

Stadtratssitzung vom 22. August 2019

Bericht Nr. 26/2019

Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt (SEVI). Teilprojekte der Achse Maulbeerplatz bis Lauitor

Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 2'910'000 Franken

1. Einleitung

Das Bauprojekt für die Sanierung und Erneuerung der Verkehrsräume – Achse Maulbeerplatz bis Lauitor ist abgeschlossen und die dazugehörigen Kosten sind ermittelt. Dieses wurde als verkehrstechnische und gestalterische Einheit projektiert, kann aber etappenweise gebaut werden. Auf Grund der Einheit des Projektes und der Materie wird dem Stadtrat das gesamte Strassenprojekt und der Kredit zur Genehmigung vorgelegt. Eine möglichst optimale Realisierung der Sanierungsarbeiten (minimale Einschränkungen des Verkehrs und der Geschäftsbetriebe) kann nur mit einer etappenweisen Realisierung der Sanierungen erreicht werden. Die Tatsache, dass die Sinnebrücke in absehbarer Zeit neu gebaut werden muss, gibt zeitlich und technisch den vorgegebenen Rahmen. Der Abschnitt Bahnhofbrücke bis Bälliz sollte als 1. Etappe vor der Sanierung der Brücke erfolgen, mit Vorteil im Jahr 2020. Damit wird die Zufahrt zum Bälliz und die Freienhofgasse in den späteren Etappen, insbesondere beim Brückenprojekt, besser möglich sein. Der Verkehr stadtauswärts bleibt während der Sanierung der 1. Etappe möglich. Dieser Abschnitt generiert den grössten Mehrwert bezüglich flächigem Queren und Verkehrsfluss. Der Abschnitt Bälliz bis Lauitor soll später (voraussichtlich 2024) zusammen mit dem Neubau der Sinnebrücke realisiert werden.

Was will man mit dem Projekt der Sanierung der Innenstadtstrassen erreichen?

- Mit der Realisierung des Bypass Thun Nord, der Sanierung des Berntorkreisels und des Lauitorstutzes und dem Rückbau der Parkplätze im Bälliz und der Altstadt ist der Zeitpunkt da, den Zugang zum oberen Bälliz und die Freienhofgasse zu sanieren. Zudem müssen der heute schlechte Strassenzustand und die teilweise sanierungsbedürftigen Werkleitungen ersetzt werden.

Die Sanierung der Freienhofgasse verfolgt folgende Hauptziele:

- Den durch die Verkehrsentlastung und die Parkplatzaufhebungen „gewonnenen“ Strassenraum für eine Steigerung der Wohn-, Einkaufs- und Aufenthaltsqualität nutzen.
- Touristische Attraktivierung des Zugangs zum Bälliz und zur Altstadt aus Richtung Bahnhof
- Aufhebung der unschönen Fussgängerquerungen auf der Freienhofgasse vor der Einfahrt ins obere Bälliz
- Einführung des flächigen Querens der Fussgänger analog der «blauen Wellen» im unteren Bälliz.
- Einen sicheren und attraktiven Verkehrsablauf für alle Verkehrsträger gewährleisten.
- Anpassung der Strassenräume an die künftige Verkehrsfunktion und Bedeutung der Achse.
- Hindernisfreie Verkehrsräume und insbesondere hindernisfreie Bushaltestellen errichten.

Das Projekt berücksichtigt die breit gefächerten Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen wie Fussgänger, Behinderte, Velofahrer, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr an den innerstädtischen Verkehrsraum unter Berücksichtigung sämtlicher Vorgaben aus, Gesetzen (u.a. Behindertengleichstellung) und Verordnungen (u.a. Lärmschutz).

2. Ausgangslage

Vorgeschichte

Am 17. September 2015 hat der Stadtrat von Thun einen Verpflichtungskredit von 295'000 Franken für die Ausarbeitung eines Bauprojektes zur Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt beschlossen. Für die Achsen Maulbeerplatz bis Lauitor und Berntorplatz bis Allmendbrücke sind Bauprojekte basierend auf dem Vorprojekt aus dem Jahr 2014 weiterentwickelt und fertig gestellt worden. Der Guisanplatz, welcher auch Bestandteil der Verkehrsräume Innenstadt ist, wurde bereits im Sommer 2017 erfolgreich und in kürzester Zeit saniert.

Als nächster Schritt sollen das Projekt und der dazugehörige Realisierungskredit für die Achse Maulbeerplatz bis Lauitor bewilligt werden. Der vorliegende Stadtratsbericht umschreibt den dafür notwendigen Verpflichtungskredit.

Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr

Mit dem Bypass Thun Nord als Kernelement des Agglomerationsprogrammes Thun der ersten Generation (AP1) hat die Region Thun seit November 2017 eine neue Hauptverkehrsachse über die Aare. Damit ergibt sich die einmalige Chance, die Thuner Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten und aufzuwerten sowie gleichzeitig die wichtigen Gewerbegebiete im Bundesareal zwischen der Allmendstrasse und der Aare (Entwicklungsschwerpunkt ESP Thun Nord) zu erschliessen. Diese Verkehrsentslastung erlaubt es, die innerstädtischen Verkehrsräume an die heutigen und zukünftigen Bedürfnisse anzupassen und so die Innenstadt als Arbeits-, Einkaufs- und Wohnort qualitativ aufzuwerten und zu stärken. 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.

Verkehrsversuch Mittelzone Innenstadt (blaue Wellen) seit 2011

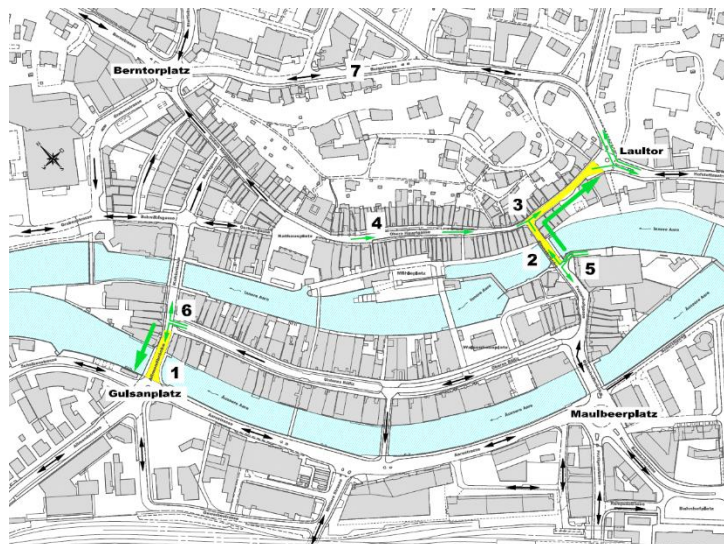
Im August 2011 wurden im Rahmen eines Verkehrsversuches¹ die drei Fussgängerstreifen zwischen dem Sternplatz und dem Guisanplatz entfernt und durch eine mit einem blauen Wellenmuster gestalteten Mittelzone ersetzt. Das auf Aufmerksamkeit, Rücksicht und Toleranz aufbauende Verkehrssystem mit den grossflächigen Fussgängerquerungen hat sich gut eingespielt, bewährt sich und ist sicher. Die vorherigen markanten Stausituationen sind weitgehend verschwunden. Der kostenintensive Verkehrsdienst konnte aufgehoben werden. Die zu Fuss Gehenden können die Strasse überall ohne grosse Wartezeiten überqueren. Auch die STI-Chauffeure und die Fahrgäste schätzen den stetigen Verkehrsfluss mit weniger stop-and-go-Situationen. Der Thuner Gemeinderat hat im Jahr 2012 entschieden, die gestaltete Mittelzone als Übergangslösung bis zur definitiven Strassenraumgestaltung zu belassen.

Die auffällige und einprägsame Gestaltung des Mehrzweckstreifens mit dem blauen Wellenmuster ist in Thun zum Markenzeichen für die flächigen Fussgängerquerungen geworden. Auch verwaltungsexterne Personen sprechen die Fachleute des Tiefbauamtes darauf an, dass die blauen Wellen auch an anderen Stellen sinnvoll wären. Die zukünftige Ausgestaltung der Mittelzone wurde in der Projektphase diskutiert und wird ein Element des Strassenraums sein.





Einbahnverkehr Innenstadt als Begleitmassnahme zum Bypass Thun Nord

Seit April 2018 besteht das Einbahnregime in der Thuner Innenstadt. Dies ist eine zwingende Begleitmassnahme zum Bypass Thun Nord (eine der Grundlagen für seine Baubewilligung), welche den aarequerenden Verkehr aus der Innenstadt auf die neue Stadttumfahrung und Alpenbrücke lenkt. Der Strassenabschnitt von der Sinnebrücke bis zum Lauitor kann vom motorisierten Individualverkehr (MIV) nur noch in Richtung Lauitor befahren werden. Die Allmendbrücke ist für den MIV in Fahrtrichtung Guisanplatz als Einbahnstrasse signalisiert. STI-Busse, Velos, Mofas und Taxis sind von den Einbahnregelungen ausgenommen und können weiterhin in beiden Richtungen verkehren.

¹ www.thun.ch/verkehrsversuch



LEGENDE

-  Einbahnverkehr Aarebrücken
-  Fahrtrichtung Einbahnverkehr
-  Markante oder veränderte Farbzeichnungen
-  bestehende und bleibende Fahrtrichtungen

OBJEKTBSCHREIB

- 1** Einbahnverkehr Allmendbrücke
- Bus, Velo Im Gegenverkehr
- 2** Einbahnverkehr Simebrücke
- Bus, Velo Im Gegenverkehr
- 3** Fahrbeziehung Frelenhofgasse/Obere Hauptgasse
- Entschärfung enge Kurve
- Weniger Begegnungsfälle In der Kurve
- Öffentlicher Verkehr mit Lichtsignalanlage
- evtl. bauliche Veränderung auf KurvenInnenseite zum Schutz des Erkers
- 4** Fahrtrichtung Obere Hauptgasse
- Erschliessung ab Rathausplatz
- 5** Wegfahrt Parkhaus Frelenhof
- Wegfahrt In beide Richtungen möglich
- 6** Ausfahrt Unteres Billib
- Wegfahrt In beide Richtungen möglich
- 7** Burgstrasse
- Verkehrszunahme

Abbildung 1: Übersicht Einbahnverkehr Innenstadt

Gesamtverkehrskonzept

Im Gesamtverkehrskonzept 2018 (GVK) der Stadt Thun wird die Achse Maulbeerplatz bis Lauitor der höchsten Strassenkategorie «Basisnetz-Durchleiten» zugeordnet. Das Basisnetz stellt die Erreichbarkeit der Stadt aus der Region sicher. Auf ihm soll der gesamte Verkehr mit ausreichender Kapazität abgewickelt werden. Im Netzkonzept Veloverkehr ist die Achse als Velohauptroute klassiert. Breite Radstreifen sollen wo möglich Überholvorgänge durch schnellere Velos, häufig E-Bikes, ermöglichen. Für den Fussverkehr wird der Achse Maulbeerplatz bis Lauitor eine übergeordnete Verbindungsfunktion zugewiesen. Als publikumsintensive Achse sind die Trottoire entsprechend grosszügig auszubilden.

3. Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt, Achse Maulbeerplatz bis Lauitor

Projektbeschreibung

Die Strassenräume der Thuner Innenstadt sollen auf einer Gesamtlänge von rund 900 m saniert, gestaltet und an die heutigen Anforderungen angepasst werden. Das Projekt besteht aus zwei Teilen, der Achse West (Guisanplatz bis Berntorplatz) und der Achse Ost (Maulbeerplatz bis Lauitor). Der vorliegende Stadtratsbericht befasst sich ausschliesslich mit der Achse Ost (Maulbeerplatz bis Lauitor) mit einer Länge von rund 330 m.

Der Projektperimeter des vorliegenden Projektes wurde im Vergleich zum Vorprojekt um rund 15 m verkürzt, da die zukünftige Ausbildung des Lauitorknotens (in Eigentum und Verantwortung des Kantons Bern) noch vertieft betrachtet werden muss.

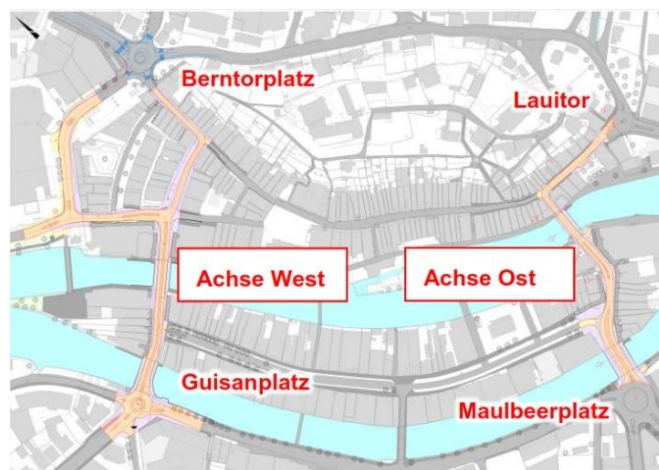


Abbildung 2: Projektperimeter Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt, Achse West und Ost

Das Projekt nutzt den knappen Raum besser. Sowohl das Einbahnregime als auch eine alternative Gegenverkehrssituation wird dadurch verbessert und sicherer. Der Grundcharakter der projektierten Verkehrsführung ist derjenige der Koexistenz. Die Kommunikation der verschiedenen Verkehrsteilnehmer unter einander wird angeregt. Das Strassenbild animiert die motorisierten Verkehrsteilnehmer zur Temporeduktion.

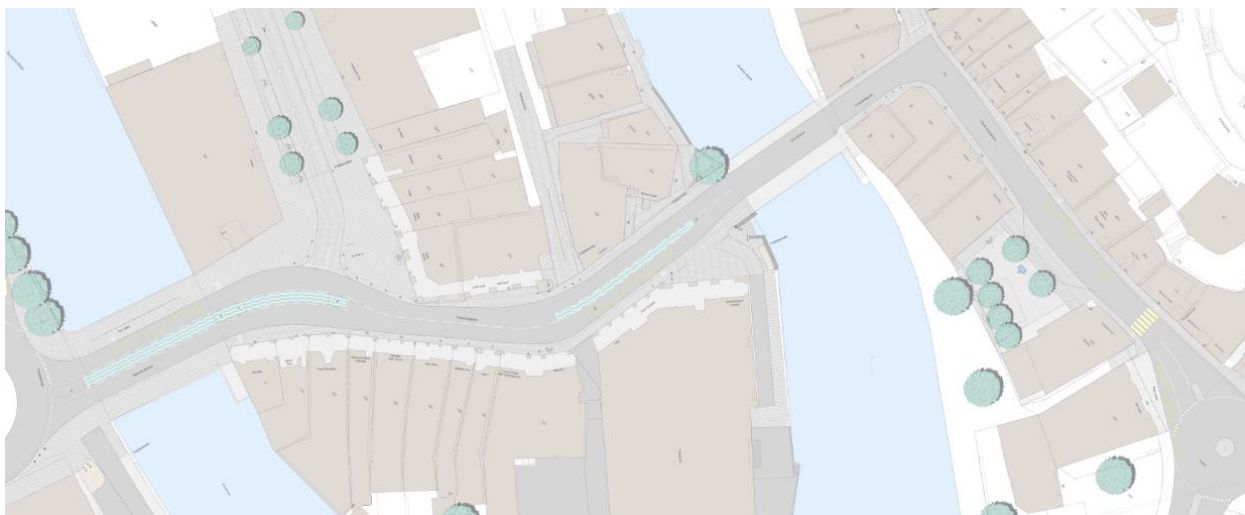


Abbildung 3: Planauszug Gestaltungsplan Achse Maulbeerplatz bis Lauitor

Die Strassenbreiten wurden im Projekt auf den Begegnungsfall Bus/Bus ausgelegt. Trotz Einbahnregime wird das bestehende heutige Lichtraumprofil im Grundsatz beibehalten. Der neue Fahrbahnquerschnitt sieht zwei Fahrspuren mit Breiten zwischen 3.00 bis 3.50m in entgegengesetzte Richtung sowie abschnittsweise einen Mehrzweckstreifen vor, welcher Breiten von 2.75m im Bereich Bälliz und 1.60m im Bereich Freienhof aufweist. An der Ecke Freienhofgasse/Obere Hauptgasse wird weiterhin eine Lichtsignalanlage die Durchfahrt der Busse regeln.

Fussgänger und flächiges Querens

In Längsrichtung und im Einmündungsbereich Bälliz werden dem Fussgänger bedeutend grössere Gehwegflächen zur Verfügung gestellt. Lokal konzentrierte Fussgängerströme, die über Fussgängerstreifen und zu Rückstau auf den Fahrbahnen führen, werden durch den Grundsatz des flächigen Querens aufgelöst. Das flächige Querens wird durch einen Mehrzweckstreifen erleichtert. Es erhöht die Sicherheit für die querenden Personen. Das flächige Querens über die mit dem charakteristischen blauen Wellenmuster gestalteten Mehrzweckstreifen wird zum Markenzeichen stilisiert und steht für die moderne Umsetzung der Koexistenz im Strassenraum. Einer der Hauptfussgängerströme führt vom Bahnhof in Richtung Bälliz. Dieser Querungsnachfrage wird mit dem Mehrzweckstreifen über die Bahnhofbrücke bis zur Einmündung Bälliz Rechnung getragen. Der Mehrzweckstreifen im Bereich Freienhofgasse bedient die Querungsnachfrage, die sich durch die Bushaltestelle Freienhof ergibt. In der Oberen Hauptgasse mit den engen Verhältnissen wird die Querungsnachfrage mit einem Fussgängerstreifen beim Treppenaufstieg vom Aarequai bedient.

Hindernisfreier Verkehrsraum

Bei der Projektierung wurde darauf geachtet, dass der Verkehrsraum für alle Nutzer, unabhängig ihrer physischen oder psychischen Eigenschaften, sicher und ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar ist. Die Randabschlüsse sind einheitlich und durchgehend gestaltet. Sie sind mit dem weissen Stock, mit den Füßen und für den Blindenführhund eindeutig erkenn- und interpretierbar. Die projektierten Randabschlüsse beim flächigen Querens weisen einen Anschlag von 3 cm auf und sind vertikal ausgebildet. Bei Fussgängerstreifen und Querungshilfen innerhalb des flächigen Querens sowie bei Gehwegüberfahrten werden Randsteine mit einer Höhe von 4 cm abgeschrägt erstellt. Taktivisuelle Markierungen ermöglichen sehbehinderten und blinden Menschen die Lokalisierung der Busvordertüre bei Haltestellen und dienen als Querungshilfe bei flächigem Querens. Auch im Mehrzweckstreifen werden ergänzend bauliche Massnahmen als Querungshilfe angeordnet.

Veloverkehr

Der gesamte Projektperimeter Maulbeerplatz bis Lauitor gilt als Velohauptroute. Gemäss Netzkonzept Veloverkehr ist auf Velohauptrouten mindestens ein Radstreifen von 1.50 m Breite vorzusehen. Im engen Strassenraum der Oberen Hauptgasse und Freienhofgasse ist schlicht kein Platz vorhanden, um einen solchen Radstreifen zu markieren. Zudem ist der Grundcharakter der projektierten Verkehrsführung derjenige der Koexistenz (flächiges Fussgängerquerens), was nur durch die gegenseitige Rücksichtnahme und Kommunikation aller Verkehrsteilnehmer realisiert werden kann. Ein Radstreifen ist mit dem System nicht kompatibel. Stadteinwärts ist das Fahren nur noch für ÖV, Taxis und Velos gestattet, was zu einer erheblichen Verbesserung der Sicherheit für den Veloverkehr führt.

Heute befinden sich zwei Veloabstellplätze innerhalb des Projektperimeters. Der Abstellplatz an der Oberen Hauptgasse bleibt bestehen. Der Veloabstellplatz in der Freienhofgasse wird aufgehoben. Als Ersatz werden auf der gegenüberliegenden Strassenseite sowie neu im Einmündungsbereich zum Bälliz zwei Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt. Gegenüber heute führt dies zu einer Verdoppelung der Veloabstellplätze.

Warenanlieferungen

Im gesamten Projektperimeter sind Anlieferungen möglich. In der Regel findet ein Grossteil der Anlieferungen vormittags statt. Beim Freienhof besteht eine Anlieferungsfläche im Innenhof. Für die Geschäfte an der Oberen Hauptgasse wird die ehemalige Parkbucht zur Anlieferungsfläche.

Parkierung

Mit der Eröffnung des Parkhauses Schlossberg City Ost erfolgte die Aufhebung der restlichen oberirdischen Parkplätze in der Thuner Innenstadt. Auf dem gesamten Projektabschnitt werden keine Parkplätze für den motorisierten Verkehr zur Verfügung gestellt. Die Anlieferungsfläche für Geschäfte an der Oberen Hauptgasse dient nicht als Parkfläche.

Hindernisfreie Bushaltestellen

Im Projektperimeter befinden sich die drei Bushaltestellen Bälliz, Freienhof und Lauitor stadteinwärts. Die Bushaltestellen sind ein zentrales Element im Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Es wird pro Bushaltestelle ein Aufmerksamkeitsfeld (taktil-visuelle Markierung) auf der Höhe der ersten Bustür für sehbehinderte und blinde Fahrgäste vorgesehen. Die optimale Ausbildung der Bushaltekante ist ein 22 cm hoher Anschlag, damit den Fahrgästen ein Niveaugleicher Aus- und Einstieg ermöglicht wird. Falls aus technischen Gründen ein hoher Anschlag nicht möglich ist, wird ein 16-cm-Anschlag verbaut. Für eine bestmögliche Projektierung der Bushaltestellen und insbesondere der Haltekanten wurden am 22. November 2018 Fahrversuche mit den Verkehrsbetrieben STI AG und im Beisein von Procap durchgeführt. Daraus konnten für das Projekt die Haltestandorte und Haltekanten abgeleitet werden. Die Bushaltestelle Bälliz stadteinwärts wird auf die Bahnhofbrücke verschoben, um den niveaugleichen Einstieg mit Haltekantenhöhe 22cm zu ermöglichen. Die Bushaltestelle Freienhof stadtauswärts wird am jetzigen Standort belassen und mit einer Haltekante von 16cm ausgebildet. Die Fahrversuche haben gezeigt, dass die Bushaltestelle mit Haltekante 22cm nicht angefahren werden kann. Am Standort der Bushaltestelle Lauitor stadteinwärts ändert sich nichts. Die Haltekante wird als Kissenlösung umgesetzt und weist bei der 2. Bustüre einen niveaugleichen Einstieg mit Haltekantenhöhe 22cm auf. Die Bushaltestelle Lauitor stadtauswärts befindet sich ausserhalb des Projektperimeters.

Strassenentwässerung

Bereits heute wird das anfallende Strassenabwasser teilweise in die Innere bzw. Äussere Aare eingeleitet. Das Strassenabwasser auf der Bahnhofbrücke und der Sinnebrücke wird neu gefasst und gesetzes- und normenkonform über Schlammsammler in die Äussere bzw. Innere Aare eingeleitet. Die bestehenden direkten Abläufe werden aufgehoben. In der Oberen Hauptgasse wird das Strassenabwasser sowie ein Teil des Dachwasser der angrenzenden Liegenschaften neu im Trennsystem abgeführt. Das Oberflächenwasser wird über die neu zu erstellende Regenwasserleitung in der Oberen Hauptgasse und Freienhofgasse bei der Sinnebrücke in die Innere Aare eingeleitet.

Werkleitungen

Die Energie Thun AG hat Leitungsersatzbedarf bezüglich der Gas- und Wasserleitungen im Abschnitt Freienhof, Sinnebrücke und Obere Hauptgasse angemeldet. Auch sind die Hauszuleitungen in der Oberen Hauptgasse zu erneuern. Die Bedürfnisse sind in das Projekt eingeflossen

Bekannter Thuner Standard

Die neuen Strassenanlagen entsprechen bezüglich Dimensionen, Unter- und Oberbau, Materialisierung und Entwässerung den aktuellen Normen, dem Stand der Technik und dem bekannten Thuner Standard: Randabschlüsse werden aus Natursteinen, Fahrbahnen aus bituminösen Belägen und Bushaltestellen in Beton erstellt. Gehwege werden grundsätzlich mit Bogenpflasterung versehen. Im Bereich Bahnhofbrücke bis Bälliz wird, wie bestehend, ein Plattenbelag auf dem Gehweg vorgesehen. Die Strassenbeleuchtung wird an die neuen Geometrien und Dimensionen und mit neuen LED-Lampen an den Stand der Technik angepasst.

Landerwerb

Das Strassenprojekt wird innerhalb der bestehenden Strassenfläche umgesetzt. Es ist kein Landerwerb erforderlich.

Kunstabauten Bahnhof- und Sinnebrücke

Gemäss der Zustandsuntersuchung der vier Aarebrücken im Jahr 2017 weist die Sinnebrücke, gebaut 1971, den schlechtesten Gesamtzustand aller Brücken auf. Geländer, Betonkonstruktionen sowie Beläge und Fugen sind mittelfristig instand zu setzen. In der 2019 durchgeführten statischen Überprüfungen wurden weitere Schwachpunkte festgestellt. Die Vorgaben der heute gültigen Normen werden nicht erreicht.

Die Nutzwertanalyse für die Sinnebrücke zeigt aus Kosten/Nutzen-Sicht klare Vorteile eines Neubaus gegenüber einer Ertüchtigung der Brücke auf 40 Tonnen, umso mehr als mit der Ertüchtigung nicht sämtliche Schwachstellen eliminiert werden könnten. Ein Neubau bedingt jedoch einen längeren Planungsvorlauf. Die Sanierung bzw. der Ersatz können nicht bereits im Jahr 2020 realisiert werden. Bis ein Neubau projektiert und von allen Anspruchsgruppen genehmigt werden kann, ist die Brücke mit Sofortmassnahmen zu stärken und betrieblich die Gewichtsbeschränkung auf 28 Tonnen festzulegen. Diese Gewichtsreduktion schränkt den Busbetrieb der STI (STI-Gelenkbus voll beladen) nicht ein. Der Schwerverkehr wird, wie bereits heute, über die Alpenbrücke umgeleitet. Die Neuprojektierung der Sinnebrücke hat keinen Einfluss auf das vorliegende Strassenprojekt. Die Vorgaben bezüglich Fahrbahn- und Gehwegbreiten aus dem Strassenprojekt müssen im neuen Brückenprojekt übernommen werden.

Die Betonkonstruktion der Bahnhofbrücke weist eine sehr gute Gesamtqualität aus. Jedoch müssen Beläge und Fugen sowie die Brückenabdichtung erneuert werden.

Die Erkenntnis, dass die Sinnebrücke neu gebaut werden muss, bedingt eine etappenweise Realisierung des Strassenprojektes. Dies ist in der nachfolgendem Ziffer 5 «Etappierung und Termine Achse Maulbeerplatz bis Lauitor» beschrieben. Die Brücken sind jeweils Bestandteil der jeweiligen Etappe des Strassenprojektes.

Die Kredite für die beiden Brücken werden jedoch separat zur Genehmigung eingereicht. Für die Sinnebrücke wird ein separates Projekt erarbeitet und ein Investitionskredit beantragt werden. Für die Bahnhofbrücke wird im Herbst 2019 ein Projekt mit Kostenvoranschlag vorliegen zu Lasten des baulichen Unterhaltes.

4. Finanzielles

Kosten

Für das Strassenprojekt Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt im Abschnitt Maulbeerplatz bis Lauitor betragen die Kosten gemäss Bauprojekt mit Kostenvoranschlag (Genauigkeit +/- 10 Prozent) total 2'910'000.-- Franken.

	Strassenprojekt (Verpflichtungskredit)	
100 Bauarbeiten	CHF	2'170'000.--
200 Planungskosten und Honorare	CHF	410'000.--
300 Grundlagen und Vorbereitung	CHF	50'000.--
400 Grundstück	CHF	15'000.--
500 Nebenkosten und Unvorhergesehenes	CHF	265'000.--
Total inkl. MWSt.	CHF	2'910'000.--

Die Kosten für den Neubau Sinnebrücke und Instandstellung Bahnhofbrücke sind nicht Bestandteil des Kostenvoranschlages und werden in separaten Projekten erarbeitet und zur Genehmigung vorgelegt.

Folgekosten

Die jährlichen Folgekosten des Strassenprojektes von 2'910'000 Franken betragen:

Kalkulatorische Abschreibungen nach HRM2 (Nutzungsdauer 40 Jahre)	CHF	72'750.--
Kalkulatorische Zinsen: 5% auf der Hälfte des Verpflichtungskredites	CHF	72'750.--
Total Folgekosten (voraussichtlich ab 2025)	CHF	145'500.--

Finanzierung

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

Finanzielle Tragbarkeit

Für das Projekt Innenstadt Strassenraumgestaltung sind im Aufgaben- und Finanzplan 2019-2022 im Bereich Investitionen Verwaltungsvermögen (Verkehrsanlagen) brutto 4'500'000 Franken (Konto 5010-2512-03) eingestellt.

Der Bund leistet an die A-Projekte des AP1 einen Beitrag von 40 Prozent der anrechenbaren Kosten gemäss Leistungsvereinbarung. Der Kantonsbeitrag beträgt 35 Prozent der nach Abzug des Bundesbeitrages verbleibenden anrechenbaren Kosten. Weitere Subventionen und/oder Beiträge Dritter können für das Strassenprojekt nicht beantragt werden.

Für die neue Regenwasserleitung in der Oberen Haupt- und in der Freienhofgasse sind im Investitionsplan 2019-2025 für die Jahre 2024 bis 2025 unter dem Projekt 5032-2612-01 „Kanalisation – Kanalsanierungen gemäss GEP und Zustandserfassung“ (Investitionen Spezialfinanzierungen Abwasseranlagen) brutto 2'400'000 Franken eingestellt. Der Kostenanteil für die Regenwasserleitung von 405'000 Franken wird damit vollständig durch Gebühren finanziert. Der Verpflichtungskredit für dieses gebührenfinanzierte Infrastrukturprojekt liegt in der Zuständigkeit des Gemeinderates (Art. 47 lit. e StV).

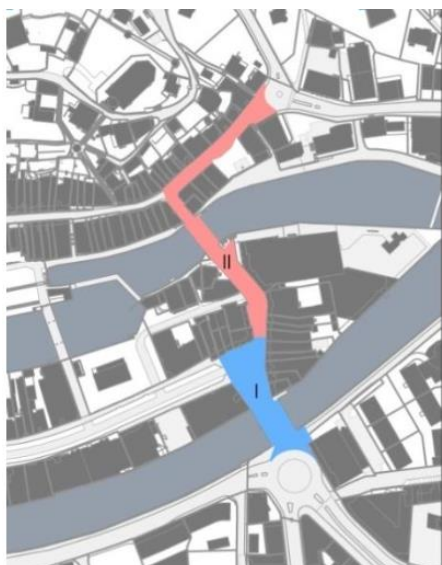
Die Kosten von 285'000 Franken für die Sanierung der Haltestellen Bälliz, Freienhof und Lauitor hinsichtlich der Hindernisfreiheit sind im vorliegenden Kostenvoranschlag nicht enthalten. Da es sich um einen gesetzlichen Auftrag (Art. 22 BehiG) und somit um eine gebundene Ausgabe handelt, liegt die Bewilligung dieses Verpflichtungskredites in der Kompetenz des Gemeinderates. Der Gemeinderat hat am 4. Juli 2018 (Nr. 415/2018) einen Kredit über 6'300'000 Franken zur hindernisfreien Ausgestaltung der Thuner Bushaltestellen bewilligt, welcher auch die Kosten von 285'000 Franken für die Haltestellen Bälliz, Freienhof und Lauitor umfasst.

Zuständigkeit

Der Stadtrat ist, unter Vorbehalt des fakultativen Referendums, zuständig für die Bewilligung der neuen Ausgabe für das Strassenprojekt in der Höhe von 2'910'000 Franken für die Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt – Achse Maulbeerplatz bis Lauitor.

5. Etappierung und Termine Achse Maulbeerplatz bis Lauitor

Die Erkenntnis, dass die Sinnebrücke ersetzt werden muss, hat Auswirkungen auf den ursprünglichen vorgesehenen Realisierungszeitplan (2020-2022) für die Innenstadt. Ein Neubau der Sinnebrücke bedingt einen längeren Planungsvorlauf. Deshalb ist es sinnvoll, das Innenstadtprojekt in Etappen zu realisieren. Der Abschnitt Bahnhofbrücke bis Bälliz generiert den grössten Mehrwert bezüglich flächigem Queren und Verkehrsfluss. Deshalb soll dieser Abschnitt im Jahr 2020 realisiert werden.



Realisierung 1. Etappe Abschnitt Bahnhofbrücke bis Bälliz der Achse Maulbeerplatz bis Lauitor im Jahr 2020

Im Jahr 2020 wird die 1. Etappe der Achse Maulbeerplatz bis Lauitor im Abschnitt Bahnhofbrücke bis Bälliz realisiert. Mit der Realisierung kann im Abschnitt Bahnhofbrücke bis Bälliz das flächige Queren beim Hauptfussgängerstrom zwischen Bahnhof und Bälliz eingeführt werden. Die grossen Fussgängerströme können besser aufgenommen werden und der Verkehrsfluss kann verstetigt werden. Somit kann eine qualitativ merkliche Verbesserung in der Koexistenz der Verkehrsträger in diesem sensiblen Abschnitt so rasch als möglich erreicht und auf den kostspieligen Verkehrsdienst verzichtet werden.

Abbildung 4: 1. + 2. Etappe Achse Maulbeerplatz bis Lauitor

In der Zeit zwischen Mai und Juli 2020 soll die 1. Etappe realisiert werden. Als Intensivbaustelle (05.00 – 23.00 Uhr) wird die Bauzeit minimal gehalten. Ein wichtiger Fakt ist, dass die Verkehrsführung während der Bauzeit einspurig aufrecht bleibt. Im Einbahnregime ist die Fahrspur stadtauswärts für den MIV und die STI Busse offen. Stadteinwärts muss die STI über die Burg-/Graben-/Aarestrasse zum Bahnhof fahren.

Planung Neubau Sinnebrücke 2021-2023

Die Neuprojektierung der Sinnebrücke wird ab 2021 in Angriff genommen. Durch die Innenstadtlage und die diversen Anforderungen (Denkmalschutz, ISOS, Hochwasserschutz) sind alle Anspruchsgruppen von Anfang an ins Projekt miteinzubeziehen. Bis 2023 sollen ein bewilligtes Projekt und ein genehmigter Kredit vorliegen.

Neubau Sinnebrücke zusammen mit Realisierung 2. Etappe Abschnitt Bälliz bis Lauitor in der Achse Maulbeerplatz bis Lauitor im Jahr 2024

Gleichzeitig mit dem Neubau der Sinnebrücke wird auch die zweite Etappe der Achse Maulbeerplatz bis Lauitor im Abschnitt Bälliz bis Lauitor zusammen mit dem Werkleitungersatz der Energie Thun AG realisiert. Eine Komplettsperrung des Verkehrs unter Berücksichtigung der Anlieferungen zwischen Bälliz und der Oberen Hauptgasse wird während dieser Zeit unumgänglich sein.

6. Abhängigkeiten

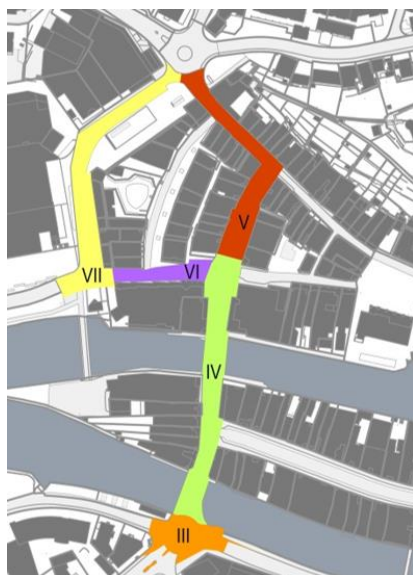


Abbildung 5: Achse Guisanplatz – Berntorplatz

Realisierung Achse Berntorplatz bis Guisanplatz

Die Sanierung der zweiten Innenstadtachse muss durch die etappenweise Ausführung der Achse Maulbeerplatz bis Lauitor verschoben werden. Die Mittelfristplanung sieht die Realisierung in den Jahren 2025 und 2026 vor. Die Projektierung wird in den nächsten Monaten beendet und dem Stadtrat zur Projekt- und Kreditgenehmigung unterbreitet.

Durch die zeitliche Verschiebung der Achse Guisanplatz bis Berntorplatz müssen jedoch raschmöglichst Brückenübergänge und partielle Strassenabschnitte mit minimalem Aufwand instandgesetzt werden. Auch soll die Lichtsignalanlage bei der Kreuzung Grabenstrasse/Schwäbischgasse zur Busbevorzugung bereits früher als geplant und temporär aufgestellt werden.

7. Verhältnis zu den Legislaturzielen 2019-2022

Das vorliegende Kreditgeschäft dient zur Umsetzung der Massnahme 14 «Massnahmen- und Umsetzungsplan für die Attraktivierung der Innenstadt» und Massnahme 15 «Neue Fussgängerzone attraktivieren und gemäss ihrer Bedeutung gestalten und erneuern» aus dem Legislaturziel 4 «Innenstadt ist als Zentrum und Begegnungsort attraktiver» sowie den Massnahmen 19 «Neues Verkehrsregime in den Normalbetrieb überführen und wo nötig optimieren» und 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 39 Buchstabe c Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 3. Juli 2019, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 2'910'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 2512.5010.062 (Bilanzkonto Nr. 14010.01.01) für den Investitionsanteil der Sanierung und Erneuerung Verkehrsräume Innenstadt Achse Maulbeerplatz bis Lauitor.
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Referendum.
3. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 3. Juli 2019

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Beilage

Gestaltungsplan Achse Maulbeerplatz bis Lauitor