

### **Thunstrasse West und Ost: Kurz- und Mittelfristmassnahmen, weiteres Vorgehen; Projektierungs- und Ausführungskredite**

#### **1. Worum es geht**

Auf der Achse Thunstrasse–Ostring zwischen Helvetiaplatz und Freudenbergerplatz bestehen verschiedene verkehrliche Defizite, weshalb im Rahmen des «Gesamtprojekts Thunstrasse – Ostring» (GTO) mehrere fachliche Planungen für diese Achse vorgenommen wurden. Mit SRB Nr. 2015-318 vom 13. August 2015 bewilligte der Stadtrat Projektierungskredite von insgesamt 2,4 Mio. Franken für die Ausarbeitung von Bauprojekten für den Thunplatz, die Thunstrasse Ost inklusive Burgernziel und für den Ostring. Später wurde auch die Thunstrasse West in das Gesamtprojekt aufgenommen. Für die Erarbeitung eines Bauprojekts in der Thunstrasse West bewilligte der Stadtrat mit SRB Nr. 2018-336 vom 28. Juni 2018 einen Projektierungskredit von Fr. 570 000. Den Ausführungskredit für die Sanierung des Abschnitts Ostring in der Höhe von Fr. 6 830 000.00 bewilligte der Stadtrat mit SRB Nr. 2019-88 vom 14. März 2019, die Umsetzung erfolgte noch im gleichen Jahr. Die Projektierungen für die übrigen Abschnitte zwischen Helvetiaplatz und Burgernziel mussten sistiert werden, weil keine mehrheits- und bewilligungsfähigen Lösungen gefunden werden konnten, die auch dem Schutz der bestehenden Baumalleen ausreichend Rechnung trugen.

Um dennoch Lösungen für den Perimeter finden zu können, beauftragte der Gemeinderat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) im Herbst 2021, eine verkehrliche Gesamtsicht für die betroffene Achse Helvetiaplatz bis Kreisel Burgernziel und die Umgebungsstrassen zu erarbeiten. Weil gemäss Studie in diesem Perimeter keine befriedigende Gesamtlösung möglich ist, empfiehlt sie, statt einer Gesamtlösung neu modulmässig punktuelle bzw. partielle Verbesserungsmaßnahmen zu planen und umzusetzen. Diese Planung ist erfolgt und bildet Grundlage des vorliegenden Geschäfts. Teil der empfohlenen kurzfristigen Massnahmen ist der hindernisfreie Ausbau der Tramhaltestellen Helvetiaplatz und Luisenstrasse; die Umsetzung soll im Rahmen des Gleisersatzes von BERNMOBIL im Herbst 2026 erfolgen. Bereits in Umsetzung befinden sich an verschiedenen Orten Sofortmassnahmen (Markierungen), die im betroffenen Perimeter eine klarere Trennung zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr ermöglichen (siehe Kap. 3.2 hinten). Die Sofortmassnahmen sind aufwärtskompatibel mit den geplanten Kurz- und Mittelfristmassnahmen und werden separat finanziert; sie sind nicht Teil des vorliegenden Kreditantrags.

Vorliegend beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat folgende Kredite:

- Einen Kredit in der Höhe von Fr. 5 457 000.00 (inkl. MWST) für die Ausführung der Kurzfristmassnahmen inklusive hindernisfreie Ausgestaltung der Tramhaltestellen Helvetiaplatz und Luisenstrasse und die Massnahmen der Siedlungsentwässerung im Bereich der Tramhaltestellen Helvetiaplatz und Luisenstrasse.
- Einen Kredit in der Höhe von Fr. 1 211 000.00 (inkl. MWST) für die Projektierung der Mittelfristmassnahmen.

Der Projektierungskredit für die Langfristmassnahmen, die ab 2040 umgesetzt werden und für den Thunplatz und das Burgernziel nachhaltige Lösungen aufzeigen sollen, wird zu einem späteren Zeitpunkt beantragt.

Mit der Bearbeitung in einzelnen Modulen beginnt auf der Achse Helvetiaplatz bis Burgernziel ein neues Vorhaben. Das Gesamtprojekt (GTO) als solches wird nicht weiterverfolgt. Die vom Stadtrat

im Jahr 2015 bewilligten Projektierungskredite müssen spätestens im Folgejahr des Projektabbruchs vollständig abgeschrieben und die Kreditabrechnungen erstellt werden. Die Buchwerte per Ende 2025 betragen rund Fr. 1,7 Mio. Franken und werden im laufenden Jahr zu 100% abgeschrieben. Dieses Vorgehen wird dem Stadtrat vorliegend zur Kenntnis gebracht. Die entsprechenden Kreditabrechnungen werden ihm bzw. der zuständigen Finanzkommission des Stadtrats zu gegebener Zeit zur Genehmigung vorgelegt.

## 2. Ausgangslage und Projektentwicklung

Auf der Achse Thunstrasse – Ostring zwischen dem Helvetiaplatz und dem Freudenbergerplatz bestehen verschiedene Defizite, weshalb im Rahmen des «Gesamtprojekts Thunstrasse – Ostring» (GTO) mehrere Planungen für diese Achse erfolgt sind. Am 13. August 2015 bewilligte der Stadtrat für den Kostenanteil der Stadt Bern an GTO einen Projektierungskredit von 2,4 Mio. Franken zulasten der Investitionsrechnung (SRB Nr. 2015-318): Fr. 320 000.00 für die definitive Gestaltung Thunplatz, Fr. 1 770 000.00 für die Gesamtanierung Thunstrasse Ost inkl. Umbau Knoten Burgernziel und Dienstgleisverbindung sowie Fr. 310 000.00 für die Sanierung Ostring. Mit diesen Krediten sollten Bauprojekte erarbeitet werden. Später wurde auch die Thunstrasse West in das GTO aufgenommen. Für die Erarbeitung eines Bauprojekts auf diesem Abschnitt bewilligte der Stadtrat zwei Projektierungskredite von gesamthaft Fr. 570 000.00 (SRB Nr. 2018-336 vom 28. Juni 2018): Fr. 330 000.00 für die Strasse und Fr. 240 000.00 für die Siedlungsentwässerung. Im Jahr 2019 erfolgte die Sanierung des Ostrings auf dem Abschnitt zwischen dem Knoten Burgernziel und dem Freudenbergerplatz, den erforderlichen Kredit von Fr. 6 830 000.00 bewilligte der Stadtrat mit SRB Nr. 2019-88 vom 14. März 2019. Der Ostring ist bislang der einzige Abschnitt, der umgesetzt wurde.

Die Planungen für die Abschnitte Thunstrasse West, Thunplatz und Thunstrasse Ost hingegen erwiesen sich als sehr schwierig und wurden sistiert. Die Platzverhältnisse in der Thunstrasse – insbesondere zwischen Helvetiaplatz und Burgernziel – sind sehr knapp, eine Lösung für ein konfliktfreies Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmenden (motorisierter Individualverkehr, Fuss- und Veloverkehr, öffentlicher Verkehr) mit gleichzeitiger Erfüllung der Anforderungen der Denkmalpflege hinsichtlich Baumschutz lag trotz jahrelangen, vertieften Abklärungen nicht auf der Hand. Die wesentlichen Problempunkte waren:

- keine befriedigende bzw. bewilligungsfähige Lösung für den Fuss- und Veloverkehr;
- Konflikt historische Baumalleen versus Raum für Verkehrsträger;
- hohe Verkehrsbelastung MIV auf der Thunstrasse (v.a. Ost);
- kein durchgehendes Eigentrassee für ÖV machbar;
- Bedarf an Umfahrungen der ÖV-Haltestellen für den Veloverkehr.

Somit bestand zwischen dem Helvetiaplatz und dem Knoten Burgernziel weiterhin Handlungsbedarf. Um trotz fehlender Gesamtlösung Massnahmen für den Perimeter definieren zu können, beauftragte der Gemeinderat die Direktion TVS im Herbst 2021 damit, eine verkehrliche Gesamtsicht für den Abschnitt Thunplatz – Knoten Burgernziel zu erarbeiten. Ziel der Gesamtsicht war es, die Machbarkeit und den Mehrwert von Lösungen zu prüfen, bei denen einzelne Verkehrsarten auf alternative Achsen verlagert werden, um auf der Thunstrasse die verbleibenden Verkehrsarten in der erforderlichen Qualität abwickeln zu können. Die Transportunternehmen BERNMOBIL und RBS, Energie Wasser Bern, das Tiefbauamt des Kantons Bern, das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr (AöV), die Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM) sowie das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wurden in den Prozess eingebunden. Zusammen mit der Verkehrsplanung (Leitung) und Tiefbau Stadt Bern bildeten sie das Projektteam. Zudem erfolgte an zwei Sitzungen eine Partizipation mit der eigens gebildeten Begleitgruppe «Verkehrliche Gesamtsicht» mit Vertretungen aus dem Quartier (QUAV 4),

der Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern, Fussverkehr Kanton Bern, Pro Velo Bern, des TCS und des VCS.

Das Studienergebnis bestätigte die bisherigen Abklärungen: Eine Verlagerung einzelner Verkehrsträger auf andere Achsen bringt sowohl auf der Thunstrasse West als auch auf der Thunstrasse Ost keinen Mehrwert, sondern vielmehr qualitative Nachteile für den betroffenen Verkehrsträger und verlagert die Probleme, anstatt sie zu lösen. Da für das Gesamtsystem keine tragfähige Gesamtlösung gefunden werden konnte, wurde für die Thunstrasse West inkl. Thunplatz sowie die Thunstrasse Ost inkl. Knoten Burgernziel die Entwicklung von punktuellen respektive partiellen Verbesserungsmaßnahmen in Form von einzelnen Modulen vorgeschlagen (siehe untenstehende Übersicht). Der Gemeinderat bestätigte dieses Vorgehen im August 2024.

Aufgrund der sich abzeichnenden Dringlichkeit für eine Gleissanierung hatten die Stadt und BERNMOBIL für den Abschnitt Thunstrasse West parallel zu den gesamtverkehrlichen Abklärungen ein Projekt ausgearbeitet, welches gleichzeitig mit der Gleissanierung bauliche Massnahmen für die Verbesserung der Situation für den Fuss- und Veloverkehr mit sich gebracht hätte (vgl. im Detail Ziff. 4.1 hinten). Das dazu ausgelöste Plangenehmigungsverfahren stiess jedoch auf grossen Widerstand und es gingen dagegen zahlreiche Einsprachen aus unterschiedlichsten Richtungen ein. Da diese Einsprachen trotz Verhandlungen nicht bereinigt werden konnten, eine tragfähige Lösung dadurch in weite Ferne rückte und der Gleissanierungsbedarf dringlich wurde, beschloss BERNMOBIL in Absprache mit den städtischen Stellen, das Plangenehmigungsverfahren abzubrechen. Stattdessen führt BERNMOBIL nun in der zweiten Jahreshälfte 2026 in der unteren Hälfte der Thunstrasse West einen 1:1-Gleisersatz durch<sup>1</sup>; dazu ist keine Bewilligung erforderlich.

### 3. Das Projekt

#### 3.1 Modulübersicht

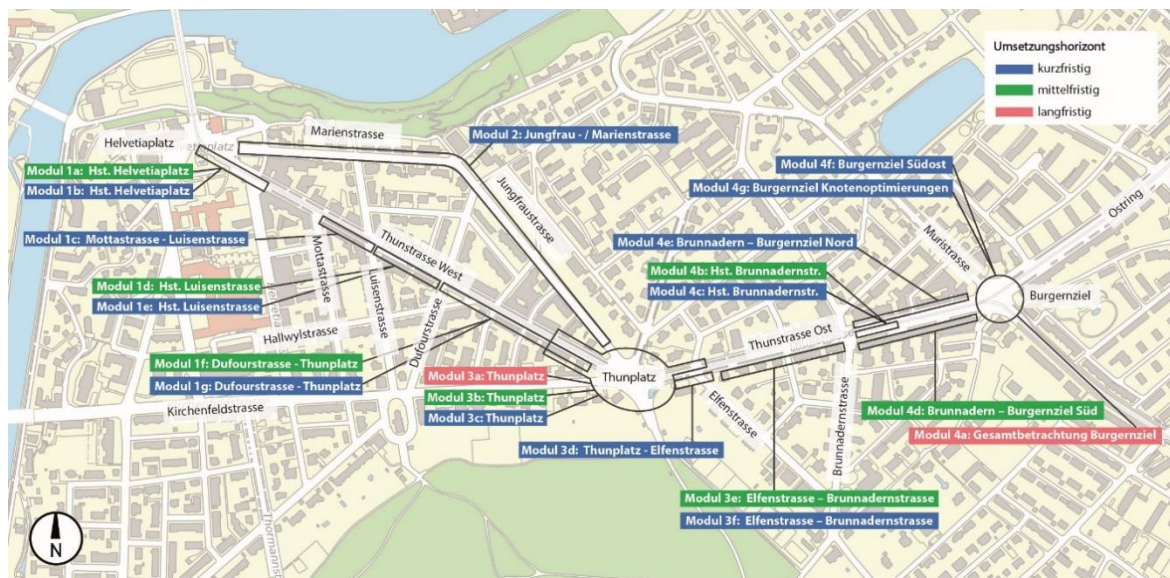


Abbildung 1: Modulübersicht

Die Bearbeitung der einzelnen Module ist seit Sommer 2024 im Gang. Ziel ist, die bestehenden Defizite schrittweise zu beheben und insbesondere die Verkehrssicherheit sowie die Qualität für den Fuss- und Veloverkehr spürbar zu verbessern. Dazu wurden einerseits Kurzfristmassnahmen

<sup>1</sup> Vgl. dazu die Medienmitteilung von BERNMOBIL vom 7. Juli 2025 <https://www.bernmobil.ch/de/rueckzug-plangenehmigung-thunstrasse>

definiert, die ab Mitte 2026 – unter dem Vorbehalt von Einsprachen im Baugesuchsverfahren – umgesetzt werden sollen. Im Verlauf des Prozesses zeigte sich jedoch, dass einzelne Massnahmen grössere bauliche Eingriffe erfordern und deshalb nicht im vorgesehenen Zeithorizont realisiert werden können. Diese wurden deshalb als Mittelfristmassnahmen definiert, deren Umsetzung ab 2030 vorgesehen ist. Langfristige Massnahmen mit einem Zeithorizont ab 2040 bilden den dritten Handlungsschwerpunkt. Diese sind nicht nur auf den geplanten Gleisersatz von BERNMOBIL in der Thunstrasse Ost abgestimmt, sondern erfordern zwingend auch den Abschluss des Projekts Städtische Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern (ZBBS) aufgrund von Verkehrsverlagerungen während der Bauzeit. Zudem wird eine spürbare Reduktion des MIV-Aufkommens angestrebt, um die notwendigen Umgestaltungen realisieren zu können.

Für die Kurzfristmassnahmen wurden Bauprojekte mit Kostenschätzungen ausgearbeitet, auf deren Grundlage vorliegend ein Ausführungskredit beantragt wird. Für die weitere Projektierung der Mittelfristmassnahmen wird mit vorliegendem Antrag ebenfalls ein Kredit beantragt. Für die Langfristmassnahmen ist vorgesehen, zu einem späteren Zeitpunkt einen Planungskredit zu beantragen, um die notwendigen Vertiefungen und die Erarbeitung der Projektierungsgrundlagen sicherzustellen. Der Begleitgruppe «Verkehrliche Gesamtsicht» wurden die Kurz-, Mittel- und Langfristmassnahmen am 30. Juni 2025 anlässlich einer Begehung vorgestellt.

Nachfolgend werden die Kurz- und Mittelfristmassnahmen erläutert. Die Situationspläne zu den Kurzfristmassnahmen sind auf der Projektwebseite einsehbar: [www.bern.ch/two](http://www.bern.ch/two). Die Nummerierung der Module richtet sich nach der geographischen Lage; die nachfolgende Darlegung folgt der zeitlichen Planung ihrer Umsetzung. Wo gewisse Module vorderhand nicht umgesetzt werden sollen, wird explizit darauf verwiesen (s. Kap. 3.3 und 3.4).

Im Zuge der Vorarbeiten hat sich zudem gezeigt, dass darüber hinaus bereits gewisse Sofortmassnahmen sinnvoll und möglich sind. Sie erfordern keine Bewilligung und werden nicht über den vorliegenden Kredit finanziert, sondern über die Mittel gemäss Reglement vom 13. Juni 1999 über die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (RFFV; SSSB 761.4). Der Transparenz und Vollständigkeit halber wird nachfolgend aber trotzdem darauf eingegangen (Kap. 3.2).

### 3.2 Sofortmassnahmen

Damit im fraglichen Perimeter rasch erste Verbesserungen spürbar werden, sind an verschiedenen Orten Sofortmassnahmen vorgesehen, die sich derzeit bereits in Umsetzung befinden. Konkret werden, wo dies möglich ist, auf den Trottoirs Markierungen zur klaren optischen Trennung zwischen Fuss- und Veloflächen angebracht, indem die Veloführung klar gekennzeichnet wird. Dadurch können die Konflikte zwischen dem Fuss- und Veloverkehr reduziert werden. Schnelle E-Bikes müssen zudem seit dem Inkrafttreten der neuen Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21) am 1. Juli 2025 dort jeweils auf der Strasse fahren. Sobald dies möglich ist – vgl. dazu die nachfolgend umschriebenen Kurz-, Mittel- und Langfristmassnahmen –, werden diese Markierungsmassnahmen (zumeist) durch bauliche Massnahmen abgelöst.

Konkret werden für folgende Abschnitte solche Markierungen angebracht:

- Thunstrasse West (stadtauswärts): Haltestellenumfahrungen Helvetiaplatz und Luisenstrasse sowie oberer Abschnitt bis Thunplatz;
- Thunstrasse Ost (stadtauswärts): Abschnitt Elfenstrasse bis Brunnadernstrasse;
- Thunstrasse Ost (stadteinwärts): Abschnitt Burgernziel bis Steinerstrasse.

Die Sofortmassnahmen sind aufwärtskompatibel mit den geplanten (baulichen) Kurz- und Mittelfristmassnahmen. Sie machen insbesondere auch deshalb Sinn, weil bei verschiedenen der geplanten

kurz- und mittelfristigen Massnahmen nicht ausgeschlossen werden kann, dass dagegen (wiederum) Einsprachen eingehen werden und es zu grösseren Verzögerungen kommen könnte. In solchen Fällen wäre die Situation dank der Sofortmassnahmen zumindest punktuell bereits spürbar verbessert.

### 3.3 Kurzfristmassnahmen

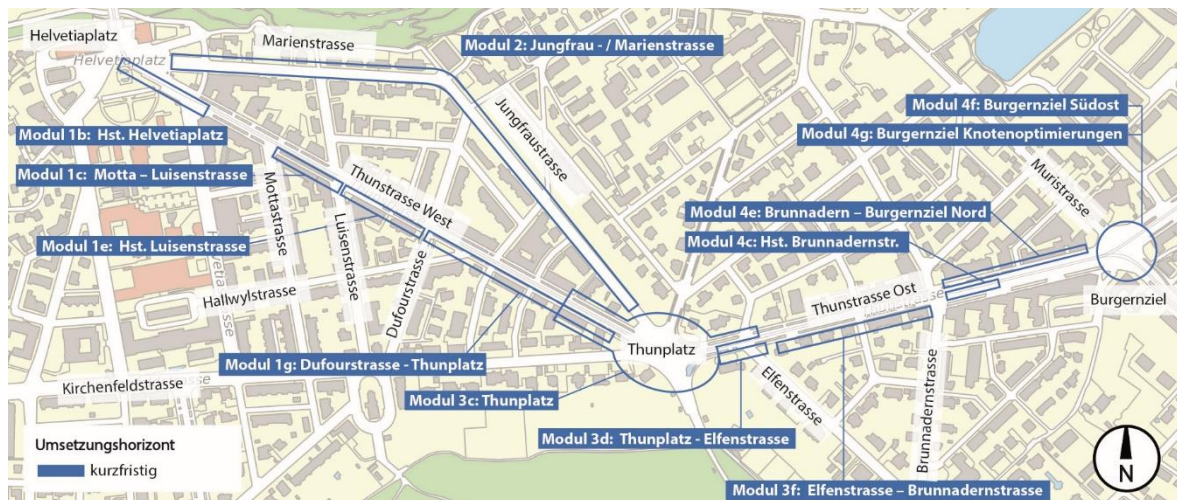


Abbildung 2: Übersicht Kurzfristmassnahmen (die Module 3d, 4c und 4g werden nicht weiterverfolgt)

#### **Modul 1b: Haltestelle Helvetiaplatz**

Als Kurzfristmassnahme ist die Erhöhung der beiden Haltekanten bei der Tramhaltestelle Helvetiaplatz auf der gesamten Länge vorgesehen, sodass künftig die Anforderungen des Bundesgesetzes vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz; BehiG; SR 151.3) erfüllt werden. Damit die Umsetzung im Zuge des 1:1-Gleisersatzes von BERNMOBIL im Herbst 2026 erfolgen kann und Synergien genutzt werden können, wurden der Bewilligungs- und der Submissionsprozess umgehend nach Verabschiedung des Geschäfts durch den Gemeinderat und vorbehaltlich der Kreditbewilligung durch den Stadtrat gestartet.

#### **Modul 1c: Thunstrasse, Abschnitt Mottastrasse – Luisenstrasse (stadtauswärts)**

Für den Veloverkehr in Fahrrichtung stadtauswärts wird ein breiter Radstreifen markiert, welcher die Standards für Velohaupttrouten gemäss Masterplan Veloinfrastruktur erfüllt. Zu diesem Zweck müssen im betrachteten Abschnitt stadtauswärts acht Parkfelder (fünf davon gebührenpflichtig und drei weisse Parkfelder) und ein Anlieferungsparkfeld aufgehoben werden. Die heutige Auslastung der Parkfelder im Quartier lässt die Reduktion des Parkfeldangebots zu. Als Teilkompensation wird vor der Kirchenfeldapotheke ein zusätzliches gebührenpflichtiges Parkfeld anstelle der heutigen Veloparkfelder markiert. Die an dieser Stelle befindliche Veloparkierung vor der Kirchenfeldapotheke wird in die angrenzenden Grünrabatte vor der Liegenschaft Thunstrasse 19 verschoben. Das bisher auf der Südseite der Thunstrasse befindliche Anlieferungsfeld wird in die Luisenstrasse südlich der Thunstrasse verschoben. Dort müssen bestehende Veloabstellplätze weichen, was jedoch aufgrund der im Umfeld verfügbaren Veloparkierung als vertretbar erachtet wird. Das Modul 1c soll im Herbst 2026 zeitgleich mit dem 1:1-Gleisersatz von BERNMOBIL und der hindernisfreien Ausgestaltung der Haltekanten ausgeführt werden, da der betroffene Strassenabschnitt wegen des Gleisersatzes ohnehin gesperrt ist. So können auch Synergien genutzt und Kosten gespart werden. Die Publikation der Massnahmen für dieses Modul hat der Gemeinderat unter Vorbehalt der Kreditbewilligung durch den Stadtrat bereits ausgelöst.



*Modul 1e: Haltestelle Luisenstrasse*

Die beiden Tramhaltekanten werden teilerhöht und erfüllen damit künftig die minimalen BehiG-Anforderungen. Eine vollständige Erhöhung der Haltekante stadtauswärts ist nicht möglich, da hierfür eine Anpassung der Gleislage erforderlich wäre: Höhere Haltekanten bedingen längere Rampen und somit auch einen längeren geraden Gleisabschnitt. Dieser kann im Rahmen des bewilligungsfreien 1:1-Gleisersatzes im Herbst 2026 jedoch nicht umgesetzt werden. Stadteinwärts verhindern die Zufahrten zu den Liegenschaften Thunstrasse Nr. 25 und Nr. 27 eine durchgehende Erhöhung, da sonst die Grundstücke nicht mehr erschlossen wären. Analog zur Haltestelle Helvetiaplatz wurden der Bewilligungs- und der Submissionsprozess für die Teilerhöhung der Haltekanten nach Verabschiedung des Geschäfts durch den Gemeinderat vorbehaltlich der Kreditbewilligung durch den Stadtrat bereits gestartet.

*Modul 1g: Thunstrasse West, Abschnitt Dufourstrasse – Thunplatz (stadtauswärts)*

Ziel dieses Moduls ist es, den Veloverkehr stadtauswärts so lange wie möglich auf der Fahrbahn zu führen und die Benützung des Trottoirs zu unterbinden. Dafür soll das heutige ÖV-Eigenstrasse ab der Haltestelle Luisenstrasse um rund 130 m verkürzt werden; die Umsetzbarkeit dieser Massnahme muss jedoch vorgehend mit einem Verkehrsversuch überprüft werden. Der auf diese Weise allenfalls gewonnene Raum ermöglicht die Markierung eines durchgehenden Radstreifens auf der Fahrbahn bis zur Liegenschaft Thunstrasse 40. Ab dort wird der Veloverkehr wie heute auf das Trottoir zurückgeführt, wo eine Mischfläche mit dem Fussverkehr besteht. Ausgenommen sind schnelle E-Bikes, die weiterhin auf der Fahrbahn geführt werden. Die Gleislage bleibt gegenüber dem Ist-Zustand unverändert, ebenso die Fahrspur stadteinwärts mit der dortigen Längsparkierung.

Die Verkürzung des ÖV-Eigenstrassees und die Auswirkungen auf die ÖV-Fahrzeiten wurden im Rahmen einer Verkehrssimulation geprüft und ermittelt. Der Rückstau auf allen Achsen verändert sich im Vergleich zum Ist-Zustand nur in geringem Mass. Aufgrund der Unsicherheiten im realen Verkehrsverhalten, insbesondere bei stark schwankendem Verkehrsaufkommen, wurde in Absprache mit BERNMOBIL aber beschlossen, vor der definitiven Umsetzung einen Pilotversuch inklusive Monitoring durchzuführen.

*Modul 2: Jungfrau- und Marienstrasse (stadteinwärts)*

Die Jungfrau- und die Marienstrasse werden weiterhin als Einbahnstrassen in Fahrtrichtung stadteinwärts für alle Verkehrsteilnehmenden signalisiert. Neu wird ein durchgehender breiter Radstreifen markiert, um die Standards für Velohaupttrouten zu erfüllen. Die Parkierung auf der rechten Fahrbahnseite muss deshalb vollständig aufgehoben werden. Die Parkierung auf der linken Strassenseite wird zum Teil ebenfalls angepasst, um sie der gültigen Norm anzupassen und einen Teil der auf der rechten Fahrbahnseite wegfallenden Parkfelder zu kompensieren. Gesamthaft fallen rund 100 Parkfelder weg. Die heutige Auslastung der Parkfelder im Quartier und der voraussichtliche künftige Bedarf an Parkiermöglichkeiten lassen diese Reduktion des Parkfeldangebots zu. Umfangreiche Erhebungen auf der Achse Jungfrau- und Marienstrasse sowie in den Seitenstrassen haben gezeigt, dass quartierfremde Fahrzeuge fast die Hälfte der belegten Parkplätze ausmachen. Zudem bestehen Reserven in Form von nicht besetzten Parkfeldern.

*Modul 3c: Thunplatz*

Im Rahmen dieses Moduls werden verschiedene Optimierungen für den Veloverkehr in Form von Markierungen umgesetzt. Die Tram- und Bushaltekanten werden kurzfristig noch nicht hindernisfrei ausgebaut, da ihr Ausbau im Rahmen eines gestalterischen Gesamtkonzepts zur Aufwertung des gesamten Thunplatzes als Mittelfristmassnahme (ab 2030) vorgesehen ist.

*Modul 3f: Thunstrasse, Abschnitt Elfenstrasse – Brunnadernstrasse (stadtauswärts)*

Ab Höhe der Liegenschaft Thunstrasse 92 wird eine bauliche Trennung zur Verdeutlichung der Fuss- und Veloführung und zur Rückführung des Veloverkehrs auf die Fahrbahn umgesetzt. Durch diese klare Flächenzuweisung werden die Konflikte zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr minimiert.

*Modul 4e: Thunstrasse, Abschnitt Brunnadernstrasse – Burgernziel, Nordseite (stadteinwärts)*

In diesem Modul werden Optimierungen für den Veloverkehr auf der Nordseite der Thunstrasse (stadteinwärts) umgesetzt. Da die Gleislage des Trams und die Baumreihe gegeben sind, kommt als Lösungsansatz nur eine rückwärtige Veloführung auf dem Trottoir in Frage. Die Flächen des Fuss- und des Veloverkehrs werden baulich getrennt. Durch diese klare Flächenzuordnung werden die Konflikte zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr minimiert. Im Bereich der Möblierung der Tramhaltestelle besteht jedoch eine Engstelle, in der die Breite für eine Trennung des Fuss- und des Veloverkehrs nicht ausreicht. Für diesen Abschnitt soll ein Pilotbetrieb durchgeführt werden. Im Vordergrund steht trotz des engen Querschnitts eine Trennung des Fuss- und Veloverkehrs. Die fünf gebührenpflichtigen Parkfelder, welche zwischen den Alleebäumen liegen, sollen aufgehoben werden, um Gefahrenstellen für den Veloverkehr zu vermeiden.

*Modul 4f: Burgernziel, Südost (in Fahrtrichtung Ostring)*

Bei der Ausfahrt Burgernziel in Richtung Ostring fehlt auf dem ersten Abschnitt bis zur Liegenschaft Nr. 6 ein separates Veloangebot. Heute wird der Veloverkehr bis dort auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit dem MIV geführt und anschliessend auf dem Trottoir mit einem baulich vom Fussverkehr abgetrennten Weg. Um den Veloverkehr bereits ab dem Burgernziel auf dem Trottoir zu führen, werden zwei Elemente des bestehenden Geländers geöffnet und das Trottoir wird abgesenkt. Die Massnahme verbessert auch die Erschliessung des Murifeld-Quartiers. Auf eine bauliche Trennung von Fuss- und Veloverkehr wird auf diesem kurzen Teilstück verzichtet. Zudem werden weitere kurzfristige Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit laufend geprüft.

*Nicht weiterverfolgte Module*

Geprüft wurden im **Modul 3d** verschiedene Varianten für ein Veloangebot auf der Fahrbahn oder auf dem Trottoir stadtauswärts (Abschnitt Thunplatz – Elfenstrasse). Ein Radstreifen auf der Fahrbahn würde einen Spurabbau für den motorisierten Individualverkehr bedingen. Ein solcher Spurabbau ist aus Kapazitätsgründen in absehbarer Zeit nicht möglich, zumal dies Abschnitte betrifft, in denen die Stadt über einen allfälligen Abbau nicht selbst bzw. nur zusammen mit Bund und Kanton entscheiden könnte. Eine Führung des Veloverkehrs auf dem Trottoir bereits ab dem Thunplatz würde bedingen, dass der Veloverkehr die Elfenstrasse sicher queren kann. Geprüft wurden deshalb verschiedene Varianten zur Querung der Elfenstrasse mit und ohne Velovortritt. Es konnte jedoch keine überzeugende Lösung gefunden werden. Das Problem liegt vor allem in der ungenügenden Sichtbarkeit der Velofahrenden bei abbiegenden Fahrzeugen. Damit die Velofahrenden rechtzeitig erkennbar wären, müssten Bäume gefällt werden. Dies entspricht jedoch nicht den vorgegebenen Rahmenbedingungen. Deshalb muss der Veloverkehr auf dem Abschnitt zwischen dem Thunplatz und der Elfenstrasse im Mischverkehr mit dem MIV geführt werden. Auf der Fahrbahn wurden jedoch bereits zusätzliche Velopiktogramme markiert, um auf die gemeinsame Nutzung hinzuweisen. Sollten sich – dies gilt für die gesamte Strecke Thunplatz-Burgernziel – aufgrund der Entwicklung des MIV Möglichkeiten für einen Spurabbau eröffnen, würde dies selbstverständlich geprüft.

Im **Modul 4c** wurde im Bereich der Haltestelle Brunnadernstrasse stadteinwärts ein überfahrbares Haltestellenkap mit Anhebung der MIV-Fahrbahnen geprüft. Ziel der Fahrbahnanhebung wäre es gewesen, einen BehiG-gerechten Einstieg mit entsprechend erhöhter Haltekante zu ermöglichen. Die kurzfristige Umsetzung einer Fahrbahnanhebung wurde jedoch verworfen, da ohne Anpassung der Gleislage keine ausreichenden Fahrspurbreiten für den MIV gewährleistet werden können.

Im Rahmen des **Moduls 4g** wurde zusätzlich geprüft, ob die beiden westlichen Zebrastreifen am Knoten Burgernziel mittels Lichtsignalanlage (LSA) geregelt werden können. Der heutige Zustand mit mehreren gleichgerichteten Fahrspuren ohne Schutzinsel stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Eine LSA-Regelung würde zwar die Sicherheit erhöhen, die Vorabklärungen zeigten jedoch verschiedene gravierende Nachteile: unregelmässige und lange Wartezeiten für den Fussverkehr mit entsprechend hohem Missachtungspotenzial, starke Kapazitätseinbussen für MIV und ÖV, fehlende Durchkoordination der Querungen sowie zu schmale Schutzinseln für pulkartige Fussverkehrsströme. Vor diesem Hintergrund wird die Massnahme im aktuellen Projekt nicht weiterverfolgt, soll jedoch im Rahmen einer langfristigen Betrachtung zum Burgernziel erneut geprüft werden.

### 3.4 Mittelfristmassnahmen

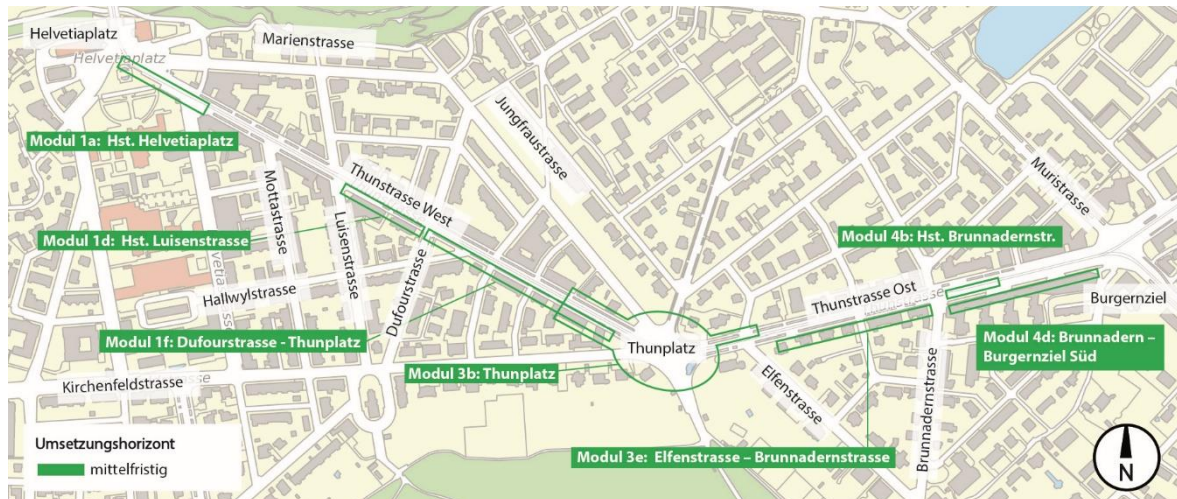


Abbildung 3: Übersicht Mittelfristmassnahmen (Modul 4b wird nicht weiterverfolgt)

#### Modul 1a: Haltestelle Helvetiaplatz

Im Rahmen des Moduls 1a wird die Veloumfahrung, welche bereits als Sofortmassnahme mit Markierungen gekennzeichnet wurde, baulich umgesetzt. Die bauliche Umsetzung wurde jedoch bewusst nicht mit der Haltekantenerhöhung (Kurzfristmassnahme) gekoppelt, weil die Projektierung und Umsetzung Zeit benötigt und ein Baubewilligungsverfahren mit Einsprachemöglichkeit durchlaufen werden muss. Die bauliche Trennung zwischen den Flächen des Veloverkehrs und des Fussverkehrs erfolgt mittels eines Höhenversatzes und ist damit taktil erkennbar. Damit sollen die Konflikte zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr weiter minimiert und gleichzeitig die Vorgaben des BehiG erfüllt werden. Aufgrund der gewählten Radien und vorhandenen Breiten ist die Haltestellenumfahrung für schnelle Elektrowelos (>25 km/h) nicht geeignet. Diese bleiben weiterhin auf der Fahrbahn. Für die Haltestellenumfahrung wird deshalb weiterhin die Signalisation *Fussweg, Velo gestattet, Motorfahräder verboten* signalisiert.

#### Modul 1d: Haltestelle Luisenstrasse

Im Rahmen des Moduls 1d wird wie beim Helvetiaplatz die als Sofortmassnahme (Markierung) realisierte Veloumfahrung der Haltestelle Luisenstrasse stadtauswärts baulich umgesetzt. Die bauliche Trennung zwischen den Flächen des Veloverkehrs und des Fussverkehrs erfolgt wiederum mittels eines Höhenversatzes, die schnellen Elektrowelos (>25 km/h) bleiben auch hier weiterhin auf der Fahrbahn. Für die Haltestellenumfahrung ist deshalb analog zum Ostring ein Fussweg mit dem Zusatz *Velo gestattet* und *Motorfahräder verboten* signalisiert. Auf Höhe der Zufahrten zu den Parzellen 111 und 209 werden die Velos zurück auf die Fahrbahn geführt, wo die Realisierung eines 2.50 m breiten Radstreifen vorgesehen ist. Dafür müssen vier Parkfelder und ein Anlieferungsfeld ersatzlos aufgehoben werden.



*Modul 1f: Thunstrasse, Abschnitt Dufourstrasse – Thunplatz*

Die Mittelfristmassnahme des Moduls 1f baut auf der Kurzfristmassnahme des Moduls 1g auf und umfasst als weitere Optimierung für den Veloverkehr einen abgetrennten Radbereich. Die Länge der Trennung resp. der Veloführung auf dem Trottoir wird durch die Ergebnisse des Pilotversuchs im Rahmen der Kurzfristmassnahme (vgl. Modul 1g) definiert. Wenn der Pilotversuch nicht erfolgreich ist, wird der Veloverkehr auf der ganzen Länge zwischen der Hallwylstrasse und dem Thunplatz auf dem Trottoir geführt und vom Fussverkehr baulich getrennt. Ansonsten wird das Velo auf einem 2.50 m breiten Radstreifen auf der Strasse geführt und erst im Bereich der Thunstrasse 40 auf das Trottoir geführt. Ab dem Punkt, an dem das Velo auf das Trottoir wechselt, wird dort die Signalisation *Fussweg, Velo gestattet, Motorfahräder verboten* signalisiert.

*Modul 3b: Thunplatz*

Es erfolgt eine gestalterische Aufwertung des Thunplatzes inklusive Erneuerung der Lichtsignalanlage. In diesem Rahmen wird die Tramhaltestelle in der Kreiselmitte mittels Teilerhöhungen der Haltekanten hindernisfrei ausgebaut. Durch die Absenkung des Tramperrons in der Mitte wird auch eine hindernisfreie Querung des Tramtrassees im Bereich der Tramhaltestelle ermöglicht. Die Bushaltekante stadtauswärts wird in die Thunstrasse Ost verschoben und dort vollständig hindernisfrei ausgebaut. Die denkmalpflegerische wichtige Sichtachse aus der Thunstrasse West auf das Wasserschloss bleibt dadurch gewahrt.

*Modul 3e: Thunstrasse Ost, Abschnitt Elfenstrasse – Brunnadernstrasse*

Wenn mit der Trennung zwischen dem Fuss- und dem Veloverkehr (kurzfristig umgesetztes Modul 3f) positive Erfahrungen gemacht werden, wird die Trennung stadtauswärts auf dem gesamten Abschnitt zwischen der Elfenstrasse und der Brunnadernstrasse umgesetzt. Das Trottoir wird wie bis anhin signalisiert mit *Fussweg, Velo gestattet, Motorfahräder verboten*.

*Modul 4d: Thunstrasse Ost, Abschnitt Brunnadernstrasse – Burgernziel, Südseite*

Das Modul 4d umfasst Massnahmen für den Bus, den MIV und den Veloverkehr und ermöglicht – auf rund zwei Dritteln des Abschnitts – insbesondere die vom Quartier gewünschte Pflanzung von Allee-Bäumen. Die Bushaltestelle Fahrtrichtung stadtauswärts wird in westlicher Richtung verschoben und vollständig hindernisfrei ausgebaut. Der Veloverkehr wird auf einem baulich mit Höhenversatz von den MIV-Fahrspuren abgetrennten Radweg geführt. Dieser umfährt die Bushaltestelle rückwärtig. Der Fussweg befindet sich nicht vollständig auf der öffentlichen Parzelle, weil die Parzellengrenze ca. 0.90 m nördlich der Fassade der Überbauung Burgernziel verläuft. Die Eigentümerschaft kann ohne Rücksprache mit der Stadt Auslagen und Plakate innerhalb dieser 0.90 m platzieren, wodurch sich die nutzbare Breite der Gehfläche entsprechend reduziert. Eine langfristige Umgestaltung ist erst ab 2035 bzw. 2040 realistisch (siehe Modul 4a). Die Massnahmen sind dabei mit der vorgesehenen Langfristlösung aufwärtskompatibel.

*Nicht weiterverfolgtes Modul*

Da die Kurzfristmassnahme (vgl. Modul 4c) ohne Gleisverschiebungen nicht realisierbar ist, wurden im Rahmen des **Moduls 4b** Mittelfristmassnahmen gesucht, einerseits für die Spuraufteilung in Fahrtrichtung stadteinwärts mit Anpassung der Gleislage, andererseits für die Kapüberfahrt für den Veloverkehr. Die geprüften Varianten wurden aus verschiedenen Gründen verworfen. Die Kapüberfahrt ist im bernischen Strassennetz bislang nicht erprobt. Ein erster Versuch soll im Rahmen der Gleissanierung Seftigenstrasse in Wabern erfolgen (frühestens 2029). Zudem müsste das Gleis stadteinwärts auf einem längeren Abschnitt vor Ablauf der Lebensdauer angepasst werden (Wertvernichtung). Insgesamt handelt es sich bei dieser Variante um einen kostspieligen Zwischenzustand, der weder betrieblich noch wirtschaftlich überzeugt und nicht aufwärtskompatibel mit der langfristigen Lösung (Modul 4a) ist. Eine mittelfristige Umsetzung von Massnahmen wird daher nicht weiterverfolgt.

## 4. Schnittstelle zu Drittprojekten

### 4.1 *Projekt 1:1-Gleisersatz von BERNMOBIL*

Bei der Traminfrastruktur besteht in der Thunstrasse West dringender Erneuerungsbedarf. BERNMOBIL reichte im Sommer 2024 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Plangenehmigungsgesuch für einen Gleis- und Fahrleitungersatz ein. Das Projekt umfasste im Wesentlichen die Erneuerung der Gleise vom Helvetiaplatz bis zur Luisenstrasse, die Ertüchtigung der Fahrstromanlage vom Helvetiaplatz bis zum Thunplatz sowie die teilweise hindernisfreie Ausgestaltung der vier Haltekannten der Tramhaltestellen Helvetiaplatz und Luisenstrasse.

Nach eingehender Prüfung der zahlreichen Einsprachen, der amtlichen Fachberichte sowie der Durchführung verschiedener Einspracheverhandlungen kam BERNMOBIL in Absprache mit der Stadt Bern zum Schluss, dass innert nützlicher Frist keine konsensfähige Lösung gefunden werden kann. BERNMOBIL zog das Plangenehmigungsgesuch deshalb zurück. Um die Sicherheit des Trambetriebs auf dem betroffenen Gleisabschnitt dennoch zu gewährleisten, wird BERNMOBIL im Herbst 2026 die Gleise 1:1 ersetzen und zudem fünf bestehende Fahrleitungsmasten sowie den Fahrdraht erneuern. Diese Arbeiten sind bewilligungsfrei.

Es ist naheliegend und sinnvoll, die hindernisfreie Umgestaltung der vier Haltekannten an den Tramhaltestellen Helvetiaplatz und Luisenstrasse zeitgleich mit dem 1:1-Gleisersatz von BERNMOBIL im Herbst 2026 umzusetzen. Durch die gemeinsame Ausführung muss der Trambetrieb nicht zweimal unterbrochen werden, was nicht nur kosteneffizienter ist, sondern auch die Belastung für die betroffene Bevölkerung reduziert. Weiter werden in diesem Zuge geringfügige Anpassungen an der Siedlungsentwässerung zur langfristigen Sicherung der Funktionstüchtigkeit der Kanalisation vorgenommen. Und schliesslich soll mit Verbesserungen an der Strassenentwässerung im Bereich Helvetiaplatz die Betriebssicherheit von BERNMOBIL erhöht werden. Heute kann sich bei Starkregen das Regenwasser beim Helvetiaplatz so stark sammeln, dass Betriebsunterbrüche angeordnet werden müssen, dies soll künftig verhindert werden.

### 4.2 *Werkleitungssanierung von Energie Wasser Bern (ewb)*

Neben der Gleisanlage von Bernmobil ist auch ewb vom Rückzug des Plangenehmigungsverfahrens betroffen. ewb muss in diesem Abschnitt die Elektroinfrastruktur sanieren. Dies betrifft einerseits die Längsverbindung entlang der Thunstrasse zwischen der Trafostation Thunstrasse (südlich der Luisenstrasse) und der Trafostation Dufourstrasse. Der Block weist eine Länge von ca. 180m auf, die beiden Trafostationen müssen nicht saniert werden. Andererseits müssen auch die Elektroleitungsquerungen unter dem Gleistrog saniert werden. Aufgrund der knappen Zeitressourcen im Herbst 2026 wird die Längsverbindung von ewb idealerweise vorgezogen oder aber im Nachgang realisiert. Die Elektroleitungsquerungen werden zusammen mit dem 1:1-Gleisersatz saniert (Synergien).

### 4.3 *Tempo 30 Helvetiaplatz, Berna- und Aegertenstrasse*

Im Rahmen des vom Gemeinderat im Jahr 2020 beschlossenen zweiten Pakets Tempo 30 soll auf dem Helvetiaplatz, auf der Bernastrasse zwischen Helvetiaplatz und Verzweigung Aegertenstrasse sowie auf der Aegertenstrasse bis Kreuzung Kirchenfeldstrasse Tempo 30 eingeführt werden (heute Tempo 50). Die Quartiervertretung Stadtteil 4 hat dem Vorhaben zugestimmt. Die Publikation wurde aufgrund verschiedener Faktoren verzögert (Abklärungen aufgrund Änderung Signalisationsverordnung, verkehrliche Gesamtsicht GTO). Damit die Verkehrssicherheit und die Veloinfrastruktur verbessert werden können und der Abschnitt lärmsaniert werden kann, wird die Massnahme noch im laufenden Jahr publiziert und – sofern dagegen keine Beschwerden erhoben werden – im ersten Semester 2026 umgesetzt.

## 5. Kosten und Finanzierung

### 5.1 Ausführungskredit Kurzfristmassnahmen

	Allgemeiner Haushalt	Sonderrechnung Stadtentwässerung	Total beantragter Kredit
<b>Vorgezogene Kurzfristmassnahmen (Module 1b, 1c, 1e)</b>			
Baukosten	1 652 000.00		1 652 000.00
Baukostenrisiko*	655 000.00		655 000.00
Baukostenanteil 1:1 Gleisersatz	81 000.00	111 000.00	192 000.00
Honorare	499 000.00		499 000.00
Baunebenkosten	245 000.00		245 000.00
Unvorhergesehenes**	304 000.00	10 000.00	314 000.00
<b>Total</b>	<b>3 436 000.00</b>	<b>121 000.00</b>	<b>3 557 000.00</b>
<b>Kurzfristmassnahmen</b>			
Baukosten	1 086 000.00		1 086 000.00
Honorare	583 000.00		583 000.00
Baunebenkosten	62 000.00		62 000.00
Unvorhergesehenes**	169 000.00		169 000.00
<b>Total</b>	<b>1 900 000.00</b>		<b>1 900 000.00</b>
<b>Total Kosten (inkl. MWST 8,1%)</b>	<b>Fr. 5 336 000.00</b>	<b>121 000.00</b>	<b>5 457 000.00</b>

\* Im Kredit enthalten sind die Risikokosten (Baukostenrisiko), falls die Stadt die Haltekantenerhöhung nicht zusammen mit dem 1:1-Gleisersatz von BERNMOBIL umsetzen kann, zum Beispiel wegen Einsprachen im Baubewilligungsverfahren.

\*\* Gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Reglements über die Spezialfinanzierung für Kunst im öffentlichen Raum (KiöR-Reglement, KiöRR; SSSB 423.1) ist in Baukrediten für öffentliche Bauten und Anlagen der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün ein Prozent der über den allgemeinen Haushalt finanzierten Bausumme exkl. MWST für Kunst im öffentlichen Raum vorzusehen und in die Spezialfinanzierung einzulegen, höchstens aber Fr. 500 000.00 im Einzelfall. Die Beträge von Fr. 28 000.00 (Vorgezogene Kurzfristmassnahmen) und Fr. 16 000.00 (Kurzfristmassnahmen) sind in den Kostenstellen «Unvorhergesehenes» enthalten.

Hinweis: Die Projektierung der Kurzfristmassnahmen in der Höhe von Fr. 170 000.00 (inkl. MwSt.) wurde über die bewilligten GTO-Kredite finanziert. Die betreffenden Kredite (IN510-001115, IN510-001096, IN850-001019, IN510-001099) werden per Ende 2025 abgeschrieben und raschmöglichst abgerechnet (siehe Kap. 1 und 2).

### 5.2 Projektierungskredit Mittelfristmassnahmen

Honorare (Projektierung bis Auflageprojekt)	Fr.	1 101 000.00
Diverses / Unvorhergesehenes (10%)	Fr.	110 000.00
<b>Total Kosten (inkl. MWST. 8,1%)</b>	<b>Fr.</b>	<b>1 211 000.00</b>

## 6. Kapitalfolgekosten

Die Ausführungskosten der Kurzfristmassnahmen werden über den allgemeinen Haushalt der Stadt Bern finanziert. Die Finanzierung der Kanalisationsarbeiten erfolgt über die Sonderrechnung Stadtentwässerung. Für die Ausgabekompetenz massgebend ist hier die Kreditsumme inklusive

Mehrwertsteuer (Fr. 121 000.00). Abschreibung und Verzinsung werden jedoch auf der Kreditsumme ohne Mehrwertsteuer (gerundet: Fr. 112 000.00) berechnet, da die Sonderrechnung Stadtentwässerung vorsteuerabzugsberechtigt ist (siehe Ziff. 6.2).

#### 6.1 Kapitalfolgekosten allgemeiner Haushalt (Tiefbau)

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	40. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	5 336 000.00	5 202 600.00	5 069 200.00	133 400.00
Abschreibung 2.5%	133 400.00	133 400.00	133 400.00	133 400.00
Zins 1.3%	69 370.00	67 635.00	65 900.00	1 735.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>202 770.00</b>	<b>201 035.00</b>	<b>199 300.00</b>	<b>135 135.00</b>

#### 6.2 Kapitalfolgekosten Sonderrechnung Stadtentwässerung

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	80. Jahr
Anschaffungs-/ Restbuchwert	112 000.00	110 600.00	109 200.00	1 400.00
Abschreibung 1.25%	1 400.00	1 400.00	1 400.00	1 400.00
Zins 1.3%	1 455.00	1 440.00	1 420.00	20.00
<b>Kapitalfolgekosten</b>	<b>2 855.00</b>	<b>2 840.00</b>	<b>2 820.00</b>	<b>1 420.00</b>

Der Projektierungskredit der Mittelfristmassnahmen wird später in den Hauptkredit aufgenommen. Anlagen im Bau werden nach HRM2 nicht abgeschrieben, die Abschreibung erfolgt erst nach Inbetriebnahme zum entsprechenden Abschreibungssatz der Kategorie. Bei Nichtrealisierung des Projekts erfolgt die sofortige Abschreibung der aufgelaufenen Investitionskosten.

## 7. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
Strassenbau / Hindernisfreie Haltestellen	40%	60%
Siedlungsentwässerung	80%	20%

## 8. Beiträge Dritter

Das Gesamtprojekt GTO war Bestandteil des Agglomerationsprogramms 1. Generation (AP 1). Der geplante Umsetzungszeitpunkt der Mittelfristmassnahmen verunmöglicht nun die Mitfinanzierung über das AP 1, gleichzeitig sind auch Mitfinanzierungen innerhalb der Agglomerationsprogramme 2 - 4 nicht möglich. Die Massnahme Jungfrau-/Marienstrasse ist im AP 5 angemeldet (BM.FVV-Ü.01.27). Sobald 2026 die Leistungsvereinbarung zum AP 5 vorliegt, ist diese Mitfinanzierung gesichert. Für die weiteren Projektelemente (sowohl Kurzfrist- als auch Mittelfristmassnahmen) wird die Mitfinanzierung respektive ein Abtausch innerhalb von Pauschalpaketen geprüft. Verschiebt sich die Umsetzung weiter, könnte auch eine Neuanmeldung im AP 6 erfolgen. Bei einer Mitfinanzierung durch das AP 5 übernimmt der Kanton voraussichtlich 35 Prozent der vom Bund nicht gedeckten anrechenbaren Kosten. Falls für einzelne Projektelemente keine Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm zustande kommen sollte, ist dennoch zu prüfen, ob und in welcher Höhe Kantonsbeiträge nach Artikel 59 des kantonalen Strassengesetzes vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11) möglich sind.

## 9. Projektlauf / Termine

Die modulare Bearbeitung bedingt die Einreichung mehrerer Baugesuche. Deshalb erfolgen die Projektierung und Realisierung der Einzelmassnahmen etappiert.

### *Kurzfristmassnahmen 1. Etappe (Module 1 b, c, e)*

Erarbeitung Bau-/Auflageprojekt	4. Quartal 2025
Bewilligungsverfahren / Ausschreibung	4. Quartal 2025 / 1. Quartal 2026
Baustart	3. Quartal 2026
Inbetriebnahme	4. Quartal 2026

### *Kurzfristmassnahmen 2. Etappe (Module 1g, 2, 3c, 3f, 4e, 4f):*

Erarbeitung Auflageprojekte	ab 1. Quartal 2026
Bewilligungsverfahren	ab 2. Quartal 2026
Ausschreibungen	ab 4. Quartal 2026
Baustart	ab 1. Quartal 2027
Inbetriebnahme	ab 1. Quartal 2027

### *Mittelfristmassnahmen:*

Erarbeitung Bau-/Auflageprojekt	ab 2027
Ausführungskredit	ab 2028
Bewilligungsverfahren	ab 2028 / 2029
Ausschreibung	ab 2029
Baustart	ab 2030
Inbetriebnahme	ab 2030

Der Terminplan für die Umsetzung ist selbstredend abhängig von der Kreditbewilligung sowie dem Verlauf der verschiedenen Bewilligungsverfahren.

## 10. Klimaverträglichkeitsbeurteilung

Die geplanten Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr leisten einen Beitrag zur Erhöhung der Energieeffizienz bei der Mobilität gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b des Reglements vom 17. März 2022 über Klimaschutz (Klimareglement; KR; SSSB 820.1) und zur Reduktion des Verbrauchs fossiler Treibstoffe gemäss Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d. Damit wird ein positiver Beitrag an die Zielerreichung des Absenkpfeils des Klimareglements geleistet. In der Mittelfristmassnahme 4d (Brunnadernstrasse – Burgernziel Süd) ist die Pflanzung von Allee-Bäumen geplant, was sich positiv auf das Klima und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum auswirkt. Die Vorlage ist insgesamt mit den Zielen des Klimareglements vereinbar.

## 11. Fakultatives Referendum

Der Beschluss gemäss Ziffer 3 unterliegt dem fakultativen Referendum gemäss Artikel 51 Absatz 3 der Gemeindeordnung der Stadt Bern (GO; SSSB 101.1) und Artikel 70 des Reglements über die politischen Rechte (RPR; SSSB 141.1).



## Antrag

1. Der Stadtrat nimmt Kenntnis vom Bericht des Gemeinderats betreffend Thunstrasse West und Ost: Kurz- und Mittelfristmassnahmen, weiteres Vorgehen; Projektierungs- und Ausführungskredite.
2. Er nimmt zur Kenntnis, dass die bereits bewilligten Projektierungskredite «Gesamtprojekt Thunstrasse-Ostring» (GTO) im Rechnungsjahr 2025 vollständig beschrieben wurden und beauftragt den Gemeinderat, die Kreditabrechnungen IN510-001115 (alt: I5100369; Gesamtanierung Thunstrasse Ost), IN510-001096 (alt: I5100301; Umgestaltung Thunplatz), IN850-001019 (alt: I8500221; Siedlungsentwässerung Thunstrasse West) und IN510-001099 (alt: I5100443; Gleissanierung Thunstrasse West) zu erstellen und den zuständigen Organen zur Genehmigung vorzulegen.
3. Für die Umsetzung der Kurzfristmassnahmen und der Massnahmen Siedlungsentwässerung wird ein Ausführungskredit von total Fr. 5 457 000.00 (Fr. 5 336 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto IN510-001708 [Gemeinkostensammler GS510-IK-000035] und Fr. 121 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto IN850-001207 [Gemeinkostensammler GS850-IK-000003]) genehmigt.
4. Für die Projektierung der Mittelfristmassnahmen wird ein Projektierungskredit von Fr. 1 211 000.00 zu Lasten der Investitionsrechnung, Konto IN510-001707 (Gemeinkostensammler GS510-IK-000035) genehmigt.
5. Der Gemeinderat wird beauftragt, diese Beschlüsse zu vollziehen.

Bern, 12. November 2025

Der Gemeinderat