

Stadtratssitzung vom 24. August 2016

Interpellation Nr. I 2/2016

Interpellation betreffend BLS Werkstätte im ESP Thun – Verdichten auch in der Arbeitszone und Beschleunigung der Entwicklungen in diesem Gebiet

Fraktion Grüne vom 3. Juni 2016; Beantwortung

Wortlaut der Interpellation

Die BLS benötigt für ihre Werkstatt einen neuen Standort. Auslöser für diese Neuausrichtung in der Fahrzeuginstandhaltung war der Umstand, dass die von den SBB gemietete Werkstätte Bern-Aebimatt voraussichtlich nur noch bis 2019 zur Verfügung stehen wird. Dort führt die BLS heute die betriebsnahe Instandhaltung (Fahrzeugreinigung, Wartungsarbeiten, Kontrollen und Reparaturen) ihrer Züge für die S-Bahn Bern durch. Die BLS plante die neue Werkstätte in Riedbach, was einen Verlust von rund 20 Hektaren Kulturland bedeutet hätte. Entsprechend gross war der Widerstand und es wurde eine breit abgestützte Begleitgruppe für die Suche nach alternativen Standorten eingesetzt. Hinterfragt werden soll auch der Flächenbedarf und die Zwei-Standortstrategie. Oberstes Ziel der Gruppe ist, den Kulturlandverlust zu verringern.

Thun ist nun einer von fünf möglichen verbleibenden Standorten (1xKonolfingen, 3xBern-West, 1xThun) für eine neue BLS-Werkstätte. Der ESP Thun Nord ist der einzige, bei dem kein Kulturland (von mind. 10 ha) überbaut wird. Der Thuner Gemeinderat hat sich in erster Stellungnahme am 3. Mai 2016 negativ über diesen Standort geäußert. Es stellen sich uns folgende Fragen:

1. Was spricht aus Sicht Gemeinderat gegen die BLS Werkstätte in Thun?
2. Hat sich der Gemeinderat mit dem Flächenbedarf auseinandergesetzt und könnte dieser illustriert werden?
3. Was ist auf diesem Gelände bislang geplant?
4. Seit wann laufen diese Planungen, wie konkret sind diese?
5. Wäre es im Sinne der Verdichtung auch in der Arbeitszone nicht denkbar, beide Nutzungen zu kombinieren (z.B. Werkhalle mit darüber liegender Büronutzung)?
6. Könnte die Werkstätte, die auf Grund des Bedarfs der BLS schnell geplant und gebaut werden muss, nicht beschleunigend für die langsame Entwicklung des ESP wirken?
7. Mit der Werkstätte würden rund 300 Arbeitsplätze im Industriebereich auf Thun verlegt: erachtet der Gemeinderat diese nicht auch als wichtig für Thun?
8. Wenn die Werkstätte nicht im ESP Thun gebaut werden kann, dann droht ein Kulturlandverlust von mindestens 10 ha; erachtet dies der Gemeinderat als vernachlässigbar?
9. Die Verkehrsbetriebe STI sind auf der Suche nach einem Standort für eine neue Busgarage, gäbe es allenfalls Synergien BLS Werkstätte/STI Garage im ESP Thun?

Antwort des Gemeinderates

Zu Frage 1: Was spricht aus Sicht Gemeinderat gegen die BLS Werkstätte in Thun?

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord stellt für die Stadt Thun ein zentrales Areal dar, auf welchem sich die Stadt in den nächsten Jahren im Bereich Arbeiten entwickeln wird. Seit rund zehn Jahren wird die Umnutzung des ehemaligen Armeeareales geplant und der ESP Thun Nord hat sich zu einem der wichtigsten wirtschaftlichen Zukunftspotenziale der Stadt Thun entwickelt. Das Ziel ist es, auf dem

Areal des ESP Thun Nord eine florierende wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen. In Anbetracht der in Thun für das Arbeiten nur beschränkt zur Verfügung stehenden Bodenflächen, stellt das Areal des ESP Thun Nord für die Stadt Thun ein wertvolles Gut dar. Höchste Priorität hat deshalb die Ansiedelung von Unternehmungen mit hoher Wertschöpfung und mit möglichst grossen positiven Auswirkungen für die Stadt Thun.

Aus Sicht der Stadt Thun darf der Arealbedarf der BLS nicht auf Kosten der seit Langem definierten und angestrebten Entwicklungsmöglichkeiten der Region Thun gedeckt werden. Die von der BLS-Begleitgruppe vorgebrachten Planungsideen widersprechen den Entwicklungsabsichten der Stadt Thun in diesem Gebiet. Die begrenzt vorhandenen Entwicklungsflächen müssen für die Ansiedelung von hochqualifizierten Arbeitsplätzen mit entsprechend wertschöpfender Wirkung frei gehalten werden.

Premium-Standort

Weiter kommt dazu, dass es sich beim ESP Thun Nord um einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt mit dem Label „Premium“ handelt (Teil des ESP-Programmes), der von langfristigem und höchstem kantonalen Interesse ist. Das Ziel der Stadt Thun und des Kantons Bern ist es, den ESP Thun Nord so zu entwickeln, dass eine hohe wirtschaftliche Dynamik mit Zukunftsperspektive angeregt wird. Für das Areal besteht ein behördenverbindlicher Richtplan, der diese Entwicklung regelt. Der Richtplan wurde von der Stadt Thun und den Grundeigentümern unterzeichnet sowie vom Kanton genehmigt.

Hauptstadtregion Schweiz (HSR)

Zudem hat die HSR den ESP Thun Nord im Frühjahr 2016 auf die Liste der Top-Entwicklungsschwerpunkte aufgenommen. Diese Qualifikation deklariert den Standort nicht nur aus kantonomer Optik, sondern über ein Gebiet von fünf Kantonen (Bern, Freiburg, Neuchâtel, Solothurn und Wallis) hinweg als bedeutend. Das Bestreben, auf dem Areal des ESP Thun Nord eine wirtschaftlich maximale wertschöpfende Entwicklung zu verwirklichen, wird dadurch unterstrichen.

Bypass Thun Nord

Im Zusammenhang mit dem Bypass Thun Nord, dem neuen direkten Anschluss der Autobahn an den ESP Thun Nord sowie an die Allmendstrasse, erlangt das Gebiet des ESP Thun Nord zusätzliche Bedeutung und Attraktivität. Die neue Erschliessung legt die Basis für eine wirtschaftliche Entwicklung. Das gesamte Infrastrukturprojekt einschliesslich der Begleitmassnahmen der Gemeinden Thun, Steffisburg und Heimberg wurde bereits früh in die Planungen des ESP-Areals integriert.

Richtplan

Die vorgenannte Erschliessung dient als Grundlage für die Entwicklungsstrategie des Richtplans. Ein spontaner Planungseingriff in den ESP Thun Nord – so wie ihn das Vorhaben der BLS-Werkstätte darstellt – hat grosse Auswirkungen und stellt den gültigen Richtplan sowie die vorgesehenen Nutzungen und Erschliessungen grundsätzlich in Frage und verzögert die Zielerreichung um Jahre. Zudem werden langjährige Planungsarbeiten in Frage gestellt und die Planungssicherheit für die verschiedenen Investoren ist erheblich gefährdet.

Innovation

Das Ziel des Gemeinderates ist es, die in Thun verfügbaren Flächen an Unternehmungen und Branchen mit Entwicklungspotenzial zur Verfügung zu stellen. Auf dem Areal des ESP Thun Nord verfolgt der Gemeinderat die Strategie, einen Innovations-Cluster rund um die Branchen Maschinenindustrie, Informationstechnologie und Hightech aufzubauen.

EMPA

Der Aufbau eines Innovations-Clusters hängt stark mit der Präsenz der Eidg. Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) in Thun zusammen. Aus der EMPA gehen innovative und entwicklungsfähige Spin-offs hervor. Für diese sind gute Rahmenbedingungen eminent wichtig. Dazu gehören die Verfügbarkeit von geeigneter Infrastruktur und die Einbettung in einen Business-Park mit inspirierender Nachbarschaft, welche nachweislich einen produktiven Austausch stimuliert. Eine solche Inkubationsstätte regt und zieht nachweislich Start-ups an und begleitet sie auf einen erfolgsversprechenden Weg.

