Baustart für Fuss- und Veloweg zum Bahnhof erfolgt kaum vor 2028

Ewiges Projekt in Thun Neue Fragezeichen um den Fuss- und Veloweg Bahnhof–Selve–Schwäbis: Der Start für die erste Etappe erfolgt wohl zwölf Jahre später als geplant, der Bau einer Brücke steht auf der Kippe.

Michael Gurtner

«Voraussichtlicher Baubeginn ist im Frühling/Sommer 2016.» Bald zehn Jahre ist es her, seit diese Zeitung diesen Satz publiziert hat – nachdem der Thuner Stadtrat 3,5 Millionen Franken für den neuen Weg vom Bahnhof ins Selve-Areal gesprochen hatte. Erstmals erwähnt wurde das Projekt einer Langsamverkehrsverbindung bis ins Schwäbis sogar schon 2007.

Vom Weg mit drei neuen Brücken über die Mittlere Strasse, die Allmendstrasse und die Aare sollte der Fuss- und Veloverkehr profitieren. Er tut es bis heute nicht – gebaut ist auch im Februar 2025 kein einziger Meter. Für jahrelange Verzögerungen sorgten vor allem langwierige Verhandlungen mit den SBB: Lange war unklar, wie viel Land die Bundesbahnen entlang des Bahntrassees für sich selbst beanspruchten, gerade im Bereich der geplanten Brücke über die Allmendstrasse.

Entlang der Gleise in der Bildmitte soll der neue Fuss- und Veloweg zum Bahnhof Thun führen. Foto: Patric Spahni

Stadt zahlt SBB 750'000 Franken

Zuletzt bestand zudem Uneinigkeit rund um einen Landhandel zwischen den Bahngleisen und dem Zwingliweg in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs. Die Stadt braucht die Fläche für die erste Etappe des neuen Wegs und wollte 0,5 Millionen Franken bezahlen, die SBB verlangten 1,5 Millionen. Dass die BLS Anfang 2025 den technischen Betrieb am Bahnhof Thun von den SBB übernahm, führte zu zusätzlichen Unsicherheiten – die Zuständigkeit änderte jedoch nicht.

Nun sagt der Thuner Bauvorsteher Reto Schertenleib (SVP): «Die Vereinbarung mit den SBB steht vor dem Abschluss.» Man habe sich auf einen Betrag von knapp 0,75 Millionen Franken geeinigt. Der Landhandel umfasse das sanierte Milchbrüggli und danach den gesamten Abschnitt entlang des Bahntrassees bis zur Allmendstrasse.

Alles bereit also für den baldigen Baustart der ersten Etappe? Nein. Zwar liegt das Bauprojekt für die Strecke vom Bahnhof bis zur Gewerbestrasse laut Schertenleib vor, das Baugesuchsverfahren soll noch dieses Jahr lanciert werden. Doch der Baustart sei erst für 2028 vorgesehen. Um diese Diskrepanz zu erklären, muss der Bauvorsteher ausholen.

Das Projekt wird deutlich teurer

Die Verbindung vom Bahnhof via Selve ins Schwäbis ist Teil des sogenannten Agglomerationsprogramms – was bedeutet, dass sich Bund und Kanton an den Kosten beteiligen. Im 1. Agglomerationsprogramm war die ganze Strecke als Einheit eingegeben. Doch mittlerweile habe sich die Ausgangslage verändert: «Es zeichnet sich ab, dass das Projekt deutlich teurer wird», führt Schertenleib aus.

Um sicherzustellen, dass sich Bund und Kanton auch an den Mehrkosten beteiligen – und nicht etwa nur an den 2015 bewilligten 3,5 Millionen für den Abschnitt Bahnhof bis Selve –, hat die Stadt die Verbindung neu in Etappen mit unterschiedlichen Umsetzungshorizonten (A und B) im Agglomerationsprogramm 5 des Bundesamts für Raumentwicklung eingegeben.

Beim ersten Teil vom Bahnhof zur Gewerbestrasse ist die Planung am weitesten fortgeschritten. Da allerdings Infrastrukturgelder für Projekte im Agglomerationsprogramm 5 erst ab 2028 geltend gemacht werden können, darf laut Reto Schertenleib grundsätzlich nicht früher mit dem Bau begonnen werden. «Sollte die Baubewilligung vorher vorliegen, werden wir uns aber beim Kanton dafür starkmachen, den Baustart vorverlegen zu können.»

Ebenfalls im A-Horizont eingegeben wird die Brücke über die Aare im Schwäbis. Die genaue Linienführung ist dort noch unklar: Entweder wird der Übergang parallel zur bestehenden Eisenbahnbrücke der Linie Thun–Steffisburg verlaufen oder leicht abgeschrägt. «Nach aktueller Planung ist ein Baustart ab 2030 realistisch», erklärt Reto Schertenleib.

Bleibt die zweite, mittlere Etappe von der Gewerbestrasse via Selve-Areal bis zum Aareübergang. Es ist die eigentliche Knacknuss. Bereits 2019 war klar, dass die ursprünglich vorgesehene Brückenvariante direkt neben der Unterführung Allmendstrasse aufgrund der Landansprüche der Bahnbetriebe nicht gebaut werden kann.

Der neue Übergang müsste um rund 25 Meter Richtung Stadt in den Rampenbereich der Unterführung verschoben und deswegen gewölbt gebaut werden. Schon vor vier Jahren stand ein Verzicht auf die neue Brücke im Raum – und eine Wegführung über den Guisankreisel in die Scheibenstrasse. Die Stadt beschloss aber unter Schertenleibs Vorgänger Konrad Hädener (Mitte), an der Brücke festzuhalten.

Dieser Entscheid ist jetzt wieder infrage gestellt. Der Bauvorsteher spricht von weiteren Analysen, vor allem in Bezug auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Und präzisiert: «Gegenüber 2015 haben sich die Rahmenbedingungen so stark verändert, dass von einem Vielfachen der damaligen Kostenprognosen auszugehen ist.»

Gemäss Grobkostenschätzungen mit einer Genauigkeit von plus/minus 30 Prozent beliefen sich die Kosten für eine Brücke über die Allmendstrasse auf einen mittleren einstelligen Millionenbetrag – und für den gesamten Abschnitt Bahnhof bis Selve demnach auf einen hohen einstelligen Millionenbetrag.

Durchgehender Weg wohl erst 2032

Reto Schertenleib betont: «Wenn das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimmt, würde ich einen Brückenschlag über die Allmendstrasse bevorzugen.» Andernfalls könne er sich aber auch eine Fortsetzung via Guisankreisel und Scheibenstrasse vorstellen. Klar ist, dass die zweite Etappe im Agglomerationsprogramm mit B-Horizont eingereicht wurde.

Der Umsetzungszeitraum des Agglomerationsprogramms 5 liegt zwischen 2028 und 2032. Laut dem Bauvorsteher dürfte es bei der Allmendbrücke 2032 werden. «Noch dieses Jahr soll in einem nächsten Schritt die Machbarkeit der Allmendbrücke geprüft und danach möglichst ein Projektwettbewerb für die beiden Brücken über die Allmendstrasse und die Aare lanciert werden», führt Reto Schertenleib aus.

Bleibt eine Frage: Besteht die Möglichkeit, dass die etappierte Langsamverkehrsverbindung gar nicht ins neue Agglomerationsprogramm aufgenommen wird? «Eine Ablehnung scheint mir unwahrscheinlich», antwortet der SVP-Gemeinderat. Immerhin handle es sich um eine Massnahme der ersten Generation – «und das Vorgehen der Etappierung ist mit dem Kanton abgesprochen».

Kommentar

Ein Trauerspiel in vielen Akten

Die Idee war von Anfang an attraktiv: eine direkte Verbindung für Velofahrerinnen und Fussgänger zwischen dem Bahnhof Thun, dem Selve-Areal und dem Schwäbis-Quartier ennet der Aare und der Stadtgrenze. Das animiert zum Umstieg auf das Fahrrad – und erhöht die Sicherheit, weil langsame und schnellere Verkehrsarten entflochten werden.

Doch eigentlich muss es heissen: Es *würde* animieren, es *würde* die Sicherheit erhöhen. Denn aller Voraussicht nach wird auch 20 Jahre nach der Lancierung des Projekts im Jahr 2007 kein Meter gebaut sein. Mal war der Baustart für 2016 angekündigt, dann für 2020, jetzt soll es 2028 so weit sein. Abgeschlossen wird das Projekt wohl frühestens nochmals vier Jahre später.

Das alles dauert schlicht und einfach viel zu lange. Natürlich ist die Wegführung mitten in der Innenstadt und mit drei neuen Brücken diffizil. Natürlich gibt es Gründe für die Verzögerungen. Und natürlich liegen diese zumindest teilweise ausserhalb der Einflussmöglichkeiten der Stadt. So war und ist sie für die Umsetzung des neuen Wegs auf die SBB angewiesen, und deren eigene Planung zog sich sehr lange hin.

Trotzdem ist das Projekt Langsamverkehrsverbindung längst zu einem Trauerspiel verkommen. Zumal der Bau viel teurer wird als ursprünglich geplant. Es ist durchaus nachvollziehbar, dass die Stadt die Mehrkosten nicht allein tragen will – und deshalb das Projekt neu gestückelt im Agglomerationsprogramm der fünften Generation eingegeben hat, damit sich Bund und Kanton letztlich anteilsmässig an den Gesamtausgaben beteiligen.

Nur zeichnet sich schon seit vielen Jahren ab, dass die 2015 bewilligten 3,5 Millionen Franken für den Abschnitt vom Bahnhof ins Selve-Areal bei weitem nicht reichen werden. Jetzt erfolgt also die Re-Evaluation der Re-Evaluation der geplanten neuen Brücke über die Allmendstrasse. Das alles lässt sich für die Stadtbehörden gegenüber der Bevölkerung beim besten Willen nicht unter «vertrauensbildende Massnahmen» abbuchen.

Dass schon nur für diesen vom Bahnhof bis über die Aare gut 1 Kilometer langen Fuss- und Veloweg über 20 Jahre Planungszeit ins Land ziehen, zeigt eines umso deutlicher: Es braucht einen riesigen Effort, um die Veloinitiative umzusetzen, die der Stadtrat im März 2024 angenommen hat. Die Initiative verlangt nichts weniger, als dass die Stadt ein mindestens 25 Kilometer langes Velohauptroutennetz realisiert. Und zwar innerhalb von 10 Jahren.

Michael Gurtner

Geplanter Fuss- und Veloweg vom Bahnhof Thun bis Steffisburg

Grafik: db. Stand 24.2.2025 / Quelle: OSM