

Stadtratssitzung vom 3. Juli 2025

Bericht Nr. 14/2025

Konzeption und Umsetzung von Sofortmassnahmen zur Förderung des Veloverkehrs

Bewilligung eines Verpflichtungskredites in der Höhe von 1,17 Millionen Franken

1 Ausgangslage

Der Stadtrat hatte an seiner Sitzung vom 21. März 2024 die Gemeindeinitiative «Sichere Velorouten für Thun» (Thuner Velo-Initiative) angenommen. Der Gemeinderat setzte die entsprechende Änderung des Mobilitätsreglements per 1. Oktober 2024 in Kraft und beauftragte das Tiefbauamt, einen Masterplan zur Umsetzung der Velo-Initiative zu erarbeiten. Der Masterplan liegt zurzeit als Entwurf vor. Das Projekt ist inhaltlich, terminlich und finanziell auf Kurs. Die Verabschiedung des Masterplanes durch den Gemeinderat soll noch in diesem Jahr erfolgen. Im Anschluss können konkrete Umsetzungsprojekte zur Velo-Initiative in Angriff genommen werden. Bis allerdings erste auf dem Masterplan basierende Umsetzungsprojekte geplant, projektiert, bewilligt, finanziert und gemäss den Vorgaben des Agglomerationsprogramms der fünften Generation vertraglich gesichert sind und die Umsetzung gestartet werden kann, wird es mindestens bis ins Jahr 2028 dauern. Dies ist erstens der üblichen Bearbeitungsdauer grösserer Projekte geschuldet und zweitens dem Umstand, dass der Baubeginn von Projekten des fünften Agglomerationsprogrammes nicht vor 2028 erfolgen kann.

Der Gemeinderat ist bestrebt, dass erste Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs bereits vor 2028 zur Umsetzung gelangen. Seitens der Verwaltung besteht zudem das Bedürfnis, bislang in Thun nicht geläufige Führungsformen wie Velostrassen in der Praxis testen zu können, um spezifische Herausforderungen zu erkennen. Der vorliegende Verpflichtungskredit beinhaltet ein Paket an «Sofortmassnahmen» zur Förderung des Veloverkehrs, die zwischen 2025 und 2028 umgesetzt werden können. Die Sofortmassnahmen sind inhaltlich auf den Entwurfsstand des Masterplanes zur Umsetzung der Velo-Initiative abgestimmt.

2 Beschreibung der Sofortmassnahmen

Ziel der Sofortmassnahmen

Das Ziel der Sofortmassnahmen liegt darin, mit unkomplizierten Massnahmen, die keine aufwändigen Projektierungs-, Finanzierungs- und Bewilligungsprozesse durchlaufen müssen, zeitnah sichtbare Impulse zur Förderung des Veloverkehrs auszulösen.

Aufbau des Sofortmassnahmen-Massnahmenpakets

Bei den Sofortmassnahmen handelt es sich um ein Paket an kleinen oder höchstens mittelgrossen Massnahmen zur Veloförderung. Die Massnahmen erstrecken sich über ein breites Themenspektrum von der Grundlagenbeschaffung über die Öffentlichkeitsarbeit bis hin zu Pilotprojekten und

kleinen baulichen bzw. markierungstechnischen Eingriffen zur Erhöhung des Komforts und der Sicherheit für den Veloverkehr.

Gliederung und konkrete Inhalte der Sofortmassnahmen

Das Massnahmenpaket enthält 19 thematisch gegliederte Einzelmassnahmen (alle Kostenangaben inkl. MWST, aber ohne Unvorhergesehenes):

1) *Verbesserung der Grundlagen zum Veloverkehr*

- a) Zwei zusätzliche Dauerzählstellen für den Veloverkehr (60'000 Franken):
Das 2022 in Betrieb genommene Netz der Dauerzählstellen¹ ist auf das Monitoring der Zielerreichung des Gesamtverkehrskonzeptes ausgerichtet. Die Dauerzählstellen und die damit gewonnenen Informationen unterstützen auch die im Mobilitätsreglement geforderte Berichterstattung und Evaluation. Um ein umfassendes Bild von der Veloverkehrsentwicklung zu erhalten, soll das heute aus acht Velomesstellen bestehende Netz leicht ergänzt werden. Bislang liegen die allermeisten Velomesstellen nahe an der Innenstadt und werden von vergangenen und absehbaren Strassenbaustellen in der Innenstadt beeinflusst. Mit zwei zusätzlichen Messstellen ausserhalb der Innenstadt kann die Aussagekraft der Messergebnisse verbessert und der Einfluss von Baustellen verkleinert werden (voraussichtlich eine Messstelle auf der Uttigenstrasse und eine Messstelle in der Hännisweg-Unterführung).
- b) Verkehrsbelastungskarte für den Veloverkehr (25'000 Franken):
Dank zahlreichen temporären Verkehrsmessungen, mehreren Dauerzählstellen und verschiedenen Generationen von Verkehrsmodellen sind die Verkehrsmengen des motorisierten Individualverkehrs auf dem Thuner Strassennetz gut überwacht und dokumentiert. Dies stellt eine wichtige Planungsgrundlage für verschiedenste Verkehrsvorhaben dar. Beim Veloverkehr ist die Datenlage leider schlechter und nur bedingt aussagekräftig. Auf vielen Achsen ist das Veloverkehrsaufkommen nicht bekannt. Mittels einer Kombination verschiedener Datenquellen (Dauerzählstellen, Einzelerhebungen, Daten von «Pro Velo Cyclomania2» etc.) soll eine Belastungskarte erstellt werden, die das Veloverkehrsaufkommen für die wichtigsten Thuner Achsen zeigt. Die erhobenen Daten stellen eine wertvolle Grundlage für künftige Velomassnahmen dar, ganz besonders für die Planung von Velostrassen, bei denen das heutige und das künftige Veloverkehrsaufkommen über die Zweckmässigkeit entscheiden.
- c) Velospezifische Auswertung der Unfallstatistik (40'000 Franken):
Die Unfallstatistik der Kantonspolizei soll über drei aufeinanderfolgende Jahre mit einem besonderen Fokus auf den Veloverkehr ausgewertet werden. In einem jährlichen verwaltungsinternen Kurzbericht werden die zentralen Handlungsfelder aufgezeigt und spezifische Verbesserungsmaßnahmen vorgeschlagen, welche separat finanziert würden.
- d) Zusammenarbeit mit der Fachhochschule Ostschweiz (15'000 Franken):
Rund zwanzig Studierende des Studienganges «Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung» befassten sich in einer Projektarbeit im Frühjahr 2025 mit der Fragestellung, wie die

¹ [ThunGIS, Verkehrsmessstellen permanent](#)

² [Cyclomania - die nationale Velo-Challenge](#)

Thuner Velo-Initiative auf ausgewählten Achsen umgesetzt werden könnte. Begleitet wurden die Studierenden von vier Verkehrsplanungsdozenten. Aus den Studienarbeiten ging eine Vielzahl an Vorschlägen hervor, wie Velohaupttrouten auf Thuner Strassen umgesetzt werden könnten. Die Studierenden erarbeiteten zudem Lösungen, wie Velohaupttrouten durch Quartierzentren geführt werden können, so dass die Zentren gestärkt und allfällige Konflikte minimiert werden. Die Dozierenden sollen damit beauftragt werden, die Vorschläge aus den Studienarbeiten nach Zweckmässigkeit und Umsetzbarkeit einzuordnen und aus der Fülle von Vorschlägen eine Synthese zu erstellen, welche Ansätze es wert sind, in Thun weiterverfolgt zu werden.

2) *Infrastrukturmassnahmen*

a) Zwei Velostrassen als Pilotprojekte (270'000 Franken):

Velostrassen werden eine der wichtigsten Massnahmen bei der Umsetzung der Velo-Initiative darstellen. Um die projektspezifischen Herausforderungen von Velostrassen erkennen und künftig bewältigen zu können, sollen mit Pilotprojekten Erfahrungen gesammelt werden. Dazu werden zwei eher kurze Strassenachsen gesucht, welche die Bedingungen für eine Velostrasse bereits heute weitgehend erfüllen, damit eine zeitnahe Realisierung als Pilotprojekt überhaupt möglich ist (Bedingungen: Eintrag in einem Planungsinstrument als Veloroute, innerhalb einer Tempo-30-Zone liegend, bedeutender Veloverkehrsanteil, Aufkommen des motorisierten Verkehrs unter 2'500 Motorfahrzeuge pro Tag, Vortrittsregelung einfach umsetzbar, keine baulichen Massnahmen nötig). Die beiden aussichtsreichsten Strassenzüge für Pilotprojekte sind die Länggasse (zwischen Mönchplatz und Jungfraustrasse) und die Uttigenstrasse im Bereich der Kleinen Allmend. Eine Rückfallebene stellen die Tellstrasse, die Waisenhaus- und die Klosterstrasse (zwischen Pestalozzistrasse und Frutigenstrasse) sowie die Mönchstrasse (zwischen der Personenunterführung am Bahnhof Thun und der Schadaustrasse) dar. Die definitive Standortwahl erfolgt im Projekt. Nach erfolgter Umsetzung werden die Pilotprojekte einer Wirkungsanalyse unterzogen, und es werden Empfehlungen für künftige Thuner Velostrassen formuliert.

b) Ein Pilotprojekt zur Veloführung auf schmalen Strassen (95'000 Franken):

Thun verfügt über verhältnismässig viele Strassen mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 bis 6,50 Metern. Bei diesen schmalen Fahrbahnen können die meisten «klassischen» und erprobten Velomassnahmen nicht umgesetzt werden (Radstreifen, Einrichtungs- oder Zweirichtungsradwege, Kernfahrbahnen etc.). Zur Vorbereitung des Pilotprojektes soll geklärt werden, wie die Bewilligungsbehörden (ASTRA, Kanton Bern) zu neuen Ansätzen wie schmalen Kernfahrbahnen und Piktogrammketten (sogenannte «Sharrows», das heisst Fahrbahnmarkierungen, die Rad- und Autofahrende darauf hinweisen, die Fahrbahn zu teilen) stehen und wie andere Schweizer Städte solche Ansätze zurzeit handhaben. Schliesslich soll eine Pilotstrecke umgesetzt und von einer Wirkungsanalyse begleitet werden. Mögliche Kandidaten für eine Pilotstrecke sind die Seestrasse im Bereich Rosenau/Schiffländte, die Regiestrasse und der Hännisweg zwischen Eisenbahn- und Gwattstrasse. Die definitive Standortwahl erfolgt im Projekt. Als Projektergebnis sollen Schlussfolgerungen zum optimalen Umgang mit schmalen Fahrbahnen gezogen werden, welche dann bei der weiteren Umsetzung der Velo-Initiative berücksichtigt werden können.

c) Sofortmassnahmen an Kreuzungen und Strecken, die für Velofahrende besonders herausfordernd sind (310'000 Franken):

Verschiedene Thuner Kreuzungen haben bekannte Defizite bei der Führung des Veloverkehrs. Bei den allermeisten Kreuzungen können diese Defizite allerdings nur im Rahmen kostspieliger Gesamtanierungen behoben werden. Solche Kreuzungen scheiden für Sofortmassnahmen aus. Manchmal eröffnen sich jedoch Chancen, um rasch Verbesserungen zu realisieren. Ziel ist, an den sieben nachstehenden Standorten Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Komforts des Veloverkehrs zu prüfen und bis spätestens 2028 an fünf Standorten entsprechende Massnahmen umzusetzen:

- *Kreuzung Hohmadstrasse/Martinstrasse*: Klärung der heute verwirlichen Veloführung ab der Talackerstrasse primär mittels einer Neuorganisation der Markierung und der Signalisation sowie kleiner baulicher Eingriffe.
- *Kreuzung Regiestrasse/Scheibenstrasse/Uttigenstrasse*: Verbesserung der Velo-Beziehung von der Uttigenstrasse in die Scheibenstrasse mit kleinen baulichen Anpassungen.
- *Verbotene Fahrtrichtung auf Scherzligweg in Richtung Maulbeerkreisel*: Velogegeverkehr ermöglichen.
- *Seestrasse/Schadaukurve*: Lösungen suchen, wie der Komfort für den Veloverkehr erhöht und die Wartezeiten an der Lichtsignalanlage reduziert werden können.
- *Fahrverbot Bus-Bypass Burgerstrasse-Mittlere Strasse (Teichmatt)*: Veloverkehr mindestens in Richtung Mittlere Strasse zulassen.
- *Burgerstrasse zwischen Länggasse und Adlerstrasse*: Prüfen, ob der südwärts fahrende Veloverkehr als Alternativangebot zur Führung auf der Burgerstrasse in der Unterführung unter der Weststrasse zugelassen werden kann. Bei positivem Prüfergebnis zusätzlich evaluieren, ob auch die vorgelagerte Allee zwischen der Länggasse und dem Beginn der Unterführung für den südwärts fahrenden Veloverkehr geöffnet werden könnte. Umsetzen mittels Signalisation und Markierung.
- *Lichtsignalanlage Burgerstrasse/Weststrasse*: Prüfen, ob die objektive und die subjektive Verkehrssicherheit des auf der Burgerstrasse geradeaus in Richtung Süden fahrenden Veloverkehrs verbessert werden kann. Im Fokus stehen kleine bauliche bzw. markierungstechnische Anpassungen am Vorsortierstreifen und im Bereich des Haltebalkens.

Alle Massnahmen werden innerhalb der bestehenden Strassenparzellen umgesetzt. Da die Massnahmen der Behebung von Defiziten im Bestand dienen, gehen die Aufwendungen für Planung und Realisierung vollständig zulasten des baulichen Unterhalts.

Orientierender Hinweis: Parallel zu den vorliegenden Sofortmassnahmen an Kreuzungen werden in einem separaten Projekt konfliktträchtige Radstreifen an acht städtischen Knoten rot eingefärbt, um die Verkehrsteilnehmenden zu sensibilisieren. Der notwendige Ausführungskredit wurde vom Gemeinderat bereits gesprochen. Die Ausführung der Roteinfärbungen erfolgt im Jahr 2025.

d) Pilot zur Optimierung der Markierung bei Fussgängerschutzinseln (40'000 Franken):

Bei Fussgängerschutzinseln mit einer Durchfahrtsbreite unter 4,25 Metern müssen Radstreifen gemäss gängiger Praxis unterbrochen werden. Dadurch entstehen konfliktbehaftete Engstellen, in denen sich die Velofahrenden unsicher fühlen bzw. in denen es

bei knappen Überholvorgängen durch Personenwagen im schlimmsten Fall zu Unfällen kommen kann. Obschon das Problem allgemein anerkannt wird, ist im Schweizer Normenwerk aktuell keine Lösung vorhanden (abgesehen von einer oft nicht praktikablen Strassenverbreiterung). Basierend auf einem Literaturstudium und der Praxis anderer Städte wird evaluiert, wie in Thun ein Pilot durchgeführt werden kann (z. B. mit durchgehenden Radstreifen oder Piktogrammketten). Mögliche Kandidatin für ein Pilotprojekt ist die Fussgängerschutzinsel über die Adlerstrasse im Bereich des Kindergartens. Alternativstandorte könnten die Allmendstrasse sein (Höhe Stockhornstrasse) oder die Strättligenstrasse (Höhe Im Schoren). Die definitive Standortwahl erfolgt im Projekt. Der Pilotversuch wird mittels Wirkungsanalyse ausgewertet.

- e) Konzept zur Veloparkierung bei Innenstadt-Veranstaltungen (15'000 Franken):
Bei grösseren Innenstadt-Veranstaltungen wie dem Fulehung oder dem Thunfest müssen in der Innenstadt zahlreiche Veloabstellflächen temporär aufgehoben werden. Die Bereitstellung geeigneter Ersatzflächen während der Dauer der Veranstaltung ist herausfordernd. Um die Anreise zu den Veranstaltungen per Velo zu fördern, soll in einem Konzept festgehalten werden, wo auf öffentlichem Grund temporäre Veloabstellflächen geschaffen werden können. Die Realisierung der temporären Abstellflächen soll mit vorhandenen Mitteln (Absperrgitter, vorhandene Abstellsysteme) erfolgen.
- f) Prioritäre und velofreundliche Sanierung von Strassenschäden (190'000 Franken):
Schlaglöcher, Belagsausbrüche, Wasserlachen, Spurrinnen und Niveaudifferenzen bei Schachtdeckeln stellen für Velofahrende eine Sturzgefahr dar, begünstigen gefährliche Ausweichmanöver und verschlechtern allgemein den Fahrkomfort. Insbesondere entlang von Velohaupttrouten sollen derartige Strassenschäden systematisch erhoben und prioritär saniert werden. Bis 2028 sollen mindestens 50 Schadstellen saniert werden. Für diesen Zweck werden ein Sanierungskonzept erstellt, eine Erhebung der sanierungswürdigen Stellen durchgeführt und punktuelle Sanierungen zeitnah umgesetzt. Die Aufwendungen für Planung und Umsetzung gehen vollständig zulasten des baulichen Unterhalts.
- g) Vervollständigung velospezifischer Markierungen und Signale (75'000 Franken):
Die Velohaupttrouten sollen auf das Vorhandensein vollständiger und korrekter Markierungen/Signale überprüft werden (Velopiktogramme, Markierungswiederherstellung nach Grabenaufbrüchen, korrekte Signalisation von Radwegen, Teilfahrverboten und Sackgassen etc.). Bis 2028 sollen mindestens 50 unvollständige Markierungen/Signale ergänzt werden. Die Aufwendungen für Planung und Umsetzung gehen vollständig zulasten des baulichen Unterhalts.
- h) Drei öffentlich zugängliche Velopumpen (15'000 Franken):
Öffentlich zugängliche Velopumpen finden sich mittlerweile in zahlreichen Schweizer Städten und können eine wertvolle Hilfe sein, wenn die Luft im Pneu mal knapp wird. An drei Standorten werden robuste Velopumpen montiert (voraussichtlich bei der Velostation am Bahnhof, bei der Veloverleihstation Mönchstrasse und beim Strandbad).
- i) Öffnung der Hohmadstrasse für den Velogegenverkehr (275'000 Franken):
Die Hohmadstrasse stellt eine direkte Verbindung zwischen dem Raum Bahnhof und dem Neufeld-Quartier dar. Gegenwärtig ist die Hohmadstrasse eine Einbahn. Erlaubt ist für Autos und Velos nur das Fahren stadtauswärts. Damit die Verbindung für den

Veloverkehr in beide Fahrtrichtungen genutzt werden kann, wird die bestehende Einbahn für den Velogegegenverkehr geöffnet. Die Öffnung erfolgt primär mittels Markierungsmassnahmen. Die signalisierte Geschwindigkeit bleibt bei 50 km/h. Nach erfolgter Umsetzung wird eine Wirkungsanalyse durchgeführt.

3) *Informations- und Kommunikationsmassnahmen*

- a) **Webseite zum Veloverkehr in Thun (25'000 Franken):**
Aufbau einer Webseite innerhalb des bestehenden Webauftritts der Stadt Thun, welche über den Veloverkehr in Thun und den Stand der Arbeiten zur Umsetzung der Velo-Initiative informiert.
- b) **Plan Veloroutennetz (20'000 Franken):**
Erarbeiten eines gut lesbaren Planes mit bereits heute attraktiven Veloachsen und geplanten Ausbausritten. Veröffentlichen in geeigneter Form (z. B. als PDF auf der Webseite sowie im ThunGIS).
- c) **Leitfaden Wegweisung und wegweisende Markierungen für Velohaupttrouten (30'000 Franken):**
Zurzeit beschränkt sich die Wegweisung zum Veloverkehr in Thun auf die Freizeittrouten von Schweiz Mobil. Rückmeldungen aus der Bevölkerung zeigen, dass der Wunsch besteht, die Wegweisung auszubauen. Eine umfassende Wegweisung entlang aller Velohaupttrouten würde allerdings sowohl eine erhebliche Erstinvestition wie auch einen bedeutenden Unterhaltsaufwand mit sich bringen. Es soll abgeklärt werden, welche Form der Wegweisung für Velohaupttrouten zweckmässig, verhältnismässig und finanzierbar ist. Die Ergebnisse werden in einem Leitfaden niedergeschrieben und für die Umsetzung der Velo-Initiative verwendet. Die konkrete Umsetzung der Wegweisung wird im Rahmen der Umsetzung des Masterplanes zur Velo-Initiative erfolgen und muss separat projektiert, ausgeschrieben und finanziert werden.

Orientierender Hinweis: Nicht Bestandteil des obengenannten Wegweisungs-Leitfadens ist die Veloführung bei Baustellen. Zur Verkehrsführung bei Baustellen wird gegenwärtig bereits ein Handbuch erarbeitet, welches insbesondere auch den Veloverkehr behandelt. Das Handbuch wird innerhalb des Globalbudgets des Tiefbauamts finanziert.

- d) **Verbesserung der Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr auf dem Aarequai (35'000 Franken)**
Obschon die Koexistenz zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden objektiv (tiefe Unfallzahlen) und auch subjektiv einigermaßen funktioniert, melden sich immer wieder Zufussgehende, welche die Situation als unangenehm und gefährlich empfinden. Mittels Zusatzschildern und Bodenmarkierungen sollen die geltenden Verkehrsregeln kurzfristig verdeutlicht und die erwünschten Verhaltensweisen besser kommuniziert werden.

Orientierender Hinweis: Aufgrund des vorhandenen Sanierungsbedarfs, der vielfältigen Anforderungen und des anspruchsvollen Umfelds soll der Aarequai in einer separat finanzierten Vorstudie zudem gesamtheitlich betrachtet werden. Der Fokus der Vorstudie wird primär auf mittel- und langfristigen Massnahmen liegen. Das Tiefbauamt wird die Vorstudie noch im Jahr 2025 in Auftrag geben. Die Abstimmung der vorliegenden Sofortmassnahmen mit der Vorstudie ist tiefbauamtsintern sichergestellt.

- e) **Prix Velo Städte 2025/26 und repräsentative Bevölkerungsbefragung (20'000 Franken):**
 Im Rahmen des «Prix Velo»³ führt Pro Velo alle vier Jahre eine Befragung von Velofahrenden durch. Während das Grundangebot kostenlos ist, können gemeindespezifische Zusatzauswertungen gebucht werden, um vertiefte Aussagen zu Themen wie Verkehrssicherheit, Velowegnetz und Abstellanlagen zu erhalten. Die Stadt Thun hat seit 2013 an mehreren Prix-Velo-Umfragen teilgenommen, so dass ein Vergleich über die Zeit möglich ist. 2025 bietet Pro Velo gemeinsam mit dem Meinungsforschungsinstitut gfs.bern zusätzlich zur Grundbefragung eine repräsentative Bevölkerungsbefragung an, die sowohl Velofahrende als auch Nicht-Velofahrende erreicht. Die repräsentative Umfrage soll für Thun durchgeführt werden und ist eine Chance, um zu Beginn der Umsetzung der Velo-Initiative ein Stimmungsbild aus der Bevölkerung zu erhalten.

4) **Bauherrenunterstützung (80'000 Franken):**

Bis zusätzliche Stellen zur Umsetzung der Velo-Initiative geschaffen und besetzt und die neuen Mitarbeitenden eingearbeitet sind, fehlen dem Tiefbauamt die Ressourcen, um die Bauherren- und Projektleitungsaufgaben zu den Sofortmassnahmen intern vollumfänglich wahrzunehmen. Rund zehn Prozent der Kreditsumme der Sofortmassnahmen werden dafür reserviert, externe Bauherrenunterstützungen zu finanzieren (vor allem in den Bereichen Koordination der einzelnen Sofortmassnahmen, Projektorganisation, Ausschreibungsverfahren, Oberbauleitung, Finanzbeiträge und Controlling).

3 **Finanzielles**

Kosten

Für die Konzeption und die Umsetzung der Sofortmassnahmen ist mit den nachstehenden Kosten zu rechnen. Die Beträge sind gemäss Baukostenplan des Tiefbauamtes (BKP) gegliedert. Es handelt sich um einen geteilten Kredit mit einem Anteil von 65 Prozent Investitionen (neue Ausgabe) und einem Anteil von 35 Prozent baulichem Unterhalt (gebunden).

				Investition	Baulicher Unterhalt	Total
Kreditbeschluss durch:				Stadtrat	Gemeinderat	
100	Bauarbeiten	CHF		542'000	405'000	947'000
200	Planungskosten, Honorare	CHF		518'000	170'000	688'000
300	Grundlagen	CHF		0	0	0
400	Grundstück	CHF		0	0	0
500	Unvorhergesehenes, Nebenkosten	CHF		110'000	55'000	165'000
Total inkl. MWST.				1'170'000	630'000	1'800'000

³ [Website des Prix Velo Städte 2025/26](#)

Folgekosten

Die jährlichen Folgekosten des Projektes betragen:

Kalkulatorische Zinsen (2 % auf der Hälfte der Gesamtkosten)	1'800'000.- x 0,5 x 2 %	CHF	18'000
Abschreibungen (Nutzungsdauer 40 Jahre nach HRM2)	1'800'000.- x 2,5 %	CHF	45'000

Total jährlich wiederkehrende Folgekosten ab 2026		CHF	63'000
--	--	------------	---------------

Mit dem vorliegenden Projekt wird die Verkehrsfläche nicht vergrössert. Indirekte Folgekosten entstehen bei den meisten Sofortmassnahmen keine. Bei einigen wenigen Sofortmassnahmen ergeben sich kleinere indirekte Folgekosten in Betrieb und Unterhalt (z. B. bei zusätzlichen Dauerzählstellen), allerdings in einem überschaubaren Rahmen.

Finanzierung

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

Im Aufgaben- und Finanzplan 2025 ff. sind im allgemeinen Haushalt, Investitionen Verwaltungsvermögen, 2512 Verkehrsanlagen, für das Projekt Sofortmassnahmen Velo-Initiative Massnahmenpaket, eine Million Franken eingestellt. Die weiteren für das Projekt notwendigen 170'000 Franken werden im Bereich Investitionen Verwaltungsvermögen über das Projekt «Innenstadt Aarequerung West – Aufhebung Einbahnregime Verkehrsversuch», welches nicht realisiert wird, kompensiert.

Für die allermeisten Sofortmassnahmen können keine Subventionen und/oder Beiträge Dritter beantragt werden, da es sich nicht um klassische Infrastrukturmassnahmen handelt. Bei einzelnen Sofortmassnahmen (zum Beispiel bei den Pilotprojekten) sind Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm bzw. Kantonsbeiträge an Velowege gemäss Artikel 59 Strassengesetz denkbar. Im Projektverlauf wird geprüft, ob die Beanspruchung solcher Mittel möglich und zweckmässig ist oder ob dadurch Ansprüche auf spätere Beiträge für umfassendere Strassensanierungen erlöschen. In jedem Fall ist davon auszugehen, dass allfällige Subventionsbeiträge zu den vorliegenden Sofortmassnahmen verhältnismässig gering ausfallen werden. Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm können erst beantragt werden, respektive die entsprechende Finanzvereinbarung kann erst abgeschlossen werden, wenn ein baubewilligtes Projekt vorliegt und das zuständige finanzkompetente Organ der Stadt Thun den Kreditbeschluss zur Realisierung gefasst hat. Der Antrag und der Abschluss der Finanzvereinbarung müssen vor der Realisierung erfolgen, ansonsten verfallen die Beiträge. Die Beiträge werden nach der Realisierung der Projekte ausbezahlt.

Zuständigkeit

Der Stadtrat ist zuständig für die Bewilligung der neuen Ausgabe in der Höhe von 1,17 Millionen Franken für den Investitionsanteil der Sofortmassnahmen. Für die gebundenen Ausgaben in der Höhe von 630'000 Franken ist gemäss Artikel 47 litera b Stadtverfassung der Gemeinderat zuständig (baulicher Unterhalt). Der Gemeinderat hat den in seiner Zuständigkeit liegenden Anteil des baulichen Unterhalts am 13. Juni 2025 bewilligt, vorbehaltlich der Zustimmung des Stadtrates zum Investitionsanteil.

4 Termine und Schnittstelle zum Masterplan Velo-Initiative

Die einzelnen Sofortmassnahmen werden vorwiegend in den Jahren 2025, 2026 und 2027 umgesetzt. Der Projektabschluss (inkl. Wirkungsanalysen) ist für das Jahr 2028 vorgesehen.

Schnittstelle zum Masterplan Velo-Initiative

Erkenntnisse aus den Sofortmassnahmen werden fortlaufend in die grösseren Umsetzungsprojekte zur Velo-Initiative gemäss Masterplanung einfliessen. Die Sofortmassnahmen – insbesondere Grundlagenarbeiten und die Pilotprojekte – stellen eine wichtige Grundlage für eine zielgerichtete Umsetzung der Velo-Initiative dar.

5 Verhältnis zu den Legislaturzielen 2023 bis 2026

Das Projekt unterstützt das Legislaturziel Nr. 8 «Thun verfügt über mehr, attraktivere und sichere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen».

6 Klimawirksamkeit

Mit dem Geschäft werden wichtige Voraussetzungen für die Stärkung der städtischen Veloinfrastruktur geschaffen sowie der Veloverkehr kurzfristig und unmittelbar gefördert. Damit leistet das Geschäft einen Beitrag zur Erreichung der Vorgaben aus dem Reglement über eine nachhaltige städtische Mobilität (Mobilitätsreglement), welches in Artikel 1 Absatz 2 festlegt, dass die Bevölkerung sowie Besucherinnen und Besucher der Stadt Thun vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen sind. Unnötiger Verkehr soll vermieden, auf ressourcenschonende Verkehrsmittel verlagert und umweltverträglich gestaltet werden. Eine Verlagerung des Modalsplits wird spätestens mittel- bis langfristig erwartet, mit einem positiven Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses aus dem Mobilitätsbereich. Die Umsetzung von Sofortmassnahmen zur Förderung des Veloverkehrs unterstützt somit auch die städtischen Bemühungen zur Umsetzung der Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs aus dem Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK) resp. Massnahme M4 aus dem Aktionsplan 2023 - 2026 der Klimastrategie Thun zur Umsetzung der Massnahmen mit Klimawirkung aus dem GVK mit dem Ziel, bis im Jahr 2050 die direkten Treibhausgasemissionen der Stadt Thun auf Netto-Null zu reduzieren.

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 13. Juni 2025, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 1,17 Millionen Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 2512.5010.086 (Bilanzkonto Nr. 14010.01.01), für die Konzeption und Umsetzung von Sofortmassnahmen zur Förderung des Veloverkehrs.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 13. Juni 2025

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller