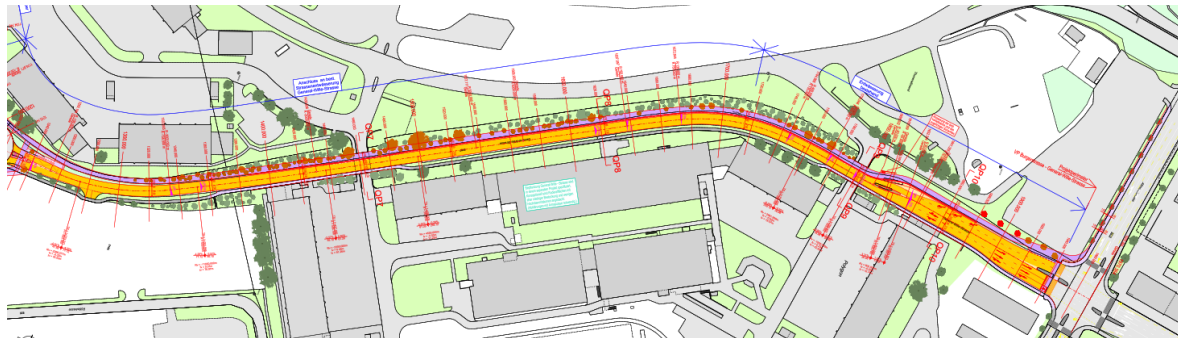


Normalprofil mit künftigem Führungsprinzip (Weber + Brönnimann AG)

1. Abschnitt: General-Wille-Strasse (Allmendstrasse bis Mittlere Strasse)

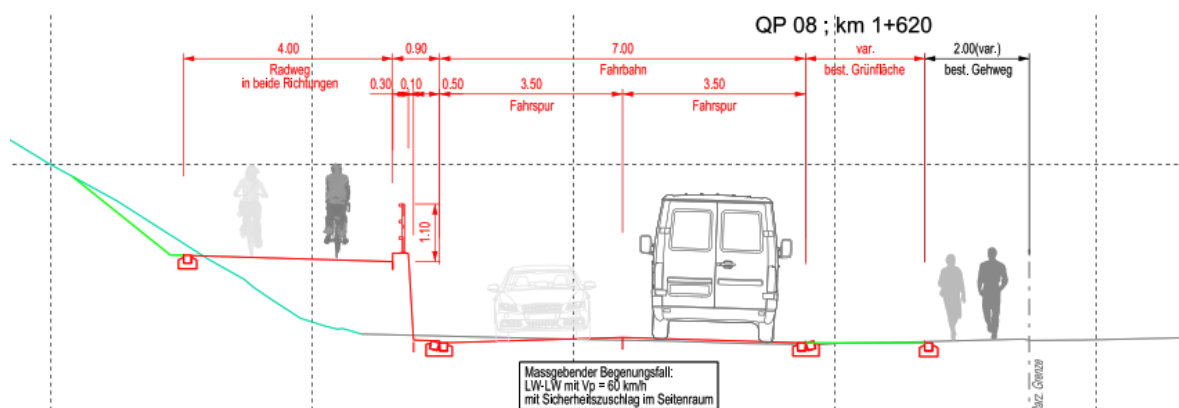
Der Zweirichtungsradweg wird bis zur Allmendstrasse auf der Westseite der General-Wille-Strasse geführt, wo er idealerweise direkt im Knoten an die bestehenden Veloinfrastrukturen angebunden wird (Zielzustand). Die Anbindung direkt im kantonalen Knoten bedingt Anpassungen baulicher Art sowie an der bestehenden Lichtsignalanlage. Diese Anpassungen können aus Sicht der kantonalen Fachstellen erst bei der nächsten Sanierung des Knotens erfolgen. Mit den relevanten kantonalen Fachstellen wurden verschiedene Varianten für die vorübergehende Veloführung bei der Kreuzung

Allmendstrasse geprüft. Als Bestvariante ergab sich die Führung des Veloverkehrs von der General-Wille-Strasse in Richtung westliche Allmendstrasse entlang des Parkplatzes P4. Das bestehende Trottoir wird entsprechend verbreitert.



Situation General-Wille-Strasse (Weber + Brönnimann AG)

Im Geländeeinschnitt der General-Wille-Strasse soll der Zweirichtungsradweg aus Sicherheits- und Komfortgründen in Hochlage geführt werden.



Querschnitt der General-Wille-Strasse mit Zweirichtungsradweg in Hochlage (Weber + Brönnimann AG)

Das Strassenabwasser wird über die 2021 erstellte Regenabwasserleitung in das Pumpwerk bei der ersten Unterführung geleitet, von wo es in die Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) des Bypasses geleitet wird. Die Strassenbeleuchtung wird ersetzt.

Im Bereich des Parkplatzes P8 und im Bereich des Kreisels Mittlere Strasse sieht das Projekt einen Landerwerb vom VBS vor (Armasuisse Immobilien, ca. 320 m²).

2. Abschnitt: Mittlere Strasse bis Teichmatt

Die Fussgängerführung erfolgt über die bestehenden Gehwege in der Mittleren Strasse. Der Zweirichtungsradweg ist auf der Allmendseite geplant. Im Bereich Kreisel Mittlere Strasse sind zwei Fahrbahnhaltestellen für die künftige tangentielle Buslinie vorgesehen. Der bestehende Kreisel und die Lärmschutzwand müssen nicht umgebaut werden. Die nicht mehr gebrauchte Einmündung der Mittleren Strasse in die Burgerstrasse soll zurückgebaut und der Platz für eine Versickerungsmulde genutzt werden. Das übrige anfallende Strassenabwasser wird über die Schulter seitlich abgeleitet beziehungsweise in der Versickerungsmulde auf der Allmend zur Versickerung gebracht. Im Weiteren soll die Lärmschutzwand verlängert werden.



Situation Teichmatt (Weber + Brönnimann AG)

Der Zweirichtungsradweg bedingt in diesem Abschnitt einen weiteren Landerwerb vom VBS (Armasuisse Immobilien, ca. 750 m²). Die Strassenbeleuchtung wird ersetzt.

3. Abschnitt: Teichmatt bis Länggasse

Die Fussgängerführung erfolgt auch künftig in der Allee, welche durch den Strassenneubau nicht tangiert wird. Für den Veloverkehr steht der landschaftsseitige Zweirichtungsradweg mit verschiedenen Anbindungen zum Westquartier zur Verfügung. Im Bereich Pestalozzistrasse sind einerseits zwei Bushaltestellen der neuen tangentialen Buslinie vorgesehen und andererseits die Verbreiterung der Einmündung, um künftig auch den Einsatz von Gelenkbussen zu ermöglichen. Gleichzeitig wird die Sicherheit des Fussgängerstreifens verbessert. Die Entwässerung der Strassenflächen erfolgt grösstenteils seitlich über die Schulter. Im Bereich Pestalozzistrasse ist die Erstellung einer Versickerungsmulde auf der Siedlungsseite notwendig.



Situation Abschnitt Teichmatt bis Länggasse (Weber + Brönnimann AG)

Der Variantenvergleich hat ergeben, dass der Knoten Burgerstrasse - Länggasse – Allmendingen-Allee idealerweise als Kreis mit einem Durchmesser von 30 Metern ausgeführt wird. In der Vernehmlassung vom Frühjahr 2021 wurde die Variante Kreis als bevorzugte Variante bestätigt. Im Bereich des Kreises sind zwei Bushaltestellen für die neue Tangentiallinie vorgesehen. Mit dem Neubau des Kreises wird auch der erste Abschnitt der Länggasse mit den beiden Bushaltestellen angepasst. Die Entwässerung des Kreises erfolgt in die allmendseitig vorgesehene Versickerungsmulde.

Der Zweirichtungsradweg bedingt in diesem Abschnitt einen Landerwerb von der Burgergemeinde Thun (ca. 2'300 m²). Die Strassenbeleuchtung wird ersetzt.

4. Abschnitt: Länggasse bis Weststrasse (NICHT BESTANDTEIL DES BAUPROJEKTS)

In diesem Abschnitt sind aktuell verschiedene Planungen (Siegenthalergut, Schulhaus Neufeld etc.) in Bearbeitung, welche einen entscheidenden Einfluss auf die Ausgestaltung des Strassenabschnittes haben. Deshalb wird das Bauprojekt für diesen Strassenabschnitt zu einem späteren Zeitpunkt und bei Vorliegen aller Randbedingungen erarbeitet.

Das Vorprojekt zeigt die mögliche Anbindung des Fuss- und Veloverkehrs an die Weststrasse und an das Siegenthalergut auf. Gemäss aktuellem Planungsstand soll der Fuss- und Veloverkehr künftig die Weststrasse und die Burgerstrasse mittels (neuer) Unterführungen queren. Im Bereich der Allee bleibt der Fussweg bestehen. Der Veloweg in Form eines Zweirichtungsradweges ist auf der Westseite der Allee vorgesehen. Ostseitig soll zudem ein durchgehendes Trottoir entlang der Burgerstrasse erstellt werden. Das Strassenabwasser wird seitlich zur Versickerung gebracht beziehungsweise in die bestehende Versickerungsmulde bei der Weststrasse geleitet. Auch in diesem Abschnitt soll die Beleuchtung ersetzt werden.



Situation Abschnitt Länggasse bis Weststrasse (Weber + Brännimann AG)

Werkleitungen

Die Energie Thun AG hat auf dem Strassenzug verschiedenen Handlungsbedarf in Bezug auf ihre Werkleitungen. Die entsprechenden Bauarbeiten sollen koordiniert mit den Strassenbauarbeiten erfolgen.

3 Finanzielles

Kosten

Die geschätzten Kosten für die planungsrechtlichen Grundlagen (Strassenüberbauungsordnung, Umweltverträglichkeitsbericht), für die Erarbeitung des Bauprojektes (SIA-Phasen 32/33 inkl. Strassenverkehrssicherheitsaudit) und für die notwendigen Bestandaufnahmen (Baugrund, Belag, etc.) belaufen sich einschliesslich der HRM2-Eigenleistungen auf 530'000 Franken inkl. MWST.

Die Planungskosten werden aufgeteilt in Investitionskosten (Veloweg etc., 30 Prozent der Gesamtsumme) und baulichen Unterhalt (Strassensanierung/-entwässerung etc., 70 Prozent der Gesamtsumme). Die nachstehende Tabelle zeigt die Aufteilung in Franken:

			Investition Verpflichtungskredit- neue Ausgabe	Baulicher Unterhalt Gebundene Ausgabe
200	Planungskosten, Honorare: - Planungsrechtliche Grundlagen - Bauprojekt - Bewilligungsverfahren - Eigenleistungen (HRM 2)	CHF	130'000	300'000
300	Grundlagen und Aufnahmen (Baugrund, Belag etc.)	CHF	15'000	35'000
500	Unvorhergesehenes, Nebenkosten	CHF	15'000	35'000
Total inkl. MWST.		CHF	160'000	370'000

Folgekosten

Die kalkulatorischen Folgekosten des Projektierungskredites betragen 18'550 Franken (13'250 Franken Abschreibungen und 5'300 Franken kalkulatorische Zinsen).

Finanzierung

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

Finanzielle Tragbarkeit

Für die Projektierung und Ausführung des Projektes sind im Aufgaben- und Finanzplan 2021 bis 2024 unter Investitionen Verwaltungsvermögen (Verkehrsanlagen, zwei Abschnitte Burgerstrasse, Projekt-Nr. 2512.5010.xxx) und unter baulichem Unterhalt (Verkehrsanlagen, General-Wille-Strasse, Projekt-Nr. 2512.xxx.xx) insgesamt brutto 7'150'000 Franken für die Jahre 2021 bis 2024 eingestellt.

Sofern der Bund der Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogrammes AP4 zustimmen wird, kann für die Massnahme LV-V.1.4 Velohaupttroutennetz Burgerstrasse und General-Wille-Strasse mit einem Beitrag von 40 Prozent an die anrechenbaren Kosten gerechnet werden. Weitere Subventionen von 35 Prozent werden vom Kanton nach Abzug des Bundesbeitrages in Aussicht gestellt. Die Subventionsbeiträge respektive die Finanzvereinbarung können erst mit dem baubewilligten Projekt und dem Kreditbeschluss des finanzkompetenten Organs der Stadt Thun für die Realisierung beantragt werden. Die Finanzvereinbarung muss vor Baubeginn unterzeichnet sein. Die Subventionszahlungen erfolgen nach Realisierung des Projektes.

Zuständigkeit

Für den gebundenen Teil von 370'000 Franken ist gemäss Artikel 47 Buchstabe b StV der Gemeinderat zuständig (baulicher Unterhalt). Die gebundene Ausgabe geht als baulicher Unterhalt Verwaltungsvermögen zu Lasten der Erfolgsrechnung. Am 20. Oktober 2021 hat der Gemeinderat den entsprechenden Kredit in seiner Zuständigkeit verabschiedet, vorbehaltlich der Genehmigung des Verpflichtungskredites für die neue Ausgabe in der Kompetenz des Stadtrates.

Es wird davon ausgegangen, dass für das Ausführungsprojekt neue Ausgaben von über zwei Mio. Franken anfallen werden. Aus diesem Grund ist für die Bewilligung des Verpflichtungskredites für eine neue einmalige Ausgabe von 160'000 Franken für die Erarbeitung des Bauprojektes der

Strassen-Überbauungsordnung, der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Baubewilligungsverfahrens der Stadtrat zuständig (Art. 40 lit. g StV).

4 Projektablauf, Termine

Die Umweltverträglichkeitsprüfung, die Bauprojektierung und die Ausarbeitung der Strassen-Überbauungsordnung sollen im Jahr 2022 erfolgen. Somit könnte bei einem verzögerungsfreien Ablauf (keine substanziellen Einsprachen und Beschwerden) Mitte 2023 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. Gemäss aktueller Planung erfolgt die Realisierung der Abschnitte 1 bis 3 ab Sommer 2023 und soll vor dem Versuchsbetrieb der neuen tangentialen Buslinie Steffisburg – ESP Thun Nord – Thun Südwest abgeschlossen sein.

5 Abhängigkeiten

Für die Projektierung sollen die Rahmenbedingungen aus der Planung der RVK für den Versuchsbetrieb der tangentialen Buslinie Steffisburg – ESP Thun Nord – Thun Südwest einbezogen werden. Die Sanierung der Burgerstrasse und der General-Wille-Strasse soll vor dem Versuchsbetrieb der Tangentiallinie erfolgen.

Entlang der Burgerstrasse zwischen Länggasse und Weststrasse sind verschiedene grössere Vorhaben in Planung (Arealentwicklung Siegenthalergut, Betriebs- und Gestaltungskonzept Westquartier-Hohmad, Schulhaus Neufeld etc.), zu welchen die Schnittstellen sichergestellt werden müssen.

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 20. Oktober 2021, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 160'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit 2512.5010.070 (Bilanzkonto Nr. 14010.01.01) für die Erarbeitung des Bauprojektes, der Strassen-Überbauungsordnung, der Umweltverträglichkeitsprüfung und des Baubewilligungsverfahrens für die Strassensanierung und den Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs auf der Burgerstrasse und der General-Wille-Strasse.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 20. Oktober 2021

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller