

Stadtratssitzung vom 26. Oktober 2023

Bericht Nr. 24/2023

Wiederaufbau Passerelle Frutigenstrasse (Milchbrüggli)

Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 1'635'000 Franken für die Projektierung und Realisierung

1. Das Wichtigste in Kürze

Die bestehende Passerelle über die Frutigenstrasse, auch Milchbrüggli genannt, stammt aus dem Jahr 1923. Im Jahr 2008 wurde die Passerelle punktuell verstärkt. Die Passerelle ist heute im Eigentum der SBB. Sie weist statische Mängel auf und befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand. Deshalb muss die über 100-jährige Passerelle aus Sicherheitsgründen bis Ende 2023 abgebrochen und durch eine neue Passerelle ersetzt werden.



Bild 1: Bestehende Passerelle Frutigenstrasse

Die Passerelle wird durch den Fuss- und Veloverkehr genutzt und verbindet den Bahnhofvorplatz sowie das Perron 1 mit dem Molkerei-/ Malerweg. Dereinst wird auch die geplante Fuss- und Velo-Verbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis, welche an den kantonalen Radweg Münsingen – Heimberg anschliesst, über die Passerelle geführt werden.

2. Ausgangslage

Die Passerelle Frutigenstrasse befindet sich im innerstädtischen Gebiet und hat prägende gestalterische Wirkung im Bereich zwischen dem Maulbeerkeisel und der Bahnunterführung Frutigenstrasse. Die bestehende Passerelle ist in keinem Inventar eingetragen und ist somit kein Schutzobjekt. Durch die Nähe zum denkmalgeschützten Dienstgebäude der SBB an der Rampenstrasse, an welches die Passerelle auf der Südseite anschliesst, ist die Neugestaltung in Absprache mit der kantonalen Denkmalpflege und dem Planungsamt erfolgt. Die erhöhten Anforderungen an die Gestaltung sind sichergestellt. Mit dem gewählten Stützenraster und Brückenüberbau wird die neue Passerelle ein identisches Erscheinungsbild wie die bestehende Passerelle erhalten.

Aktuell ist SBB Infrastruktur als Eigentümervertreterin für die Passerelle zuständig. 2008 wurden durch die SBB dringend nötige Instandsetzungsmassnahmen an der Brücke vorgenommen. Im selben Jahr wurde zwischen der SBB und der Stadt Thun vereinbart, dass sich die Stadt Thun dereinst am Neubau der Passerelle zu 50 Prozent beteiligen und die Brücke nach Fertigstellung in ihr Eigentum übernehmen wird. 2021 wurde der Stadt Thun von SBB Infrastruktur die Sicherheitsbeurteilung

der Passerelle eröffnet und aufgezeigt, dass die Passerelle nicht länger als bis Ende 2023 in Betrieb bleiben kann. Entsprechend tritt SBB Infrastruktur als Bauherrin für den anstehenden Abbruch auf. Das Abbruchgesuch wurde Ende August 2023 beim städtischen Bauinspektorat über eBau eingereicht. Mit vorliegendem Verpflichtungskredit soll ein bewilligungsfähiges Nachfolgeprojekt sichergestellt werden.

Seit Ende 2021 wurden unter der Federführung der SBB die ersten Schritte für den Prozess «Projektierung und Wiederaufbau» mit dem Planungsamt und dem Tiefbauamt koordiniert und initiiert. Vor der Planerausschreibung wurde ein Variantenstudium für den Brückenersatz durchgeführt und die Machbarkeit aufgezeigt. SBB Immobilien treten hinsichtlich des Neubaus als Bauherrin auf. Im Herbst 2022 wurde das Ingenieurbüro Kissling + Zbinden AG mit der Projektierung beauftragt. Das ausgearbeitete Bauprojekt dient als Grundlage für den vorliegenden Verpflichtungskredit. Nach Fertigstellung der Passerelle wird diese entschädigungslos ins Eigentum der Stadt Thun übergehen.

3. Projekt

Projektziel

Die Passerelle ist ein wichtiger Bestandteil des Fuss- und Veloverkehrsnetzes im Umfeld des Bahnhofs. Mit dem Wiederaufbau wird der nordseitige Zugang für zu Fuss gehende Personen und Velofahrende für die kommenden Jahrzehnte sichergestellt. Die neue Passerelle wird den aktuellen Normen, bautechnischen Standards und Anforderungen entsprechen und städtebaulich in das bestehende Umfeld eingebettet.

Projektbeschreibung

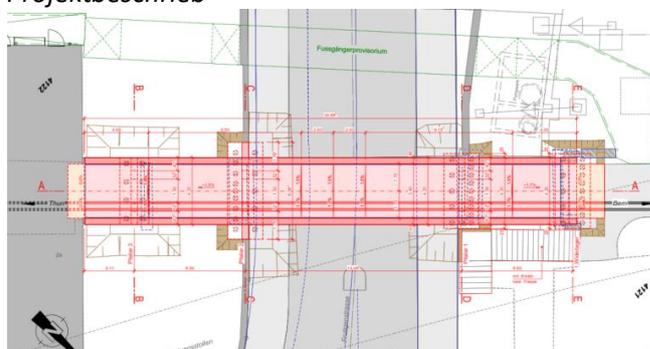


Abbildung 1: Situation neue Passerelle

Die Passerelle überquert die Frutigenstrasse parallel zu den Bahngleisen. Das Brückentragwerk und die Fundamente werden komplett abgebrochen und an gleicher Stelle in Anlehnung an das ursprüngliche Tragwerk wieder aufgebaut. Die Linienführung wird analog der alten Passerelle übernommen und verläuft annähernd im rechten Winkel zur Frutigenstrasse.

Die Passerelle ist für den Fuss- und Veloverkehr ausgelegt. Sie wird im Mischverkehr genutzt und für das Befahren von Unterhaltsfahrzeugen ausgelegt. Taktisch-visuelle Markierungen werden analog zu heute auf dem Boden angebracht. Im Projekt wird auch noch ein zusätzlicher Treppenabgang ab Passerelle zur Personenunterführung auf der Südseite vorgesehen werden.

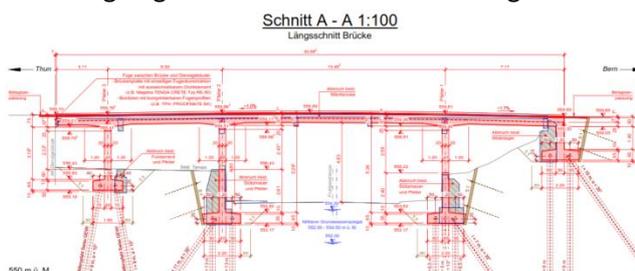


Abbildung 2: Längsschnitt Passerelle

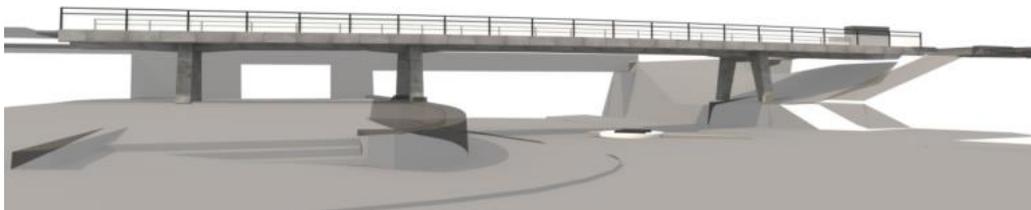


Abbildung 3: Visualisierung Passerelle mit Sicht von Rampenstrasse

Brückentragwerk

Die Brücke weist eine Gesamtlänge von knapp 31 Metern und eine Breite von 4.2 Metern auf. Die Durchfahrtsbreite beträgt 3.4 Meter und ist durch die bestehende Durchgangsbreite beim Dienstgebäude auf der Bahnhofseite vorgegeben. Die Passerelle spannt über drei Brückenfelder und kragt auf der Seite Bahnhof zum bestehenden Dienstgebäude aus.

Der Brückenüberbau wird monolithisch mit den Pfeilern, dem Widerlager (Seite Maler-/Molkereiweg) und der Foundation verbunden. Mit der untrennbaren Bauweise werden die Dauerhaftigkeit der Konstruktion maximiert und die erforderlichen Unterhaltsarbeiten minimiert. Pfeiler und Widerlager werden auf Mikropfählen fundiert. Der teilweise darunterliegende Hochwasserentlastungstollen wird durch die Mikropfähle nicht negativ beeinflusst. Auf der Brückenoberfläche wird ein Gussasphalt eingebracht und die Oberfläche abgesplittet.

Bahnhofzugang während Bauarbeiten - Fussgängerprovisorium

Vorgängig zum Abbruch der bestehenden Passerelle wird ein Fussgängerprovisorium zwischen Passerelle und Strassenunterführung errichtet. Dieses Fussgängerprovisorium wird bis zur Eröffnung der neuen Passerelle in Betrieb sein.



Abbildung 4: Fussgängerprovisorium in grün dargestellt inkl. den taktil-visuellen Linien (grüne Doppellinien)

Zu Fuss Gehende können über den Molkerei-/ Malerweg weiterhin zum Bahnhof gelangen und werden hinter dem Dienstgebäude zum Perronkopf des Perrons 1 geführt. Die Umleitung wird aufgrund der beengten Platzverhältnisse mit einem Fahrverbot versehen. Velofahrende können das Provisorium benutzen, indem das Velo geschoben wird. Weiter werden eine einfache Beleuchtung und eine rutschfeste Unterlage die Sicherheit bestmöglich gewährleisten. Wegweiser signalisieren die Umleitung. Der Kontakt zum Schweizerischen Blinden- und Sehbehindertenverband (SBV) wurde

hergestellt und die Details sind bereits in die Planung eingeflossen. Der SBV wird die Information zum Fussgängerprovisorium auf den gängigen Kanälen schalten.

Damit das Fussgängerprovisorium errichtet werden kann, muss die Abzäunung der Velostation auf Seite Molkerei-/ Malerweg bereichsweise abgebrochen und das Drehkreuz temporär demontiert werden. Nach Bauende und der Demontage des Fussgängerprovisoriums wird die Velostation wieder in den Ursprungszustand gebracht.

Frutigenstrasse während Bauarbeiten

Damit der Veloverkehr in beide Richtungen durch die Unterführung fahren kann, wird der Verkehr einspurig im Einbahnregime stadteinwärts geführt. Das heisst, dass neben dem einspurigen gemeinsamen Verkehrskorridor für den öffentlichen Verkehr (öV) und den motorisierten Individualverkehr (MIV) stadteinwärts ein Velostreifen und stadtauswärts im Gegenverkehr ein physisch abgetrennter Velokorridor errichtet wird. Damit die Bauarbeiten in den verschiedenen Etappen und die vorgenannte Verkehrsführung in der Unterführung umgesetzt werden können, muss der Fussverkehr aus Platzgründen während der gesamten Bauzeit die bestehende Personenunterführung für die Längsverbindung nutzen.

Der öffentliche Verkehr ab Bahnhof Richtung Westen (STI Buslinien Nummer 3, 5 und 55) wird während der gesamten Bauzeit von voraussichtlich acht Monaten stadtauswärts über die Aarestrasse, Mittlere Strasse, Jungfraustrasse zur Frutigenstrasse geführt. Die Umleitung der Busse und des MIV stadtauswärts hat umfangreiche Verkehrsdiensteinsätze auf diversen Strassenkreuzungen zur Folge. Diese dienen im Wesentlichen der Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger, im speziellen der Schülerinnen und Schüler im Schulbereich, aber auch der Einhaltung des öV-Fahrplans.

Überdeckung Frutigenstrasse

Neben dem Auftrag Wiederaufbau Passerelle Frutigenstrasse wurde auch die Machbarkeit einer Überdeckung der Frutigenstrasse für mehr Veloabstellplätze im Bahnhofumfeld geprüft. Die Prüfung ergab, dass dieses Vorhaben aufgrund unverhältnismässig hoher Kosten, erhöhter Projektrisiken und der schwierigen Einbettung in das städtische Umfeld nicht weiterverfolgt wird. Das Defizit an Veloabstellplätzen im Raum Bahnhof Thun ist aber unbestritten vorhanden. Andere, bereits vorhandene Ideen für Veloabstellanlagen (Rampenstrasse, Mönchstrasse) werden zeitnah konkret geprüft.

4. Finanzielles

Kostenteiler

In der Vereinbarung mit der SBB betreffend «Planung und Finanzierung des Projekts Wiederaufbau Passerelle Frutigenstrasse in Thun» ist der Kostenteiler für die Planungs- und Investitionskosten sowie für das Fussverkehrsprovisorium geregelt. Die Anteile der SBB und der Stadt Thun betragen je 50 Prozent.

Kosten

Die Gesamtkosten für Planung und Umsetzung des Wiederaufbaus Passerelle Frutigenstrasse inklusive dem Fussverkehrsprovisorium (Bauprojekt mit Kostenvoranschlag, Genauigkeit +/- 10 Prozent) betragen 2'940'000 Franken. Der städtische Anteil beträgt somit gemäss Vereinbarung 1'470'000 Franken.

Gemäss Finanzverordnung der Stadt Thun muss das Tiefbauamt aktivierbare Eigenleistungen für die Projektbegleitung und Oberbauleitung dem Investitionskredit belasten. Gemäss Vereinbarung mit der SBB sind diese aktivierbaren Eigenleistungen durch die Stadt selbst zu tragen. Zudem wird der zusätzliche Treppenabgang ab Passerelle zur Personenunterführung Kosten verursachen, an welchen sich die SBB nicht beteiligen wird. Deshalb erhöht sich der oben genannte städtische Anteil um 165'000 Franken auf den Betrag von 1'635'000 Franken.

100	Bauarbeiten	CHF	1'230'000.-
200	Planungskosten, Honorare, Eigenleistungen GPL	CHF	290'000.-
300	Grundlagen, Vorbereitung	CHF	10'000.-
400	Grundstück	CHF	10'000.-
500	Unvorhergesehenes, Nebenkosten	CHF	95'000.-
Total Kreditsumme zu Lasten Stadt		CHF	1'635'000.-

Folgekosten

Die jährlichen Folgekosten des Projektes betragen:

Kalkulatorische Zinsen	1'635'000.- x 0.5 x 2 %	CHF	16'350.-
Abschreibungen (40 Jahre nach HRM2)	1'635'000.- x 2,5 %	CHF	40'875.-
Total jährlich wiederkehrende Folgekosten ab 2025		CHF	57'225.-

Finanzierung

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

Im Aufgaben- und Finanzplan 2023 bis 2026 sind für das Projekt unter «Veloverkehr Ersatz Milchbrücke» im Bereich Investitionen Verwaltungsvermögen (Verkehrsanlagen) brutto 700'000 Franken als Sachplanwerte plus eingestellt. Die weiteren für das Projekt notwendigen 935'000 Franken werden im Bereich Investitionen Verwaltungsvermögen über das Projekt «Veloabstellplätze Überdeckung Frutigenstrasse», welches nicht realisiert wird, kompensiert. Subventionen und/oder Beiträge Dritter können nicht beantragt werden.

Der Stadtrat ist zuständig für die Bewilligung der neuen Ausgabe in der Höhe von 1'635'000 Franken für das Projekt Wiederaufbau Passerelle Frutigenstrasse (vgl. Art. 40 lit. a StV).

5. Termine und Schnittstellen zu weiteren Projekten

Die Errichtung des Fussgängerprovisoriums erfolgt vor Abbruch der bestehenden Passerelle zwischen Februar und März 2024. Voraussetzung dazu ist der positive Bauentscheid für das Abbruchgesuch. Für den Wiederaufbau der Passerelle wird im November 2023 das Baubewilligungsverfahren lanciert. Beginn des Neubaus ist, sofern das Baubewilligungsverfahren ohne Beschwerde erfolgt, frühestens im April 2024. Inbetriebnahme und Bauende sind für November respektive Dezember 2024 geplant.

Schnittstelle Langsamverkehrsverbindung Bahnhof - Selve 1. Etappe

Es besteht keine direkte Abhängigkeit zum vorliegenden Projekt. Aktuell sind immer noch die Landverhandlungen mit der SBB am Laufen. Sollten diese bis Ende Jahr erfolgreich abgeschlossen werden können, würde im Jahr 2024 das Baubewilligungsverfahren gestartet. Ob ein Baubeginn für die zweite Hälfte 2025 realistisch ist, wird sich zeigen.

Schnittstelle Busspur Unterführung Frutigenstrasse

Die Projektierung und Realisierung der Busspur Unterführung Frutigenstrasse muss zwingend auf das Projekt Wiederaufbau Passerelle Frutigenstrasse abgestimmt werden. Aktuell ist geplant, dass die Busspur im Nachgang zum vorliegenden Projekt spätestens im Jahr 2025 realisiert werden kann, damit die verschiedenen Bau- und Verkehrsphasen ohne Friktionen umgesetzt werden können.

6. Verhältnis zu den Legislaturzielen 2023-2026

Das vorliegende Kreditgeschäft dient zur Umsetzung der Massnahme 8.1 «Fuss- und Veloverkehrsverbindungen Bahnhof-Schwäbis vorantreiben und Brückenverbindungen (Allmendstrasse und Aare) klären» des Legislaturziels 8 «Thun verfügt über mehr, attraktivere und sicherere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen» und unterstützt das Legislaturziel 11 «Der Bahnhof ist als Verkehrsdrehscheibe optimiert und als zentraler öffentlicher Raum aufgewertet».

7. Klimawirksamkeit

Mit dem Geschäft werden die finanziellen Voraussetzungen für den Wiederaufbau einer städtischen Langsamverkehrs-Infrastruktur geschaffen, die in Zusammenhang mit der geplanten Veloverbindung ins Schwäbis langfristig und regional einen Beitrag zur Senkung von CO₂-Reduktionen im Mobilitätsbereich zu leisten vermag.

Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 litera a Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 20. September 2023, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 1'635'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 2512.5010.077 (Bilanzkonto Nr. 14010.01.01) für Projektierung und Realisierung «Wiederaufbau Passerelle Frutigenstrasse».
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.



Thun, 20. September 2023

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller