STADT THUN

GEMEINDERAT

gemeinderat@thun.ch
Telefon 033 225 82 20
Rathaus, Postfach 145, 3602 Thun

thun.ch

Stadtratssitzung vom 4. Juli 2024

Bericht Nr. 17/2024

Entwicklung Stadtquartier (ESP) Bahnhof Thun

Bewilligung eines Verpflichtungskredits von 1,3642 Millionen Franken für die Erarbeitung von Folgeprojekten nach Abschluss des «räumlichen Entwicklungsleitbildes»

1. Das Wichtigste in Kürze

Die Planungsarbeiten zur Entwicklung des Stadtquartiers (ESP) Bahnhof Thun und des ESP Thun Nord laufen seit mehreren Jahren und stehen vor einer neuen Phase. Beide ESP stellen innerhalb des Stadtentwicklungskonzepts Thun 2035 für die Entwicklung der Stadt zentrale Gebiete dar. Vor dem Hintergrund der spezifischen, hohen Anforderungen wurden sie aus der Ortsplanungsrevision ausgeklammert. Die Anpassung der Nutzungsplanung kann erfolgen, sobald konkrete Entwicklungsvorstellungen vorliegen. Mit Abschluss der Ortsplanungsrevision tritt die Umsetzung der beiden ESP in den Vordergrund. Die Gebiete werden innerhalb ihrer Perimeter weiterentwickelt. Sie werden künftig aber miteinander in Beziehung treten und damit eine gesamträumliche Attraktivierung der Stadt Thun anstossen.

Für das Stadtquartier Bahnhof Thun liegt seit Frühling 2024 ein räumliches Entwicklungsleitbild als gemeinsam erarbeitete, belastbare Grundlage (Stadt Thun, SBB, BLS, Post und STI) für Folgeplanungen vor. Mit dem Vorliegen dieses Entwicklungsleitbilds ist die gesamträumliche Planung über das Stadtquartier Bahnhof Thun abgeschlossen. Es steht eine umsetzungsorientierte Planungsphase an, in welcher für einzelne Teilräume spezifische Folgeprojekte erarbeitet und realisiert werden können. Dafür sind neue finanzielle Mittel erforderlich, welche mit dem vorliegenden Kreditgeschäft beantragt werden.

STADT THUN

2. Ausgangslage

2.1. Gesamträumlicher Kontext

Gemäss Raumkonzept des Kantons Berns gilt Thun als «urbanes Kerngebiet der Agglomeration» und wird damit punkto Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung als wichtiger Entwicklungsmotor des Kantons angesehen. Dabei übernehmen die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP), welche im kantonalen Richtplan festgesetzt sind, eine zentrale Rolle. Hauptziel innerhalb der ESP ist das Verfügbarmachen und Entwickeln zentral gelegener, mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossener Wirtschaftsstandorte unter der Prämisse einer qualitativ hochwertigen Siedlungsentwicklung.

Thun verfügt über zwei dieser ESP: Das Stadtquartier (ESP) Bahnhof Thun und den ESP Thun Nord. Beim Stadtquartier Bahnhof Thun stehen Dienstleistungsnutzungen im Vordergrund; es eignet sich jedoch in Teilen auch für die Wohnnutzung. Der ESP Thun Nord ist einer von vier Premium-Standorten des Kantons und gehört zu den Top-Entwicklungsstandorten der Hauptstadtregion Schweiz. Hier stehen Arbeits- und Dienstleistungsnutzungen im Vordergrund. Ein Anteil an Wohnnutzung ist in der Nutzungsplanung verankert. Während im Stadtquartier Bahnhof Thun der Bahnhof als effiziente Verkehrsdrehscheibe optimiert werden soll, muss eine solche im ESP Thun Nord erst noch geschaffen werden. Zusammen mit der geplanten tangentialen Buslinie, welche von Steffisburg über den ESP Thun Nord und weiter in den Südwesten von Thun verkehren wird, soll die Haltestelle Thun Nord nicht nur das umliegende Areal erschliessen, sondern auch den Bahnhof Thun entlasten.

Innerhalb des Thuner Stadtgefüges nehmen das Stadtquartier Bahnhof Thun und der ESP Thun Nord eine herausragende Stellung ein und stehen in einer spannenden, wenn auch heute noch kaum erlebbaren Beziehung zueinander. Die beiden Gebiete sind durch die Bahnlinie und die Aare in Längsrichtung miteinander verbunden, für den Fuss- und Veloverkehr jedoch teils schlecht vernetzt und schlecht zugänglich. Nun sollen entlang des Schifffahrtskanals das Stadtquartier Bahnhof Thun und weiter Aare abwärts der ESP Thun Nord als neue städtische Schwerpunkte entstehen. Zwischen den beiden Gebieten liegt die Thuner Innenstadt bestehend aus der hochwertigen Altstadt und weiteren Arealen mit grossen Potentialen. Für die Stadt Thun bietet die Entwicklung der ESP die grosse Chance, diesen Gesamtraum weiterzuentwickeln und zu attraktiveren. Ausgehend vom Flusslauf der Aare soll eine verbindende «Lebensader» mit gut zugänglichen Ufern und hochwertigen Freiräumen entstehen. Entlang dieser Achse reihen sich diverse Orte mit unterschiedlichen Identitäten und Nutzungsschwerpunkten (Arbeiten, Einkaufen, Dienstleistungen, Wohnen, Bildung und Kultur usw.). Durch die Entwicklung und Vernetzung der Gebiete entstehen neue Potentiale, Identitäten, in der Folge Arbeitsplätze und Wohnraum, Freizeitmöglichkeiten und weitere Angebote der Belebung– diese tragen direkt zu einer attraktiven, nachhaltigen und wettbewerbsfähigen Stadt Thun bei.

2.2. Stadtquartier Bahnhof Thun

Der Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun – welches 1923 mit der Eröffnung des neuen Bahnhofs Thun seinen Anfang nahm, und zwei Jahre später mit dem Schifffahrtskanal seine bis heute prägende Disposition als Verkehrsdrehscheibe erhielt – kommt innerhalb des gesamträumlichen Kontextes eine zentrale Bedeutung zu. Das Gebiet gilt seit den 1980er Jahren als ESP. Die heute noch rechtsgültige Überbauungsordnung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz aus dem Jahr 1991

STADT THUN

wie auch der Quartierplan Seefeld sichern bis heute stadträumliche Qualitäten. Zugleich sind die Anforderungen und Ansprüche an den Stadtraum und an die Mobilität in den letzten Jahren stark gestiegen; oft stehen sie sich diametral gegenüber und Konflikte sowie Defizite sind evident geworden. Zudem verfügt das Stadtquartier Bahnhof Thun über grosse ungenutzte bauliche Entwicklungspotentiale und mit dem Kiesverlad Scherzligen über brache-ähnliche, wenig genutzte und öffentlich unzugängliche Flächen. Aus diesen Gründen gilt es die Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun mit hoher Priorität voranzutreiben.

3. Verhältnis zu Strategie Stadtentwicklung, Stadtentwicklungskonzept STEK 2035, Gesamtverkehrskonzept GVK 2035, Legislaturzielen und politischen Vorstössen

Die Fortführung der Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun entspricht dem kantonalen Ziel der Schaffung guter Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung innerhalb des ESP. Gleichzeitig wird ein wichtiger Beitrag an die hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen geleistet – ein zentrales Ziel des revidierten Raumplanungsgesetzes (RPG I), für dessen Erreichung nebst Bund und Kantonen auch die Gemeinden verantwortlich sind. Nicht zuletzt kann mit der Neugestaltung des Bahnhofs Thun eine dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) entsprechende hindernisfreie Gestaltung des Bahnhofraums erfolgen.

Nebst nationalen und kantonalen Zielen liegen der Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun und dem vorliegenden Kreditgeschäft wichtige städtische Interessen zugrunde.

3.1. Strategische Grundlagen

Die vorgesehene Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun setzt wichtige Aspekte der Strategie Stadtentwicklung, des Stadtentwicklungskonzepts (STEK 2035), des Gesamtverkehrskonzepts (GVK 2035) sowie der Wohnstrategie 2030 um oder trägt zu deren Umsetzung bei.

Strategie Stadtentwicklung

- Attraktives Wohnen fördern (Menschen und Wohnen)
- Wirtschaftsstandort und Wertschöpfung stärken, touristisches Angebot verbessern, Innenstadt lebendig erhalten (Wirtschaft und Arbeit)
- Stadt nach innen entwickeln und erneuern (Stadtgestaltung und Entwicklung)
- Städtische Mobilität effizient und umweltfreundlich bewältigen (Verkehr, Umwelt und Energie)
- Bildungsangebot weiterentwickeln, Kulturangebote festigen (Bildung, Jugend und Kultur)
- Räume für Bewegung und Sport anbieten (Freizeit, Sport und Erholung)
- Stadt in der Agglomeration stärken (Stadt, Agglomeration und Region)
- Finanziellen Spielraum nachhaltig verbessern (Finanzen und Verwaltung)

STEK 2035

- Arbeitsgebiete nach innen entwickeln und Flächen verfügbar machen; emissionsarme Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe an gut erschlossenen Lagen in Mischgebiete integrieren; zusätzliche Flächen insbesondere für Arbeitsplätze des tertiären Sektors schaffen (Arbeiten).
- Zentren und Mischgebieten zur Ansiedlung hochwertiger Dienstleistungen mit gut qualifizierten Arbeitnehmenden und urbanem Wohnraum attraktiveren; die Thuner Innenstadt als

STADT THUN

Hauptzentrum und Schwerpunkt des öffentlichen Lebens stärken (Zentren, Mischgebiete).
- Ökologisch und landschaftlich wertvolle Lebensräume bewahren und stärken; Nutzungsvielfalt und die optimale Zugänglichkeit zu den Landschafts- und inneren Frei- und Grünräumen fördern; gute Vernetzung der Grünräume sicherstellen (Landschaft, Freiraum).
- Bahnhof Thun als regionale, effiziente Verkehrsdrehscheibe optimieren und neugestalten; attraktive öffentliche Räume für alle Thunerinnen und Thuner schaffen (Stadtraum, Mobilität).

GVK 2035

Die im GVK analysierten Defizite im Bahnhofsgebiet können mehrheitlich behoben oder die Situation verbessert werden. Auch werden wichtige Ziele und Grundsätze, insbesondere das Ziel 5 «Bahnhof als effiziente Verkehrsdrehscheibe optimieren», erfüllt. Die Massnahme G1 «Verkehrsknotenpunkt und ESP Bahnhof Thun» wird umgesetzt. Ausserdem bestehen enge Zusammenhänge zu den Massnahmen M2 «Umwidmung Seestrasse», V6 «Ausbau Veloparkierungsangebot» und F5 «Begegnungsräume», welche in die Entwicklung einfliessen werden.

Wohnstrategie 2030

Die Wohnstrategie enthält diverse Ziele und flankierende Massnahmen zur Stärkung des Wohnstandorts und weist im Stadtquartier Bahnhof Thun ein Wohnraumpotential durch Umstrukturierung auf. Die Entwicklung hilft, die Ziele 6 «Familien stärken», 7 «Urbanes Wohnen fördern», 8 «Wohnraum für ältere Menschen schaffen» und 9 «Steuerkraft stärken» zu erfüllen.

3.2. Legislaturziele

Das vorliegende Kreditgeschäft weist verschiedene Bezüge zu Legislaturzielen und Massnahmen 2023–2026 auf. Die Bewilligung des Kredits ist damit Voraussetzung für die Umsetzung der vom Gemeinderat basierend auf den strategischen Grundlagen der Stadt angestrebten Weiterentwicklung Thuns.

Zu folgenden Legislaturzielen und Massnahmen bestehen direkte Bezüge:

- 10 «Die planerischen Grundlagen für die Weiterentwicklung des ESP Bahnhof Thun liegen vor»; 10.1 «Planungsrechtliche Grundlagen für die Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes genehmigen»; 10.2 «Planungsrechtliche Grundlagen für eine Überbauungsordnung (UeO) oder für eine Zone mit Planungspflicht (ZPP) für das Areal Rosenau-Scherzligen auf Basis eines qualitätssichernden Verfahrens initiieren»
- 11 «Der Bahnhof Thun ist als Verkehrsdrehscheibe optimiert und als zentraler städtisch öffentlicher Raum aufgewertet»; 11.4 «Vorprojekt für die Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes umsetzen»

Zu folgenden Legislaturzielen und Massnahmen bestehen indirekte Bezüge:

- 3 «Thun wird steuerlich attraktiver und hat die Anziehungskraft als Standort für Wirtschaft und Wohnen gesteigert»
- 5 «Die Innenstadt und die Quartiere sind als Lebens- und Begegnungsraum für alle gestärkt und aufgewertet»; 5.4 «Temporäre künstlerische Gestaltung im öffentlichen Raum ermöglichen»

STADT THUN

- 8 «Thun verfügt über mehr, attraktivere und sichere Fuss- und Veloverkehrsverbindungen»; 8.2 «Machbarkeit der Fuss- und Veloverkehrsverbindungen Panoramastrasse (Bahnhof – Thunerhof) prüfen»
- 11 «Der Bahnhof Thun ist als Verkehrsdrehscheibe optimiert und als zentraler städtisch öffentlicher Raum aufgewertet»; 11.1 «Kurzfristige Massnahmen zu Fussgängerquerung, Bahnhofzugang und Begrünung umsetzen»; 11.2 «Anpassung Seestrasse (Reduktion motorisierter Individualverkehr, Durchgangsverkehr) versuchsweise testen und auswerten.»; 11.3 «Grundlagen für die Umsetzung und Finanzierung der Massnahme «Veloabstellplätze Süd» erarbeiten»
- 12 «Thun hat gegen die Auswirkungen des Klimawandels geeignete Massnahmen ergriffen»; 12.5 «Bei der Gestaltung des öffentlichen Raums den Auswirkungen des Klimawandels Rechnung tragen»

3.3. Politische Vorstösse

Die grosse Bedeutung der Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun wird durch verschiedene politische Vorstösse der letzten Jahre unterstrichen. Ein Grossteil davon zielt auf die Förderung von Fuss- und Veloverkehr (z. B. durch zusätzliche Veloabstellanlagen) und öffentlichem Verkehr. Auch die Behebung der unstrukturierten und überlasteten Verkehrs- und Parkierungssituation rund um den Bahnhof ist ein wichtiges politisches Anliegen. Um diesen Anliegen gerecht zu werden und konkrete Lösungen auszuarbeiten, ist die Vertiefung des räumlichen Entwicklungsleitbildes anhand von Folgeprojekten zentral.

4. Zielsetzung

Die Aufgabe, das Stadtquartier Bahnhof Thun weiterzuentwickeln und als effiziente Verkehrsdrehscheibe zu optimieren, beschäftigt die Stadt Thun bereits seit vielen Jahren. Die notwendige Entwicklung des Bahnhofs zu einer effizienten, multimodalen Verkehrsdrehscheibe, aber auch die weitere bauliche Entwicklung und Aufwertung hin zu einem attraktiven und lebendigen Stadtquartier machen es erforderlich, den Raum neu zu denken, zu gliedern und zu gestalten. Bestehende Räume und Potentiale müssen besser genutzt, Defizite behoben, bestehende Qualitäten gesichert und eine nachhaltige urbane Transformation angestossen werden.

5. Bisheriger Planungsprozess

5.1. Vorgeschichte

Im Rahmen erster planerischer Überlegungen entstand um das Jahr 2010 die Vision einer «Marina» mit einem weiteren Schifffahrtskanal. Diese konzentrierte sich primär auf die bauliche Entwicklung im Gebiet Rosenau-Scherzligen. Das Entwicklungsszenario wurde ohne partizipativen Einbezug der Bevölkerung erarbeitet. Auch konnte mit der Planung keine akzeptable und funktionierende Lösung für den Busbetrieb beim Bahnhof Thun gefunden werden. Zudem hätte diese Vision die Bildung eines Landpools mit entsprechenden Abhängigkeiten und Wertausgleichsmechanismen, den Abbruch sämtlicher bestehender Strukturen (inklusive im ISOS und/oder Bauinventar verzeichneter Objekte, Strukturen und Stadträume) sowie den Neubau der gesamten Seestrasse zwischen Bahnhof und «Kohleweiher» nötig gemacht.

STADT THUN

Vor diesem Hintergrund wurde 2018 das «Grundlagenprojekt Verkehr» erarbeitet und verabschiedet (vgl. SRB 17/2016). Dieses fokussierte auf eine Verkehrslösung für den Busbetrieb beim Bahnhof Thun.

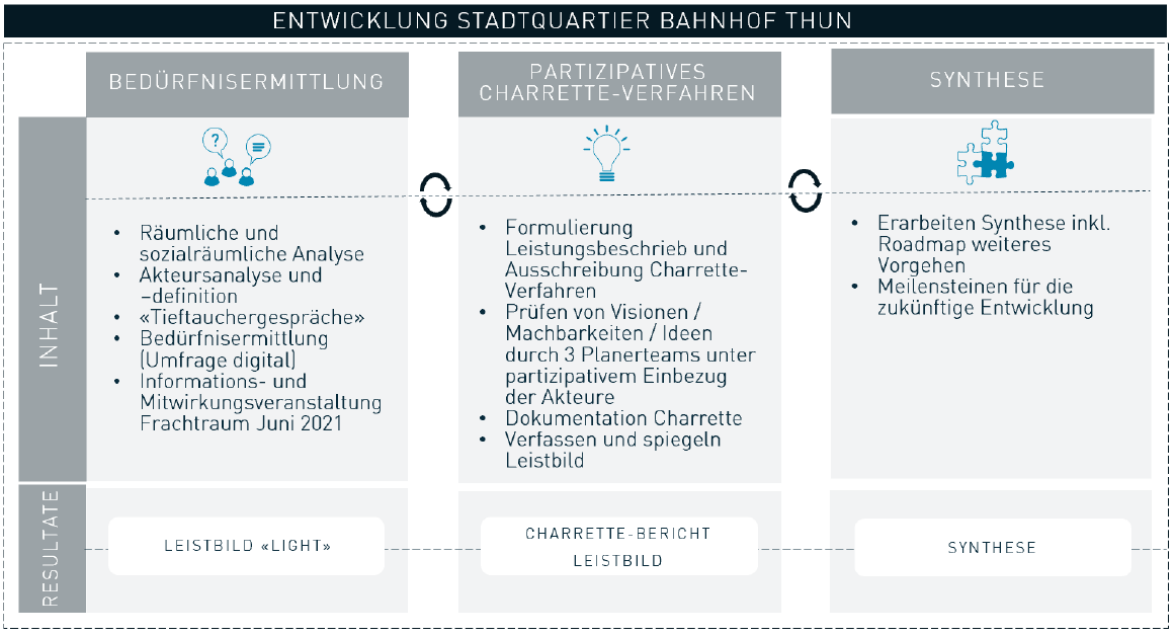
In der 2019 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung wurde einerseits kritisiert, dass zugunsten einer guten ÖV-Erschliessung des Bahnhofs teilweise privates Land in Anspruch genommen werde, andererseits, dass dem Projekt der gesamtheitliche Blick und der Einbezug der Bevölkerung fehle.

Basierend auf diesen Rückmeldungen und den innerhalb des Projekts gewonnenen Erkenntnissen wurde ab 2021 ein neuer partizipativer Planungsprozess («Entwicklung Stadtquartier Bahnhof Thun») gestartet und damit das Stadtquartier Bahnhof Thun als multimodale Verkehrsdrehscheibe und bauliches Entwicklungsgebiet mit dem Ziel einer gemeinsam erarbeiteten, belastbaren Grundlage umfassend bearbeitet.

5.2. «Entwicklung Stadtquartier Bahnhof Thun» (LeiStbild, Charrette, Synthese)

Dieser orts- und aufgabenspezifisch entwickelte dreistufige Planungsprozess wurde von 2021 bis 2024 durchgeführt. In der ersten Phase wurde im Rahmen einer partizipativen Bedürfnisermittlung erarbeitet, was das Stadtquartier Bahnhof Thun künftig leisten soll (LeiStbild, vgl. Beilage). Diese Anforderungen wurden in der zweiten Phase, dem Charrette-Verfahren, von drei interdisziplinären Bearbeitungsteams fachlich verarbeitet und zu Visionen und räumlichen Entwicklungsszenarien weiterentwickelt. In der dritten Phase dienten LeiStbild und Erkenntnisse aus der Charrette (Charrettebericht, vgl. Beilage) als Grundlage für die Synthese. In diesem Arbeitsschritt wurden die Ergebnisse geprüft, weiterentwickelt und zu einem räumlichen Entwicklungsleitbild zusammengeführt (vgl. Beilage). Die verkehrlichen Vertiefungen nahmen dabei einen besonderen Stellenwert ein (Vertiefung Buslösung, vgl. Beilage).

Das damit breit abgestützte räumliche Entwicklungsleitbild, welches als Grundlage für die Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun bis 2045 dient, wurde von der Projektdelegation ESP Bahnhof Thun (bestehend aus Vertretenden seitens Stadt Thun, SBB, BLS, Post und STI) einstimmig verabschiedet und in der Folge vom Gemeinderat genehmigt.



STADT THUN

6. Räumliches Entwicklungsleitbild

Das räumliche Entwicklungsleitbild zeigt für den Gesamtraum des Stadtquartiers Bahnhof Thun sowie für einzelne Teilräume Entwicklungsziele auf und definiert wichtige Aufgaben, Herausforderungen sowie Leitlinien für Folgeprojekte. Der «Entwicklungsleitplan» (vgl. Beilage) als Teil des räumlichen Entwicklungsleitbilds bildet die wichtigsten Handlungsräume und Kernelemente kartographisch ab.

Im Folgenden werden die wichtigsten Entwicklungsgrundsätze sowie die Buslösung des räumlichen Entwicklungsleitbilds erläutert.

6.1. Entwicklungsgrundsätze

Das räumliche Entwicklungsleitbild zeichnet sich durch ein klares und stabiles Grundgerüst auf Basis bestehender Strukturen aus. Attraktive öffentliche Freiräume entlang von Ufer und Strassen werden zum stadträumlichen Rückgrat, welches die Teilräume untereinander und mit angrenzenden Stadtteilen verbindet. Innerhalb der Teilräume können unabhängige, aber koordinierte Entwicklungen stattfinden. Basierend auf einfachen Prinzipien entsteht damit ein nachhaltiges, urbanes Stadtquartier mit starker, eigener Identität und einer effizienten multimodalen Verkehrsdrehscheibe.

Die vorgesehene Entwicklung ermöglicht die Nutzung verschiedener Synergieeffekte. Attraktive, gut vernetzte Freiräume stellen für die gesamte Bevölkerung, für den Arbeits- und Wohnstandort, den Tourismus und die Natur einen grossen Mehrwert dar (attraktive Fuss- und Velowege, vielfältige Freiraumangebote, Belebung, Identitätsbildung, Visitenkarte, Hitzeminderung, Biodiversitätsförderung usw.). Durch die Entwicklung innerhalb bestehender Strukturen und in Teilräumen werden Abhängigkeiten, grosse Vorinvestitionen und Eingriffe vermieden sowie eine ISOS gerechte Entwicklung ermöglicht. Dies führt zu einer einfacheren Umsetzbarkeit, tieferen Kosten, dem Erhalt bestehender Identitäten und damit in allen Dimensionen zu einer nachhaltigen Entwicklung.

STADT THUN

Verteilt über das gesamte Stadtquartier können mit der Entwicklung bis zu 84'000 Quadratmeter oberirdische Geschossfläche (GFo) realisiert werden.

Nicht zuletzt wird durch die Optimierung der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun eine Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs als wichtiger Beitrag an eine nachhaltige und klimaverträgliche Mobilität erreicht. Die Optimierung umfasst die bessere Verknüpfung von Siedlungs- und ÖV-System (einfache Erreichbarkeit), die bessere Verzahnung von Verkehrsträgern (reibungsloses Umsteigen), die Schaffung von Dienstleistungsangeboten, Aufenthalts- und Begegnungsflächen, guter Orientierung und Information sowie eine hindernisfreie Gestaltung des Bahnhofraums.

Unter Anbetracht all dieser Aspekte führt die vorgesehene Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun zu einem attraktiven Ort mit hoher Lebens- und Aufenthaltsqualität sowie grosser Anziehungskraft – und damit dem im LeiStbild von der Bevölkerung geforderten Stadtquartier für alle Thunerinnen und Thuner.

6.2. Optimierung Busbetrieb, Sicherstellung Angebotskonzept

Die Buslösung wurde auf Basis der Charrette sowie des Gesamtverkehrskonzepts (GVK 2035) und des regionalen Angebotskonzepts erarbeitet. Die Erarbeitung erfolgte unter Einbezug der betroffenen Betriebe (STI, BLS, SBB), der zuständigen Ämter (Amt für öffentlichen Verkehr, Tiefbauamt der Stadt Thun, Fachstelle Umwelt Energie Mobilität sowie dem Planungsamt) und der regionalen Verkehrskonferenz (RVK).

Kernelemente der Buslösung auf der Bahnhofnordseite sind ein Bushof auf dem Bahnhofplatz sowie die Aktivierung der Seestrasse als Stadtboulevard mit Bushaltekanten. Gleichzeitig wird die Schiffländte verbreitert. Mit der Verlegung des heutigen Buswende- und Wartebereichs Othmar-Schoeck kann zudem der Bereich beidseits des Schifffahrtskanals für den Fuss- und Veloverkehr und als öffentlicher Raum stark aufgewertet werden.

Der bereits im GVK 2035 sowie dem Grundlagenprojekt Verkehr (2019) ausgewiesene Bedarf, Busse auch auf der Bahnhofsüdseite anzuordnen, hat sich in diesen Verfahrensschritten (Charrette, Synthese) erneut bestätigt. Unabhängig von der konkreten Lösung ist die Verteilung der Bushaltekanten auf beide Seiten des Gleisfeldes zur Sicherung des aktuellen und zukünftigen ÖV-Angebots aufgrund der vielfältigen Anforderungen an den knappen Raum zwingend. Gemäss vorliegendem Konzept werden daher auf der Bahnhofsüdseite zwei Mittelperrons in der Frutigenstrasse angeordnet. Dies stellt Herausforderungen bezüglich des Verkehrsflusses auf der Frutigenstrasse und den Umsteigewegen zwischen den betroffenen Buslinien und der Bahn dar. In den Folgeprojekten gilt es die Lösung dahingehend zu überprüfen und weiterzuentwickeln.

Die Lösungen auf der Bahnhofnord- und auf der Bahnhofsüdseite stehen in enger Abhängigkeit zueinander (Platzverhältnisse und Anzahl Haltekanten, Durchmesserlinien usw.). Für das Funktionieren als Gesamtlösung müssen beide Seiten realisiert werden.

Bei den Bushaltekanten handelt es sich mehrheitlich um Fliesskanten. Dadurch sind keine unabhängigen Zu- und Wegfahren von hintereinanderstehenden Bussen möglich, dafür aber eine kompakte, platzsparende Anordnung der Haltekanten. Aufgrund der damit verbundenen Einschränkung für den Busbetrieb erfolgte im Rahmen der Vertiefungsarbeiten sowie der aktuellen Angebotsplanung

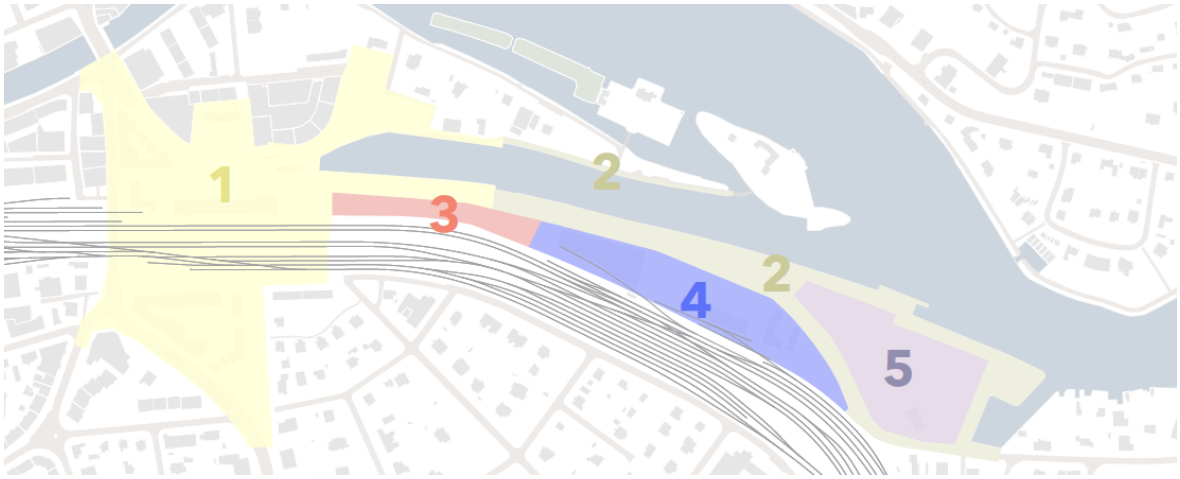
STADT THUN

eine auf Ankunfts- und Abfahrtszeiten abgestimmte, sorgfältige Linienzuordnung zu den Haltekanten. Nur mit dem Einsatz von Fliesskanten konnte eine Lösung im eng begrenzten Bahnhofsraum gefunden werden. Verbunden mit zukünftigen Taktverdichtungen lässt dieses Konzept weitere Angebotssteigerungen zu.

Der vorliegenden Lösung wie auch allen weiteren geprüften Varianten und der heutigen Situation gemein ist, dass nur durch eine Reduktion der Verkehrsmenge auf der Seestrasse eine wesentliche Verbesserung für den Bus-, Fuss- und Veloverkehr sowie für den motorisierten Individualverkehr (Maulbeerknoten) erreicht werden kann. Dies wird im Rahmen der Legislaturzielmassnahme 11.2 untersucht und in den Folgeprojekten berücksichtigt.

7. Nächste Schritte

In der anstehenden umsetzungsorientierten Planungsphase werden für einzelne Teilräume spezifische Folgeprojekte erarbeitet. Diese werden im Folgenden erläutert.



7.1. Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) / Vorprojekt Neugestaltung Bahnhof Thun

Der Perimeter des BGK und des Vorprojekts entspricht im Grundsatz Teilraum 1. Er umfasst sowohl die Bahnhofnord- wie auch die Bahnhofsüdseite.

Folgende Inhalte werden im BGK schwerpunktmässig behandelt:

- Dimensionierung, Gestaltung und Umsetzbarkeit von Verkehrs-, Anlieferungs-, Zirkulations-, und Aufenthaltsflächen
- Optimale Verknüpfung der Verkehrsträger (Attraktive, direkte, sichere und hindernisfreie Umsteigewege, gute Orientierung und Information)
- Betriebliche Aspekte (Anschlusssicherung, Flexibilität usw.)
- Verbreiterung und Aufwertung der Schiffländte
- Setzung und Gestaltung der Bushaltekanten samt überdachten Wartebereichen
- Standorte, Anzahl und Ausgestaltung von Park- und Abstellplätzen (Velos, K+R, Taxi usw.)
- Integration der neuen Veloverkehrsverbindung Panoramastrasse (Bahnhof–Thunerhof) sowie der neuen Fuss- und Veloverkehrsverbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis
- Einbezug einer mittel- bis langfristigen Verbreiterung der Bahnhofunterführung sowie weiterer

STADT THUN

allfälliger Quartierverbindungen (Gleisunterführungen)
- Schnittstellen zu den Teilräumen 2 und 3, Maulbeerplatz und BGK Innenstadt

Die Neugestaltung des Bahnhofs Thun (Nord- und Südseite) wird basierend auf einer Grobkostenschätzung als A-Massnahme im Agglomerationsprogramm der fünften Generation eingegeben. Damit kann eine finanzielle Unterstützung des Bundes (von bis zu 40 Prozent) und des Kantons (von bis zu 35% der verbleibenden Kosten nach Abzug Bundesbeitrag) beantragt werden. Ergänzend zu den bereits erfolgten Angaben müssen hierzu bis Anfang 2025 vertiefte Pläne und Kostenschätzungen eingereicht werden. Deren Erarbeitung ist Bestandteil des BGK.

Subventionsbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm können erst mit einer Finanzvereinbarung basierend auf einem baubewilligten Projekt und dem Kreditbeschluss des zuständigen finanzkompetenten Organs der Stadt Thun abschliessend gesichert werden. Die Zahlungen erfolgen nach Realisierung des Projekts, in welche die vorgeleisteten Projektierungs-, Landerwerbs- und Ausführungskosten mit eingerechnet sind.

Die Bearbeitung erfolgt durch ein interdisziplinäres Bearbeitungsteam mit Vertretungen aus den Fachbereichen Landschaftsarchitektur/Stadtraumgestaltung, Verkehrsplanung, Tiefbau und Architektur. Das Verfahren wird durch ein Fachgremium externer Spezialisten begleitet. Die Erarbeitung des Vorprojekts startet im Anschluss an das BGK.

Grobterminplan:

- Sommer 2024: öffentliche Ausschreibung der Planungsarbeiten, Auftragsvergabe
- Ab Herbst 2024: Erarbeitung BGK
- Ab Herbst 2025: Erarbeitung Vorprojekt
- Ab Herbst 2026: Start Folgeplanungen
- Ab 2029: Erste Vorbereitungs- und Umsetzungsarbeiten

7.2. Anpassung Überbauungsordnung (UeO) h Aarefeld-Bahnhofplatz

Anhand des BGK gilt es, die UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz aus dem Jahr 1991 an die vorgesehene Entwicklung anzupassen und die Planung damit zu sichern.

Die Vorbereitungsarbeiten zur Anpassung der UeO starten im Herbst 2024. Der Projektstart ist 2025 geplant.

7.3. Freiraumkonzept Stadtquartier Bahnhof Thun

Der Perimeter des Freiraumkonzepts entspricht den Teilräumen 1 und 2. Das Freiraumkonzept und das BGK müssen aufeinander abgestimmt werden, so dass sich für die öffentlichen Freiräume als verbindendes, stadträumliches Rückgrat ein abgestimmtes Gesamtkonzept ergibt. Folgende Inhalte werden im Freiraumkonzept schwerpunktmässig behandelt:

- Übergeordnete Gestaltungsrichtlinien Bahnhofsraum, Stadtboulevard Seestrasse und Uferraum
- Definition verschiedener Bereiche nach Funktionen und Identitäten
- Integration von Bedürfnissen heutiger und künftiger Nutzenden

STADT THUN

- Prüfung und Definition von Nutzungsangeboten und -möglichkeiten
- Etappierung, partizipative Arbeit, Sofortmassnahmen, «Testings»

Die Bearbeitung erfolgt durch ein interdisziplinäres Bearbeitungsteam mit Vertretenden aus den Fachbereichen Landschaftsarchitektur/Stadtraumgestaltung, Sozialraum und Partizipation. Das Verfahren wird durch ein Fachgremium externer Spezialistinnen und Spezialisten begleitet.

Die Vorbereitungsarbeiten zur Erarbeitung des Freiraumkonzepts starten im Herbst 2024, die Erarbeitung ist 2025 geplant.

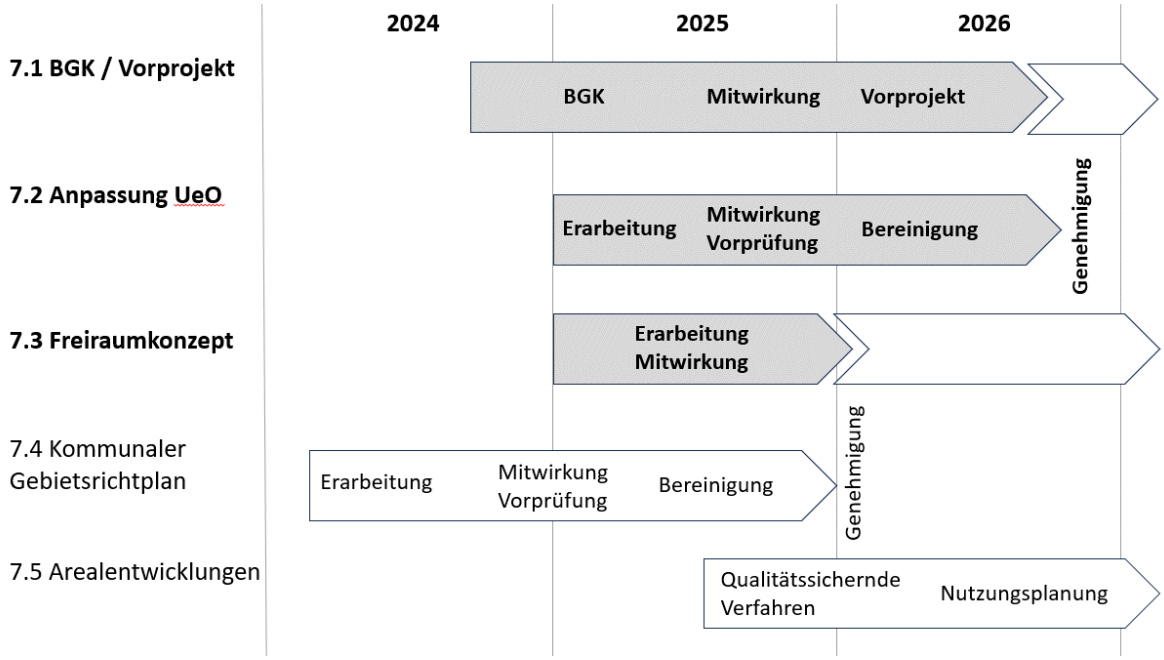
7.4. Kommunaler Gebietsrichtplan Stadtquartier Bahnhof Thun
(nicht Gegenstand des vorliegenden Kreditgeschäfts)

In einem kommunalen Gebietsrichtplan werden die wichtigsten Entwicklungsgrundsätze des räumlichen Entwicklungsleitbilds über alle Teilräume 1-5 festgehalten und behördenverbindlich verankert. Die Arbeiten sind bereits in Gang. Die öffentliche Mitwirkung ist im Herbst 2024 geplant. Diese wird der Bevölkerung erneut die Gelegenheit geben, sich zur vorgesehenen Entwicklung zu äussern.

7.5. Arealentwicklungen (Seestrasse, Rosenau, Scherzligen)
(nicht Gegenstand des vorliegenden Kreditgeschäfts)

Der Start der Entwicklungen und qualitätssichernden Verfahren der Areale Seestrasse, Rosenau und Scherzligen (Teilräume 3 bis 5) sowie deren Umsetzung in der Nutzungsplanung wird durch die einzelnen Grundeigentümerschaften angestossen und in Zusammenarbeit mit der Stadt erarbeitet. Basierend auf dem räumlichen Entwicklungsleitbild – im Gegensatz zu früheren planerischen Überlegungen – sind die einzelnen Teilräume mehrheitlich unabhängig «just-in-time» entwickelbar.

Nachfolgend zusammengefasst der Grobterminplan aller Folgeprojekte.



STADT THUN

8. Finanzielles

8.1. Kredit

Der bisherige Planungsprozess wurde über den Stadtratskredit zur Entwicklung des ESP Thun Bahnhof (vgl. SRB 17/2016) finanziert. Das räumliche Entwicklungsleitbild bringt diesen Prozess zum Abschluss. Der entsprechende Verpflichtungskredit wird abgerechnet werden.

Für die Folgeprojekte sind weitere finanzielle Mittel erforderlich. Es ist mit Kosten von 1,3642 Millionen Franken zu rechnen. Die Kosten sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengestellt.

Kosten	CHF inkl. MwSt.	Total CHF inkl. MwSt.
BGK / Vorprojekt		**843'400**
Vorbereitung, Beschaffung	22'000	
Verfahrensbegleitung	100'000	
Planerleistung (BGK)	300'000	
Planerleistung (Vorprojekt)	360'000	
Vertiefungen	35'000	
Fachgremium	26'400	
Anpassung UeO		**106'600**
Planerleistung	75'000	
Vertiefungen	25'000	
Fachgremium	6'600	
Freiraumkonzept		**121'600**
Verfahrensbegleitung	15'000	
Planerleistung	85'000	
Vertiefungen	15'000	
Fachgremium	6'600	
Kommunikation		**75'000**
Partizipation		**50'000**
Zwischentotal		1'196'600
Nebenkosten (4%)		**47'900**
Reserve (10%)		**119'700**
Total		1'364'200

8.2. Personelle Ressourcen

Die zur Erarbeitung der Folgeprojekte notwendigen personellen Ressourcen auf Seite Stadt sind sichergestellt.

STADT THUN

8.3. Folgekosten

Die Folgekosten belaufen sich ab dem Jahr 2025 auf gesamthaft jährlich 150'060 Franken (nicht liquiditätswirksam):

	CHF
Abschreibung: Nutzungsdauer 10 Jahre, daher 10 % von 1'364'200 CHF	136'420
Zins: Mittelfristige Kapitalkosten (2 %) multipliziert mit dem halben Investitionswert (1'364'200 CHF x 0,02 x 0,5 x)	13'640
Total	150'060

8.4. Finanzierung

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

8.5. Finanzielle Tragbarkeit

Die geschätzten Kosten zur Erarbeitung der Folgeprojekte betragen 1,3642 Millionen Franken. Im Rahmen der Erarbeitung des Investitionsplanes 2025 bis 2028 (IP) wurden folgende Mittel im allgemeinen Haushalt, Investitionen Verwaltungsvermögen, 1412 Planungsamt als Finanzplanwert (FPW) angemeldet:

- «ESP Bahnhof Thun, Verkehrsdrehscheibe gem. GVK» 1,2 Millionen Franken (BGK, Vorprojekt, Anpassung UeO)
- «Freiraumkonzept Uferraum» 150'000 Franken (Freiraumkonzept)

Die Mittel «ESP Bahnhof Thun, Verkehrsdrehscheibe gem. GVK» setzten sich aus den im Aufgaben- und Finanzplan 2024 bis 2027 (AFP) enthaltenen Positionen «GVK: Verkehrsknotenpunkt ESP Bahnhof Thun» (G1 01, 02, 08, 09, 10, 11) sowie den Positionen «Planungsinstrument Bahnhofplatz» und «Kommunikation» zusammen. Im Rahmen der Erarbeitung des IP 2025 bis 2028 wurden diese summiert (1,15 Mio. Franken) und um 50'000 Franken auf 1,2 Millionen Franken erhöht.

Die Mittel «Freiraumkonzept Uferraum» wurden neu angemeldet und sind im AFP 2024 bis 2027 nicht enthalten.

STADT THUN

Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 litera a Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 14. Juni 2024 beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredits von 1,3642 Millionen Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 1412.5290.033 (Bilanz-Konto Nr. 14290.10.01) für die Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts und des Vorprojekts Neugestaltung Bahnhof Thun, die Anpassung der Überbauungsordnung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz sowie die Erarbeitung des Freiraumkonzepts Stadtquartier Bahnhof Thun.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 14. Juni 2024

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident	Der Stadtschreiber
Raphael Lanz	Bruno Huwyler Müller

Beilagen
1. SRB Bericht Nr. 17/2016
2. LeiStbild Stadtquartier Bahnhof Thun
3. Charrettebericht Stadtquartier Bahnhof Thun
4. Vertiefung Buslösung Bahnhof Thun
5. Räumliches Entwicklungsleitbild Stadtquartier Bahnhof Thun (Synthesebericht)
6. Entwicklungsleitplan Stadtquartier Bahnhof Thun