

Stadtratssitzung vom 23. März 2023

Bericht Nr. 8/2023

Fuss- und Veloverkehr. Netzergänzung Bahnhof-Selve-Schwäbis

Bewilligung eines Verpflichtungskredites für eine neue Ausgabe von 180'000 Franken für die Klärung der Machbarkeit

1. Das Wichtigste in Kürze

Die geplante Fuss- und Veloverkehrsverbindung vom Bahnhof Thun entlang der Bahnlinie, über die Aare bis zum Anfang der bestehenden Veloroute im Schwäbisquartier in Steffisburg ist Teil des Agglomerationsprogramms Thun der ersten Generation (A-Projekt) und im städtischen Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2035 enthalten. Als Massnahme im Agglomerationsprogramm weist diese neue Verbindung eine übergeordnete Priorität (Bund, Kanton) auf. Seit einiger Zeit steht sie zudem politisch im Brennpunkt der städtischen Velodiskussion. Für die erste Etappe vom Bahnhof bis zur Gewerbestrasse (grüne Linie in Abb. 1) konnte die Linienführung festgelegt werden, und die Bauprojektierung ist im Gang.

Für die zweite Etappe zwischen Gewerbestrasse und Schwäbisquartier stehen nach abgeschlossenem Variantenstudium (Schlussbericht «Fuss- und Veloverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis» vom 7. Juli 2021, Metron) zwei Grundvarianten der Linienführung zur Auswahl, welche sich insbesondere im Bereich der Aarequerung unterscheiden (blaue und violette Linien in Abb. 1). Beide Grundvarianten weisen Stärken und Schwächen auf. Zur Festlegung der definitiven Linienführung sind - als neuer Zwischenschritt - vertiefte planerische und gestalterische Abklärungen erforderlich. Diese umfassen unter anderem die Abstimmung mit dem Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) und mit der Interessenslinie der Bahnen sowie die Anbindung an das übergeordnete Fuss- und Veloverkehrsnetz im Raum Schwäbis. In einem nächsten Schritt sollen deshalb die Machbarkeit vertieft untersucht und das Ergebnis der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zur Stellungnahme vorgelegt werden.

Für die Durchführung dieser Machbarkeitsstudie beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Verpflichtungskredit von 180'000 Franken.

Basierend auf diesen Grundlagen sollen anschliessend mit einem Studienauftrag ein Projektvorschlag erarbeitet und ein Planungsteam für die nachfolgende Projektierung bestimmt werden. Der Kredit hierzu soll erst in einer zweiten Tranche beschlossen werden.

2. Ausgangslage

Die Verbindung vom Bahnhof Thun entlang der Bahnlinie ins Selveareal, von dort über die Aare Richtung Schwäbis und weiter nach Heimberg stellt eine wichtige Netzergänzung zur Stärkung und Förderung des Velo- und Fussverkehrs dar. In den letzten Jahren wurden dem Stadtrat zwei Kreditgeschäfte vorgelegt und genehmigt.

Verpflichtungskredit Realisierung, erste Etappe Bahnhof-Selve

Am 2. Juli 2015 bewilligte der Stadtrat einen Verpflichtungskredit von 3.5 Mio. Franken für die Realisierung der ersten Etappe der Fuss- und Veloverkehrsverbindung vom Bahnhof ins Selveareal. Die Bauprojektpläne wurden bis 2016 erstellt. Die Baugesucheingabe konnte damals jedoch nicht

erfolgen, da die Erarbeitung des Rahmenplans der SBB andauerte und die gewählte Linienführung im Bereich RexMax/Allmendstrasse im Konflikt mit der Interessenslinie der SBB stand, was das gesamte Vorhaben verzögerte. Mit Vorliegen des Rahmenplans der SBB per Ende 2019 und dem untenstehend aufgeführten Verpflichtungskredit wurde eine Grobprüfung des Bauprojektes 2016 vorgenommen. Auf Grund dieser Prüfung kam man zum Schluss, dass als Folge der Zunahme des Veloverkehrs und der neuen Vorgaben (Normen und Arbeitshilfen) der Fokus auf je separate Flächen für den Fuss- und für den Veloverkehr gelegt werden soll. Dies hatte zur Folge, dass die Verbindung neu eine Breite von fünf statt drei Metern aufweisen sollte. Weiter wurde entschieden, das Bauprojekt für die erste Etappe Bahnhof bis Gewerbestrasse zu überarbeiten. Die Überarbeitung des Bauprojektes in diesem Abschnitt steht kurz vor dem Abschluss. Aktuell laufen die Landverhandlungen mit der SBB. Diese gestalten sich schwierig, da die Preisvorstellungen noch weit auseinanderliegen. Sobald in den Landverhandlungen eine Einigung erzielt werden kann, wird die Stadt Thun das Baugesuch für die 1. Etappe einreichen.

Verpflichtungskredit Planung und Projektierung, zweite Etappe Selve–Schwäbis

Am 24. Januar 2020 bewilligte der Stadtrat einen Verpflichtungskredit von 250'000 Franken für die Planung und die Projektierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof-Selve–Schwäbis. Dieser Kredit beinhaltet eine Grobprüfung des Bauprojektentwurfes von 2016 für den Abschnitt Bahnhof–Selve aufgrund der neuen Vorgaben (siehe oben) sowie ein Variantenstudium für die Verbindung vom Selveareal über die Aare ins Schwäbis und die Anbindung an das bestehende Veloroutennetz mit dem Radweg Richtung Heimberg. Miteinbezogen wurde auch die Überführung über die Allmendstrasse ab RexMax, da die neue Lage der SBB-Interessenslinie massgebenden städtebaulichen Einfluss auf die Lage dieser Brücke hat und das ursprüngliche Bauprojekt 2016 in diesem Bereich zwingend angepasst werden muss.

Aus dem Variantenstudium für die zweite Etappe zwischen Gewerbestrasse und Schwäbisquartier gingen zwei Bestvarianten hervor (4 und 6, siehe Abbildung 1 nachfolgend), die sich insbesondere im Bereich der Aarequerung unterscheiden. Variante 4 quert die Aare oberhalb der Wehranlage im Schwäbisbecken mit Anbindung an die Mittelstrasse in Steffisburg. Variante 6 quert die Aare unterhalb des Wehrs neben der Eisenbahnbrücke der Bahnlinie Thun - Konolfingen und schliesst auf Seite Steffisburg an die Schwäbisstrasse an. Allenfalls sind Zwischenvarianten denkbar.

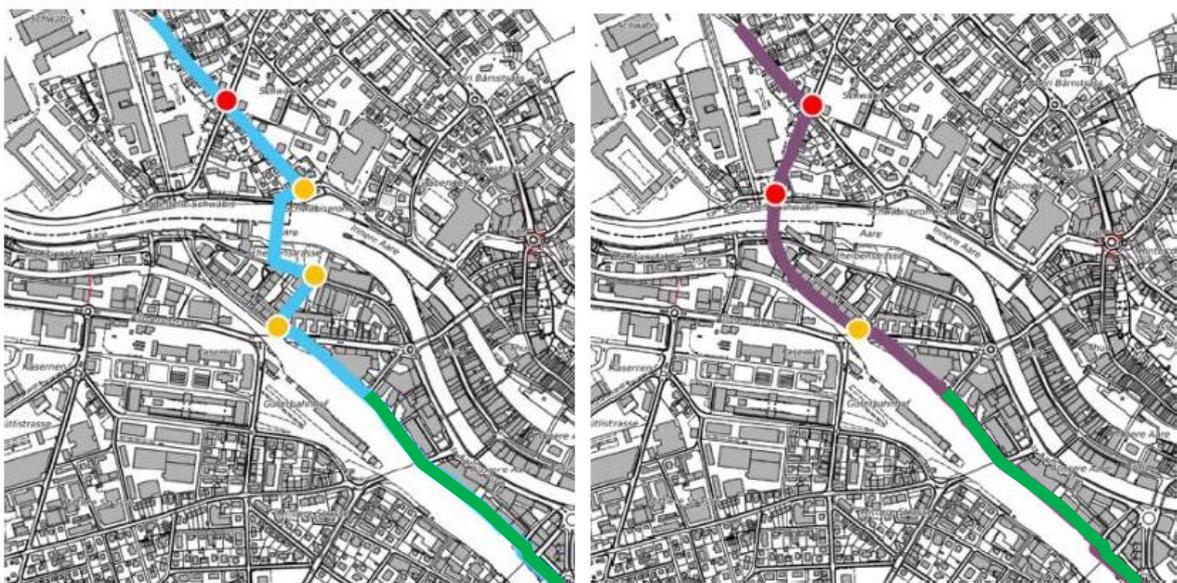


Abbildung 1: Empfohlene Varianten 4 (links) und 6 (rechts) aus «Schlussbericht «Fuss- und Veloverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis» vom 7. Juli 2021, Metron

Aufgrund des Inventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) werden in diesem Abschnitt insbesondere die erforderlichen Querungen/Brücken im Bereich der Allmendstrasse und der Aare als ortsbildrelevant erachtet (Umgebungszone mit Erhaltungsziel «a» bzw. «b»), weshalb die gestalterische Lösung in jedem Fall mittels eines Qualitätssicherungsverfahrens zu erarbeiten ist. Dieser Zwischenschritt wurde der Stadt Thun von der kantonalen Denkmalpflege empfohlen, damit im sensiblen Umfeld sichergestellt werden kann, dass die Festlegung der Linienführung stufig, sachgerecht und mit einer möglichst hohen Effizienz erreicht werden kann. Somit können auch im nachgelagerten Baubewilligungsverfahren unliebsame Überraschungen oder Verzögerungen aus Sicht Denkmalpflege ausgeschlossen werden.

Im bewilligten Verpflichtungskredit von 250'000 Franken wurden bisher alle Leistungen für das Variantenstudium durch die beauftragten Planungsbüros abgerechnet. Der zweite Teil des Kredites wird benötigt, um die Bestvariante in einem Vorprojekt zu konkretisieren und erste Baugrunduntersuchungen anzuordnen. Dies kann aber erst erfolgen, wenn das vorliegende Geschäft die Machbarkeit konkretisiert, die Rückmeldungen der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) vorliegen und somit die Linienführungen der Brückenelemente bestätigt wurden. Dieser Restbetrag wird aktiviert, sobald mit der Machbarkeitsstudie und dem nachfolgenden Studienauftrag die Linienführung festgelegt und bestätigt wurde.

3. Zielsetzung und Vorgehensvorschlag

Für die zweite Etappe ist ein Verfahren zu wählen, welches die Erreichung des Ziels – Planung, Projektierung und Ausführung des Abschnitts zwischen Gewerbestrasse und Schwäbisquartier – stufig, sachgerecht und mit einer möglichst hohen Effizienz garantiert. Der Gemeinderat schlägt folgendes zweistufige Vorgehen vor:

Stufe 1: Machbarkeitsstudie

Die offenen Fragen und die hohen Anforderungen an den Stadtraum erfordern ein qualitätssicherndes Verfahren, in welchem die zur vertieften Abklärung empfohlenen Varianten 4 und 6 bezüglich ihrer Machbarkeit in technischer und gestalterischer Hinsicht sowie unter Berücksichtigung des schützenswerten Ortsbilds geklärt werden.

Das Ziel der Machbarkeitsstudie ist es, verbindlich Aufschluss über die mögliche Lage, die Grösse und die Erscheinung der Aarequerung und der Querung über die Allmendstrasse zu gewinnen. Daneben sind der baulich-technische Handlungsspielraum zu klären, die Machbarkeit nachzuweisen und eine erste Schätzung der Erstellungskosten vorzunehmen. Das Ergebnis dieser Machbarkeitsstudie wird der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zur Stellungnahme unterbreitet, da der betroffene Streckenabschnitt im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) liegt und die erforderlichen Brücken über die Aare und die Allmendstrasse ortsbildrelevant sind. Bevor ein abschliessender Variantenentscheid gefällt werden kann, muss ausserdem Seitens der Gemeinde Steffisburg analysiert werden, ob auf der Schwäbisstrasse mit einer substanziellen Verkehrsreduktion die Anforderungen an eine Velohauptroute erreicht werden können oder ob eine Wegführung durch das Cremo-Areal gefunden werden kann. Für die Durchführung dieser Machbarkeitsstudie beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Verpflichtungskredit von 180'000 Franken. Die Gemeinde Steffisburg beteiligt sich mit 30 Prozent (ausmachend gemäss Kostenschätzung: 54'000 Franken) an den Kosten. Die Details sind in einem Planungsvertrag geregelt, welchen der Gemeinderat von Steffisburg und der Gemeinderat von Thun (unter Vorbehalt der Bewilligung des vorliegenden Verpflichtungskredits durch den Stadtrat) genehmigt hat.

Stufe 2: Studienauftrag

Im Falle einer positiven Stellungnahme der ENHK soll in einem nächsten Schritt die zweite Stufe in Form eines offen ausgeschriebenen Studienauftrags nach SIA 143 im selektiven Verfahren ausgelöst

werden (der Studienauftrag wird dem Projektwettbewerb nach SIA 142 vorgezogen, da die Zwischenbesprechungen für diese Aufgabenstellung essentiell sind). Die Stellungnahme der ENHK wird Teil bzw. Grundlage des Programms für den Studienauftrag bilden.

Der genaue Umfang des Studienauftrags sowie die Kosten für diese zweite Stufe des QS-Verfahrens werden erst aufgrund des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie ermittelt werden können. Der entsprechende Kredit ist dem Stadtrat deshalb zu gegebener Zeit gesondert zur Bewilligung vorzulegen.

4. Verhältnis zu übergeordneten Planungen, Strategie Stadtentwicklung, Gesamtverkehrskonzept und Stadtentwicklungskonzept

Die gesamte Route (erste und zweite Etappe) ist Teil des regionalen Alltagsnetzes des Entwicklungsraums Thun ERT und liegt gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr innerhalb des Korridors zur Prüfung von Vorrangrouten. Im Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun (GVK) 2035 ist die Netzergänzung als prioritäre Massnahme für den Veloverkehr enthalten, und sie stellt auch für den Fussverkehr eine wichtige Netzergänzung dar.

Ein Ziel gemäss dem Stadtentwicklungskonzept (STEK) 2025 ist es, die Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr zu erhöhen (S. 93). Des Weiteren entspricht das vorgeschlagene Vorgehen den Prämissen und Grundsätzen, dass Thun eine hochstehende Bau- und Planungskultur pflegt (S. 25).

5. Finanzielles

5.1. Kosten

Für die Stufe 1 «Machbarkeitsstudie» ist mit externen Kosten von rund 180'000 Franken zu rechnen. Die Mittel werden im Wesentlichen für die Honorierung externer Leistungen eingesetzt (Planerleistungen, Begleitgremium, Verfahrensbegleitung):

Zusammenstellung der Kosten

Kosten	Franken inkl. MWST	Total Franken inkl. MWST
Machbarkeitsstudie		170'000
Vorbereitung, Grundlagenbeschaffung	10'000	
Planerleistung	70'000	
Verfahrensbegleitung	40'000	
Begleitgremium	30'000	
Nebenkosten (Spesen, Raummiete)	20'000	
Reserve		10'000
Total		180'000

Reserve

Im Planungsverfahren ist mit unvorhersehbaren Zusatzaufwänden zu rechnen. Damit diese im Sinne eines raschen Projektfortschritts geleistet werden können, ist eine Reserve von 10'000 Franken vorzusehen.

Kostenbeteiligung Steffisburg

Die Gemeinde Steffisburg beteiligt sich im Umfang von 30 Prozent (ausmachend gemäss Kostenschätzung: 54'000 Franken) an den Kosten der Machbarkeitsstudie. Grundlage dieses Kostenteilers sind folgende Überlegungen: Rund die Hälfte der zu beplanenden Strecke liegt auf Steffisburger Boden. Die Komplexität der Aufgabe ist aber auf Thuner Seite aufgrund der beiden Brücken (Mittelstrasse und Aare) höher. Drei Brückenanschlüsse liegen auf Thuner Seite, ein Anschluss auf Steffisburger Seite. Als pragmatische Lösung aufgrund der beschriebenen Faktoren werden die Kosten im Verhältnis von 70 Prozent zulasten der Stadt Thun und 30 Prozent zulasten der Gemeinde Steffisburg aufgeteilt.

Nachfolgende Stufe 2 «Studienauftrag»

Der Kredit für den nachfolgenden Studienauftrag, dessen Umfang wie unter Ziffer 3 dargelegt erst aufgrund des Ergebnisses der Machbarkeitsstudie festgelegt werden kann, wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit zur Bewilligung vorgelegt. Für den Studienauftrag wird mit externen Kosten von rund 400'000 Franken zu rechnen sein.

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

5.2. Folgekosten

Die Folgekosten für die Klärung der Machbarkeit belaufen sich ab dem Jahr 2024 auf gesamthaft jährlich 19'800 Franken (nicht liquiditätswirksam):

	Franken
Abschreibung: Nutzungsdauer 10 Jahre, daher 10 % von 180'000 Franken	18'000
Zins: Mittelfristige Kapitalkosten (2 %) multipliziert mit dem halben Investitionswert (180'000 x 0,02 x 0,5 x)	1'800
Total Franken	19'800

5.3. Finanzierung

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

5.4. Finanzielle Tragbarkeit

Die erforderlichen Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan 2023 bis 2026 unter Investitionen Verwaltungsvermögen, Produkt 1412 Planungsamt, Projekt Netzergänzung Bahnhof-Selve-Schwäbis, Abschnitt Selve-Schwäbis, als Finanzplanwert (FPW) enthalten (400'000 Franken).

Die Wegverbindung Bahnhof–Selve–Schwäbis ist als Massnahme zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs im Agglomerationsprogramm der ersten Generation (AP1) als A-Projekt eingestuft. 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 zusätzliche Beiträge gemäss See- und Flussufergesetz SFG beantragt werden. Weitere Subventionen und/oder Beiträge Dritter können für das Projekt voraussichtlich nicht beantragt werden.

Ein Beitragsgesuch bzw. der Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung setzt ein baubewilligtes Projekt und den Kreditbeschluss für die Realisierung des zuständigen Organs der Stadt Thun voraus. Ausbezahlt werden die Beiträge von Bund und Kanton erst nach der Realisierung.

6. Termine

Der Bund hat für Projekte des Agglomerationsprogrammes 1. Generation eine zeitliche Frist gesetzt. Bis Ende 2027 müssen die Finanzvereinbarungen mit Bund und Kanton abgeschlossen sein. Dies bedingt, dass vorgängig das Projekt baubewilligt und der entsprechende Realisierungskredit durch das finanzkompetente Organ der Stadt Thun genehmigt wurde. Darauf basierend sieht der Terminplan vorbehältlich Einsprachen und Unvorhergesehenes wie folgt aus:

Organisation und Vorbereitung	Dezember 2022 bis Februar 2023
Durchführung Stufe 1	März bis November 2023
Gesuch und Stellungnahme ENHK	Dezember 2023 bis März 2024
Vorbereitungen und Kreditbeschluss Stufe 2	April bis Juli 2024
Durchführung Stufe 2 (inkl. Überarbeitung)	August 2024 bis Juni 2025
Kreditbeschluss Bauprojekt und Baubewilligung	August bis Oktober 2025
Bauprojekt, Baubewilligung,	November 2025 bis Juli 2027
Kreditbeschluss Realisierung	März bis Juni 2027
Finanzvereinbarung Agglomerationsprogramm	Juli bis Dezember 2027
Voraussichtlicher Baubeginn	frühestens ab Sommer 2028

Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 litera g Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 15. Februar 2023, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredits von 180'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 1412.5290.026, für die Durchführung der ersten Stufe des zweistufigen qualitätssichernden Verfahrens.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 15. Februar 2023

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident	Der Stadtschreiber
Raphael Lanz	Bruno Huwyler Müller

Beilage

Schlussbericht «Fuss- und Veloverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis» vom 7. Juli 2021, Metron