Die Stadt Thun ist kein Hochschul-Standort. Die positiven Auswirkungen der EMPA als Teil der Eidg. Technischen Hochschule (ETH) mit enger Zusammenarbeit mit Unternehmungen dürfen nicht unterschätzt werden. Diese stärken den Standort Thun und stellen für die Stadt ein grosses Zukunftspotenzial dar. Zusammen mit den etablierten Unternehmungen bilden die jungen Start-ups und Spin-offs ein wirtschaftliches Potenzial für Thun. Die Ansiedlung einer BLS-Werkstätte auf dem Areal ESP Thun Nord würde angesichts dieser Feststellungen fragwürdige Signale aussenden.

BLS-Begleitgruppe

Gemäss Information der BLS-Begleitgruppe vom 31. März 2016 setzt sich die BLS-Begleitgruppe aus Vertretern verschiedener Interessengruppen zusammen. In Anbetracht mehrerer vorgeschlagener potenzieller Standorte ist nicht nachvollziehbar, weshalb als Betroffene nur der Standort Bern-Riedbach vertreten ist. Aufgrund der fehlenden Vertretung von Seite der Stadt Thun muss die Zusammensetzung der BLS-Begleitgruppe als unausgewogen bezeichnet werden. Da die (aus Sicht der Stadt Thun) unausgewogen zusammengesetzte Begleitgruppe auch die Gewichtung der Kriterien und die Bewertung der Standorte vornahm, wird sich dieser Mangel auch mit einem allfälligen nachträglichen Einbezug der Stadt Thun nicht mehr korrigieren lassen.

Weitere verkehrstechnische Gründe

Gegen einen Standort ESP Thun Nord sprechen aus Sicht des Gemeinderates im Übrigen weitere technische Gründe und auch die Lage im Schienennetz der BLS. So dürfte es bei einer Gesamtsicht kaum sinnvoll sein, die Zugwartung der BLS in Bönigen, Spiez und Thun und damit auf der gleichen Strecke zu konzentrieren.

Zusammenfassend sprechen die folgenden Gründe gegen einen BLS-Standort im ESP Thun Nord:

- Das zentrale wirtschaftliche Entwicklungsgebiet der Stadt Thun wird gefährdet.
- Die Ansiedlung von hochqualifizierten Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung wird behindert.
- Die seit vielen Jahren laufenden Planungsarbeiten werden wieder in Frage gestellt.
- Der ESP Thun Nord stellt auch auf Ebene des Kantons ein Gebiet mit Premium-Charakter dar.
- Der ESP Thun Nord wurde von Hauptstadtregion Schweiz als Top-Entwicklungsschwerpunkt definiert.
- Die Absichten der BLS-Begleitgruppe widersprechen dem Richtplan und der vorgesehenen Nutzung.
- Die Planungssicherheit und die Verlässlichkeit für die Investoren sind erheblich gefährdet.
- Der langfristigen strategischen Planung für den Wirtschaftsstandort Thun wird entgegengewirkt.
- Die beschränkten Flächen wären nicht für Unternehmungen mit Entwicklungspotenzial verfügbar.
- Die Besetzung der BLS-Begleitgruppe ist nicht ausgewogen (keine Vertretung von Thun).
- Die Lage einer BLS-Werkstätte in Thun ist aus betrieblicher Sicht nicht sinnvoll.

Aus Sicht des Gemeinderates ist es grundsätzlich nicht im Sinne der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt, wenn das für die Wirtschaft bedeutendste Thuner Entwicklungsgebiet für Wirtschaft/Arbeit nicht optimal genutzt wird.

Zu Frage 2: Hat sich der Gemeinderat mit dem Flächenbedarf auseinandergesetzt und könnte dieser illustriert werden?

Der Gemeinderat hat sich mit dem Flächenbedarf auseinandergesetzt. Die BLS-Begleitgruppe hat diesen per E-Mail vom 10. Juni 2016 mit rund 10 ha für die Erstellung einer Minimalanlage bestätigt. Eine Illustration liegt nicht vor. Nachdem die Stadt Thun mit ihrer Medienmitteilung vom 3. Mai 2016 unmissverständlich kommuniziert hat, dass aus ihrer Sicht der ESP Thun Nord für die Platzierung der BLS-Werkstätte nicht geeignet ist, hat sie auf eine entsprechende Illustrierung verzichtet.

Zu Frage 3: Was ist auf diesem Gelände bislang geplant?

Die bisherigen Planungen sind in den gültigen Zonenbestimmungen und dem Richtplan ersichtlich. Konkrete Planungen gibt es bisher für die Baufelder B3 und B5. Die Erschliessungsanlagen (Stichstrasse ab Allmendstrasse) sowie der Kreisel West sind bereits im Bau. Weitere Abschnitte der Ringstrasse befinden

sich aktuell in der Projektierungsphase. Die Planungen der Grundeigentümer wurden separat in Erfahrung gebracht und sind nachfolgend aufgeführt.

RUAG Real Estate AG

Auf Anfrage teilte die RUAG Real Estate AG mit, dass die Gebäude im Eigentum der RUAG sowohl an Konzern- als auch an Drittparteien vermietet sind. Aktuell sind die Leerstände marginal. Für die künftige Nutzung des Areals werden die Vorhaben gemäss Masterplan der RUAG vorangetrieben. Das Ziel ist eine nachhaltige Entwicklung im Immobilienbereich, welche auf eine lange Zeit und umfassend geplant wird.

Weiter teilt die RUAG Real Estate AG mit, dass sie das Vorhaben BLS-Werkstätte mit der BLS-Begleitgruppe besprochen hat. Die Ideen der BLS-Begleitgruppe hat sie verworfen, da die Werkstätte inmitten des langfristigen Kernbestandes des Industrieparks liegen würde. Die Planungen der RUAG beabsichtigen eine Verdichtung des Industrieparks, was für einen künftigen wirtschaftlichen Betrieb unabdingbar ist. Dieses Vorgehen ist für die RUAG eine wichtige Massnahme, um die Arbeitsplätze sichern zu können. Zudem basieren die Aktivitäten auf dem Masterplan der RUAG Real Estate AG und der ESP-Planung aus dem Jahre 2012.

Die Gespräche der RUAG Real Estate AG mit der BLS-Begleitgruppe haben ergeben, dass die Flächen neben dem Industriepark für den geplanten Unterhaltsbetrieb der BLS zu knapp sind. Insbesondere diejenigen Flächen, welche für die Gleisanlagen benötigt werden, können westlich der Bahnlinie nicht geschaffen werden. Die Prüfung eines Unterhaltsbetriebes östlich der Bahnlinie hat ergeben, dass das Vorhaben hier den geplanten Gleisausbau der SBB tangieren würde. Die Pläne der SBB verunmöglichen, dass für den geplanten Unterhaltsbetrieb der BLS genügend Fläche bereitgestellt werden kann. Zudem engt der vorgeschriebene Gewässerabstand die Handlungsfreiheit empfindlich ein. Diese Planungen verunmöglichen nicht nur das Vorhaben des Unterhaltsbetriebes BLS östlich der Bahnlinie, sie stellen auch die Weiterentwicklung des Gewerbe- und Industrieareals Uttigenstrasse in Frage.

Die Grundeigentümerin RUAG Real Estate AG sieht generell keine Möglichkeit, den Flächenbedarf der BLS für die Erstellung des Unterhaltsbetriebes in irgendeiner Form zur Verfügung zu stellen.

Armasuisse

Auf Anfrage teilte Armasuisse mit, dass der Bund bzw. das VBS sich im Jahr 1999 bereit erklärt hat, die „Ausbildungsanlage Kleine Allmend“ (AKLA) für eine zivile Nachnutzung schrittweise freizugeben. Im Jahr 2005 wurde der erste Richtplan genehmigt, welcher in der Zwischenzeit überarbeitet wurde und genehmigt vorliegt. Ebenfalls in den letzten Jahren wurde die Überbauungsordnung Erschliessung und Aussenraum ESP Thun Nord (UeO) inklusive dem Gebiet Uttigenstrasse erarbeitet. Die erarbeiteten Planungsgrundlagen bilden die Voraussetzungen für einen mittelfristigen Rückzug der Armee aus dem AKLA-Areal hin zum südlich gelegenen Waffenplatz Thun.

Weiter hält Armasuisse fest, dass betreffend das von der BLS betroffene Gebiet Uttigenstrasse, mehrheitlich die RUAG Real Estate AG Eigentümerin ist. Das VBS ist lediglich Eigentümerin diverser Parzellen mit teilweise geschützten Bauten sowie einem Wasserkraftwerk im östlichen Gebiet des Planungssperimeters. Ausserdem ist das VBS Eigentümerin der Uttigenstrasse, welche in naher Zukunft der Öffnung des Lerchenfeldquartiers hin zur Stadt dienen soll. Überdies teilt Armasuisse mit, dass die SBB im Gebiet Uttigenstrasse einen Ausbau auf vier Gleise sowie im östlichen Gebiet eine Begradigung der aktuellen Gleiskrümmung plant. Gleichzeitig ist entlang der Aare ein 21 Meter breiter Streifen als Gewässerraum freizuhalten.

Direkt gegenüber dem gewünschten BLS-Gleisfeld liegen die zentralen Baufelder B 8.1, B 8.2 und B 8.3 von Armasuisse Immobilien. Diese spielen eine wesentliche Rolle bei der gewünschten Neuansiedlung von Arbeitsplätzen mit einer städtebaulich hochwertigen Architektur. Die Erträge aus der Realisierung dieser Baufelder werden unter anderem dazu benötigt, die Erschliessungsstrassen inklusive den Plätzen im Gebiet ESP Thun Nord zu finanzieren.

Armasuisse hält fest, dass zwischen dem Kanton Bern, der Stadt Thun sowie dem VBS bzw. der RUAG Real Estate AG eine Planungsgemeinschaft besteht. Mit erheblichen Ressourcen wurden in den letzten Jahren die Planungsgrundlagen geschaffen, um den kantonalen Premium ESP Thun Nord realisieren zu können. Dies war auch der Grund, weshalb das AKLA-Areal entflechtet wurde und sich die Armee mittelfristig in den südlichen Teil des Waffenplatzes zurückzieht. Dies wird nicht vor dem Jahr 2030 erfolgen und erstreckt sich mindestens bis in das Jahr 2035.

Zusammengefasst bestätigen die Grundeigentümer, dass der ESP Thun Nord für die BLS nicht zur Verfügung steht. Für den Gemeinderat ist dies aufgrund der Vorgeschichte ebenfalls klar. Er wäre im Gegenteil sehr überrascht gewesen, wenn die Stadt Thun zusammen mit den betroffenen Grundeigentümern und dem Kanton Bern während Jahren und aufgrund einer vertraglichen Vereinbarung auf ein Ziel hinwirken würde, und die Planungspartner dann ihr Grundeigentum plötzlich für einen planungswidrigen Zweck zur Verfügung stellen oder einen solchen befürworten würden.

Zu Frage 4: Seit wann laufen diese Planungen, wie konkret sind diese?

Die Planung des ESP Thun Nord läuft seit der letzten Ortsplanungsrevision im Jahre 2002. Der Richtplan ESP Thun Nord wurde im Jahr 2005 vom Kanton genehmigt und im Jahr 2015 überarbeitet. Danach wurde dieser ebenfalls genehmigt. Zudem läuft die Erarbeitung der Überbauungsordnung zur Erschliessung seit einigen Jahren. Die Entwicklung des Baufelds B3 startete im Jahr 2011 und diejenige des Baufeldes B5 im Jahre 2012. Aktuell befindet sich die Überbauungsordnung zur Realisierung des Bauprojektes auf dem Baufeld B3 beim Kanton zur Vorprüfung und das Baufeld B5 wird nach erfolgter Projektentwicklung (Abklärung der Realisierbarkeit) im Herbst 2016 am Markt ausgeschrieben (Angebot an Investoren).

Zu Frage 5: Wäre es im Sinne der Verdichtung auch in der Arbeitszone nicht denkbar, beide Nutzungen zu kombinieren (z.B. Werkhalle mit darüber liegender Büronutzung)?

Der Gemeinderat erachtet die Realisierung einer Werkhalle der BLS auf dem Areal des ESP Thun Nord auch aus technischen Gründen für kaum sinnvoll. Sollte technisch dennoch eine solche realisiert werden können, wäre theoretisch wohl auch eine Kombination mit anderen Nutzungen nicht undenkbar. Weder aus städtebaulicher Sicht noch aus Sicht des kantonalen ESP-Programms ist eine solche Nutzung an diesem Ort aber erstrebenswert. In den Erdgeschossen sollen primär publikumsorientierte und öffentliche Nutzungen angesiedelt werden. Der Wunsch nach einer kombinierten Nutzung wurde denn auch bisher nicht geäußert und auch ein Investor für eine solche Lösung ist dem Gemeinderat nicht bekannt. Es ist somit mehr als fraglich, inwiefern eine solch kombinierte Nutzung in der Praxis überhaupt realistisch umsetzbar wäre.

Zu Frage 6: Könnte die Werkstätte, die auf Grund des Bedarfs der BLS schnell geplant und gebaut werden muss, nicht beschleunigend für die langsame Entwicklung des ESP wirken?

Eine rasche Realisierung einer Werkhalle für die BLS wird im ESP Areal nicht erfolgen können. Gründe sind die Verfügbarkeit der Flächen, das hochkomplexe Areal hinsichtlich Störfallvorsorge und Altlasten sowie die Thematik der Erschliessung. Inwiefern in diesem Kontext der Bau einer Werkstätte beschleunigend wirken soll, erschliesst sich dem Gemeinderat nicht. Vielmehr ist das Gegenteil der Fall. Eine Nutzung durch eine Werkstätte ist wertschöpfungsarm und schwächt infolge der schwindenden Attraktivität die Anziehungskraft für potenzielle Investoren. Hinzu kommt, dass der Bau einer Werkstätte eine bedeutende Fläche des ESP Thun Nord konsumieren und auf lange Frist blockieren würde. Der Gemeinderat will das Potenzial für eine strategisch wünschenswerte Entwicklung wahren und nicht einschränken.

Zu Frage 7: Mit der Werkstätte würden rund 300 Arbeitsplätze im Industriebereich auf Thun verlegt: erachtet der Gemeinderat diese nicht auch als wichtig für Thun?

Der Gemeinderat erachtet Arbeitsplätze für die Stadt Thun als wichtig. Dies halten auch die langfristigen Zielsetzungen der Stadtverfassung fest¹. Gemäss Information der BLS-Begleitgruppe vom 14. Juni 2016 würden jedoch lediglich 151 Arbeitsplätze in die Werkstätte ESP Thun Nord verlegt werden, weil beim Standort ESP Thun Nord eine Minimalvariante bezüglich Werkstattgrösse vorgesehen ist. Die Qualifikationen der Arbeitsplätze würden sich laut BLS wie folgt auf die Bildungsstufen aufteilen:

- 109 Mitarbeitende mit Bildung auf Primär- und Sekundärstufe
- 33 Mitarbeitende mit Bildung auf Tertiärstufe (höhere Berufsbildung)
- 9 Mitarbeitende mit Bildung auf Hochschul- oder Fachhochschulniveau

Steuereinnahmen

Im Zusammenhang mit der Qualifikation der BLS-Arbeitsplätze verweist der Gemeinderat auf die Statistik der Einkommenssteuern natürlicher Personen aus dem Jahr 2014. Bis zu einem steuerbaren Einkommen von rund CHF 40'000 entrichten Steuerpflichtige der Stadt Thun Steuern in unterdurchschnittlicher Höhe. Die nachstehende Grafik zeigt, wie viele Prozent der Steuerpflichtigen wie viele Prozent der Steuereinnahmen entrichten. Die Lorenzkurve (rot) illustriert die ungleichen Anteile. In Thun zahlen drei Viertel der Steuerpflichtigen zusammen 40 % der Einkommenssteuern (●). Anders ausgedrückt: Die einkommensstärksten 25 % tragen 60 % der Steuereinnahmen bei. Durch die Ansiedlung höher qualifizierter Arbeitsplätze kann eine Stärkung der Steuerkraft erreicht werden.

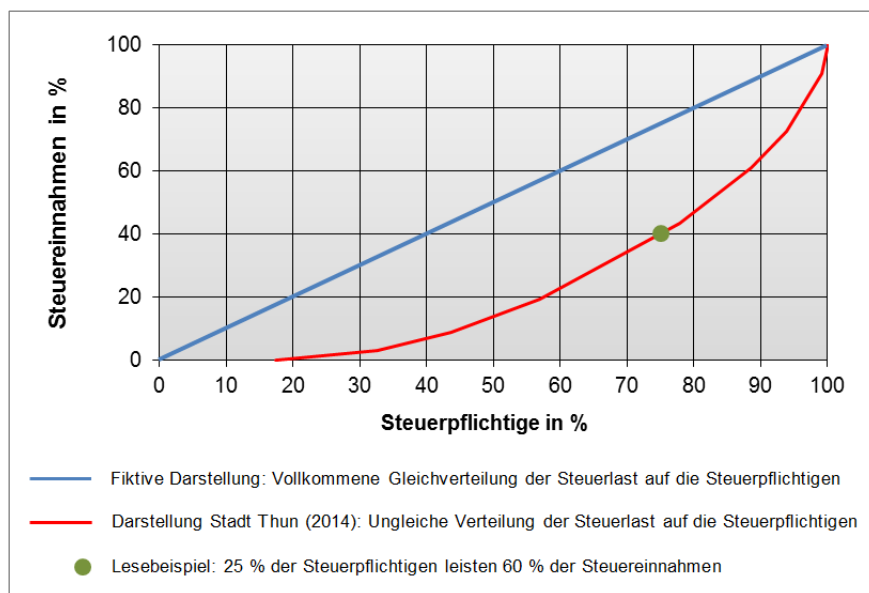


Abbildung 1: Verteilung der Einkommenssteuerlast auf die Steuerpflichtigen, Gemeindestatistik Thun 2014

Beanspruchung von Flächen

Der Gemeinderat gibt zu bedenken, dass die insgesamt 151 neuen BLS-Arbeitsplätze eine Fläche von 10 ha beanspruchen. Im Zusammenhang mit den langfristig insgesamt angestrebten hochqualifizierten 7'000 Arbeitsplätzen für das ESP-Gebiet von total 62 ha ergibt sich ein planerisches Potenzial von 1'129 Arbeitsplätze pro 10 ha. Die Relation von Arbeitsplätzen zur Fläche macht die schlechte Nutzung durch das BLS-Szenario im Vergleich zum angestrebten Wert mit einem Verhältnis von 1:7 deutlich sichtbar.

¹ Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d Stadtverfassung: „Die Stadt plant und schafft im Rahmen ihrer rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten die Voraussetzungen für eine gesunde, vielseitige und leistungsfähige Wirtschaft sowie die Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen.“

Mit der Planung einer Werkhalle für die BLS ist diese Entwicklung erheblich gefährdet. Diese langfristige Perspektive und Entwicklung steht der mit kurzfristiger Optik beurteilten verlockenden Schaffung von 151 Arbeitsplätzen im Bereich Unterhalt von Eisenbahn-Rollmaterial entgegen. Da der Gemeinderat die Bewahrung von langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten und Chancen wesentlich höher gewichtet, wird er sich mit allen Mitteln gegen deren kurzfristige Preisgabe zur Wehr setzen.

Zu Frage 8: Wenn die Werkstätte nicht im ESP Thun gebaut werden kann, dann droht ein Kulturlandverlust von mindestens 10 ha; erachtet dies der Gemeinderat als vernachlässigbar?

Beim ESP Thun Nord handelt es sich um ein kantonal prioritäres Entwicklungsgebiet der Wirtschaft. Zudem verliert die Stadt Thun – wenn die hier zur Verfügung stehenden Flächen der angedachten Entwicklung entzogen werden – einen wichtigen Attraktionspunkt des hiesigen Wirtschaftsstandorts. Das bedeutet, dass sich diese Unternehmungen andernorts ansiedeln würden, was nebst einem Verlust für die Stadt Thun gegebenenfalls auch wieder einen – möglicherweise in der Summe noch grösseren – Verlust von Kulturland andernorts zur Folge hätte.

Weiter handelt es sich gemäss Information der BLS-Begleitgruppe bei der vorgesehenen BLS Werkstätte um einen 24-Stunden-Betrieb, wo laufend Lärmemissionen infolge Rangierbetrieb und Unterhaltsarbeiten erfolgen. Zudem ist das Areal in der Nacht permanent beleuchtet. Es ist anzunehmen, dass Beleuchtung und Lärmemissionen für die Bewohner des nahe liegenden Wohnquartieres Lerchenfeld eine erhebliche Verschlechterung der Wohn- und Lebensqualität darstellen dürfte. Dieser Effekt würde bei einer Option mit Kulturlandverlust nicht eintreten. Es drängt sich somit eine Güterabwägung zwischen dem Kulturlandverlust von 10 ha und der erheblichen Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität eines ganzen Thuner Quartieres auf.

Der Gemeinderat ist dafür zuständig, die Interessen der Stadt Thun, gegebenenfalls der Region Thun, zu vertreten. Aus diesem Grund lehnt der Gemeinderat eine BLS Werkstätte auf dem Areal des ESP Thun Nord entschieden ab.

Zu Frage 9: Die Verkehrsbetriebe STI sind auf der Suche nach einem Standort für eine neue Busgarage, gäbe es allenfalls Synergien BLS Werkstätte/STI Garage im ESP Thun?

Es ist zutreffend, dass die Verkehrsbetriebe STI AG (STI) aktuell auf der Suche nach einem neuen Standort ist. Der Gemeinderat steht seit Längerem in intensivem Austausch mit den Vertretern der STI einerseits und mit verschiedenen Partnern andererseits, welche eine Lösung ermöglichen könnten. Jede zusätzliche Partei, welche in die Standortsuche der STI involviert wird, erhöht die Komplexität der Verhandlungen und reduziert die Chancen auf eine Einigung für eine Lösung innert nützlicher Zeitdauer.

Schienen- und Strassenfahrzeuge

Die BLS sucht eine Werkstätte für den Unterhalt von Schienenfahrzeugen, während die STI ein Liniennetz des öffentlichen Verkehrs in Thun und Umgebung mit 76 Bussen und Kleinbussen betreibt. Angesichts der unterschiedlichen Anforderungen von Strassenfahrzeugen und Schienenfahrzeugen sind Synergien nicht naheliegend. Zudem wird gegenwärtig ein Lösungsvorschlag für einen neuen STI-Standort evaluiert. Neu angestellte Überlegungen zu planerischen Kombinationen im Sinne der Interpellantin würden diese Arbeiten verzögern, wenn nicht gar gefährden.

Kopfbahnhof

Grundsätzlich stellt sich der BLS ohnehin ein verkehrstechnisches Problem, da der ESP Thun Nord als einziger potenzieller Standort lediglich mit einem Kopfbahnhof betrieben werden könnte. Es müssten also sämtliche Kompositionen rangiert werden, um in die Werkstätte ein- und ausfahren zu können. Aus diesem Grund hat die BLS die Durchfahrtsmöglichkeit (anstelle eines Kopfbahnhofs) als wichtiges Kriterium im Anforderungskatalog definiert.

Dies würde in jedem Fall bedeuten, – wo immer dieser Kopfbahnhof innerhalb des ESP Thun Nord auch zu liegen käme – dass Teile des zentralen Baufeldes B8 beansprucht würden. Aus planungstechnischer Optik ist es unumgänglich, den Gleisverlauf in irgendeinem Verlauf über diese Fläche zu führen. Das Baufeld B8 stellt für Armasuisse das Hauptfeld des gesamten ESP Thun Nord dar und steht gemäss Aussage vom 15. Juni 2016 in jedem Fall nicht vor dem Jahr 2030, tendenziell sogar nicht vor dem Jahr 2035 für eine andere Nutzung zur Verfügung. Das Baufeld B8 liegt im Kernbestand zu Gunsten der Armee und bis mindestens ins Jahr 2030 wird die Fläche mit Sicherheit für die Ausbildung von Truppen beansprucht. Auch in Anbetracht dieser zeitlichen Dimension sind Synergien mit den Plänen der STI nicht nachvollziehbar.

Thun, 29. Juni 2016

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Beilagen

Plan ESP Thun Nord mit eingezeichneten Baufeldern und Veranschaulichung von 10 ha