



Stadtquartier Bahnhof Thun

Entwicklungsschwerpunkt
Bahnhof Thun

**Räumliches Entwicklungsleitbild
Synthesebericht**

April 2024

INHALT



Vorwort	4
Einleitung	6
Gemeinsame Grundlage	16
Planungsprozess	18
Räumliches Entwicklungsleitbild	25
Ausblick	71
Anhang	73
– Auszug Vertiefung Buslösung	
– Auszug Denkmalpflegerische und ortsbildliche Grobanalyse	
– Auszug Charrettebericht	
– Auszug LeiStbild	
– Auszug Grundlagen Stadt Thun	
Glossar	86
Impressum	87

Stadtquartier Bahnhof Thun

**Räumliches Entwicklungsleitbild
Synthesebericht**

VORWORT

Vor hundert Jahren nahm 1923 mit der Eröffnung des neuen Bahnhofs Thun die Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun seinen Anfang. Zwei Jahre später konnte mit der Erstellung des Schifffahrtskanals die bis heute prägende und fast einzigartige Disposition einer multimodalen Verkehrsdrehscheibe für Bahn, Bus und Schifffahrt geschaffen werden. Internationaler Personen- und Güterverkehr, Wohnbevölkerung und Arbeitende, Tourismus und Freizeit wurden direkt an Stadt und Region angeschlossen. Die Thuner Innenstadt und das Seefeldquartier waren und sind unmittelbar Teil dieses Stadtquartiers und Verkehrsknotens am Wasser.

Dieser Entwicklung gingen damals wie heute breite Diskussionen und langjährige Planungsarbeiten voraus: Wo liegt der Bahnhof Thun, was soll das Stadtquartier leisten, wem soll es dienen? Was ist die Visitenkarte der Stadt, wie kommt man an, wie steigt man um? Der ursprüngliche Bebauungsplan für den Bahnhof wie auch der Quartiersplan Seefeld können bis heute stadträumliche Qualität sichern. Zugleich sind aber die räumlichen und betrieblichen Anforderungen an Mobilität und Stadtraum in den letzten Jahren stark gestiegen.

Die Sicherung des Bahnhofs als multimodale Verkehrsdrehscheibe, evident gewordene betriebliche, verkehrliche sowie stadträumliche Defizite, aber auch die weitere bauliche Entwicklung des Quartiers machen es notwendig, den Raum neu zu gliedern und zu gestalten. So können bestehende Qualitäten gesichert, Räume und Potentiale besser genutzt, Defizite behoben und Möglichkeiten einer innerstädtischen und urbanen Transformation geschaffen werden. Damit werden die zentrale Funktion der hundertjährigen Verkehrsdrehscheibe Thun und das Stadtquartier für die kommenden Jahre und Generationen vorbereitet, attraktiviert und gesichert.



Das vorliegende **räumliche Entwicklungsleitbild** stellt die Synthese umfassender Planungs- und Partizipationsprozesse zur Erarbeitung einer **belastbaren Grundlage** für die **Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun** dar. Damit bildet es die Grundlage zur Sicherung des Gebiets als regional bedeutende **multimodale Verkehrsdrehscheibe** sowie zur **Aufwertung und Weiterentwicklung** des Stadtquartiers zu einem innerstädtisch dichten, urbanen und gemischt genutzten Stadt-raum.

Das räumliche Entwicklungsleitbild zeigt auf, wie die vorhandenen Räume betrieblich, baulich und gestalterisch optimiert werden können. Die Umsetzung ist dabei auf Basis weniger Prämissen und Leitlinien in **Teilräumen** möglich, zwingende Abhängigkeiten werden vermieden und damit die Umsetzbarkeit gewährleistet.

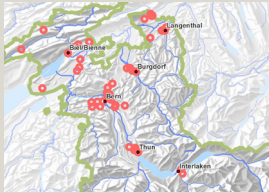
Zentral ist der **Erhalt der Seestrasse** an ihrer heutigen Lage sowie das Planen in bestehenden Stadtstrukturen. Die **Optimierung und Aufwertung des Bahn- und Bushofs** sowie die **Attraktivierung der Schiff-lände** bedingen die Aktivierung des Raums beidseits der Gleise.

Das erarbeitete räumliche Entwicklungsleitbild zeigt auf, wie diese Entwicklung stattfindet und das **Zukunftsbild 2045** koordiniert Form annehmen wird.

Raphael Lanz
Stadtpräsident

Andrea de Meuron
Gemeinderätin

EINLEITUNG



Entwicklungsschwerpunkt (ESP)

Der Bahnhof Thun ist Teil des Programms kantonaler Entwicklungsschwerpunkte (ESP). Neben einer Stärkung der Funktion als öffentlicher Raum und multimodale Verkehrsdrehscheibe steht das wirtschaftliche Potential (Arbeit, Dienstleistung und Gewerbe) sowie das urbane Wohnen gemäss städtischer Innenentwicklungs- und Wohnstrategie im Vordergrund.



Multimodale Verkehrsdrehscheibe

Lage- und funktionsbedingt hat der Bahnhof Thun eine zentrale Bedeutung als multimodale Verkehrsdrehscheibe und Schnittstelle zwischen Stadt, Region, Kanton sowie dem Fernverkehr.

Auf engstem Stadtraum kommen am Bahnhof Thun unterschiedliche Verkehrsträger zusammen. Deren engen Verflechtung, die Sicherung und Weiterentwicklung des Angebots des öffentlichen Verkehrs (öV) wie auch die Verbesserung für den Langsamverkehr (LV) sind zentral. Insbesondere in verkehrlicher und betrieblicher Hinsicht vermag der heutige Bushof den Anforderungen nicht mehr zu genügen. Auch mangelt es an Sicherheit, Barrierefreiheit und Attraktivität für den LV.



Ankunftsort und Visitenkarte

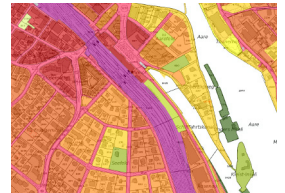
Der Bahnhof Thun ist erster Ankunftsort und damit zentrale Visitenkarte der Stadt. Heute orientiert sich der Bahnhof gegen Norden und ist von den bevölkerungsreichen Quartieren südlich der Gleise abgewandt. Stadträumliche Defizite sind aufgrund der hohen Nutzungsdichte auf der Bahnhofsnordseite offenkundig und sollen der Lage und Bedeutung entsprechend behoben werden.

Entwicklungsgebiet an hervorragender Lage

Beidseits des Bahnhofs befinden sich Wohn- und Arbeitsgebiete von hoher Qualität. Deren Erhaltung, Aufwertung und Weiterentwicklung ist von grosser Bedeutung. Ausserdem befinden sich zwischen Schiffahrtskanal und Gleisen die Areale Seestrasse, Rosenau, Scherzligen – ein grosses, brachliegendes innerstädtisches Entwicklungspotential erster Güte. Potential bietet auch die Lage des Stadtquartiers am Wasser für Freizeit und Erholung von Einheimischen und Gästen.

Stadtklima

Die Stadträume um den Bahnhof weisen stadtklimatische und freiräumliche Defizite und gleichzeitige Potentiale auf. Die Verbesserung von Stadtklima und Aufenthaltsqualität ist zentral, um das Gebiet für die kommenden Jahre und Generationen zu rüsten.



ZIELSETZUNG

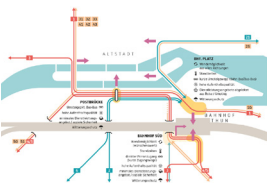
Das beträchtliche Entwicklungs- und Optimierungspotential des ESP Bahnhof Thun soll basierend auf den städtischen (STEK 2035, GVK 2035, Wohnstrategie 2030, Klimastrategie, Biodiversitätskonzept, weitere), regionalen (RVK, RGSK) und übergeordneten (Richtplan, Agglomerationsprogramm) Grundlagen sowie des vorliegenden, breit abgestützten räumlichen Entwicklungsleitbildes prioritär vorangetrieben und realisiert werden.



Planungsziele

Die Planungsziele des räumlichen Entwicklungsleitbildes sind:

- Ganzheitliche Betrachtung von Städtebau, Freiraum und Verkehr
- Sicherstellung einer koordinierten, integralen Gesamtentwicklung der öffentlichen Räume und Areale
- Anstossen von Initialprojekten (frühzeitig in Umsetzungsmodus gelangen, Testings durchführen, Stillstand vermeiden)
- Konzeptionelle Grundlage für langfristige Entwicklung mit Zielbild 2045



Strategische Ziele

- **Zukunftsorientierte** Sicherung des Verkehrs- und Stadtraums
- **Nachhaltige** Optimierung und Weiterentwicklung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun sowie des Stadtquartiers
- **Urbane** innerstädtische Dichte und Nutzung der heutigen „Brachen“
- **Identitäten und Qualitäten** erhalten und weiterentwickeln
- **Reduktion von Abhängigkeiten**
- **Umsetzung in bestehenden (Infra)strukturen** ohne grosse bauliche Eingriffe
- **Optimierung** betrieblicher Potentiale

Spezifische Entwicklungsziele werden im Kapitel Gesamttraum und in den Kapiteln zu den Teilräumen umschrieben.

Optimierung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe

Damit der Bahnhof Thun zukunftssicher zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen kann, soll er räumlich und betrieblich optimiert werden. Nebst der Erstellung hindernisfreier Bushaltekanten (BehiG-konform) sind die Entlastung der Verkehrsinfrastruktur, die verbesserte Vernetzung und Zugänglichkeit für den Langsamverkehr (LV) sowie die damit verbundene engere Verflechtung der verschiedenen Verkehrsträger wichtiges Ziel.

Schaffung von Urbanität, Erhaltung von Identitäten und Qualitäten

Bestehende Räume und Strukturen (z.B. Schiffländte, Uferraum, Seestrasse, spezifische Nutzungen) sollen mitsamt ihrer Identitäten und Qualitäten und einem öffentlichen Charakter weiterentwickelt werden. Ziel ist ein urbanes Stadtquartier mit hoher Nutzungsvielfalt und -flexibilität (Mischgebiet gemäss städtischen Strategien) sowie hoher baulicher Dichte im Sinne des Raumplanungsgesetzes (RPG) unter Berücksichtigung der Ziele des Inventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und der Denkmalpflege.

Steigerung der Umsetzbarkeit

Bestehende (Infra)strukturen sollen adaptiert und infrastrukturelle Massnahmen, bauliche Eingriffe und Vorinvestition möglichst minimiert werden. Wichtiges Ziel ist dabei auch die Optimierung betrieblicher Potentiale statt der alleinigen Suche baulicher Lösungen. Damit sollen Abhängigkeiten im Sinne einer möglichst raschen Umsetzbarkeit für die Neugestaltung des Bushofs wie auch für die Entwicklung der Areale Seestrasse, Rosenau, Scherzligen reduziert werden.

ZUSAMMENFASSUNG ERKENNTNISSE & ANSÄTZE

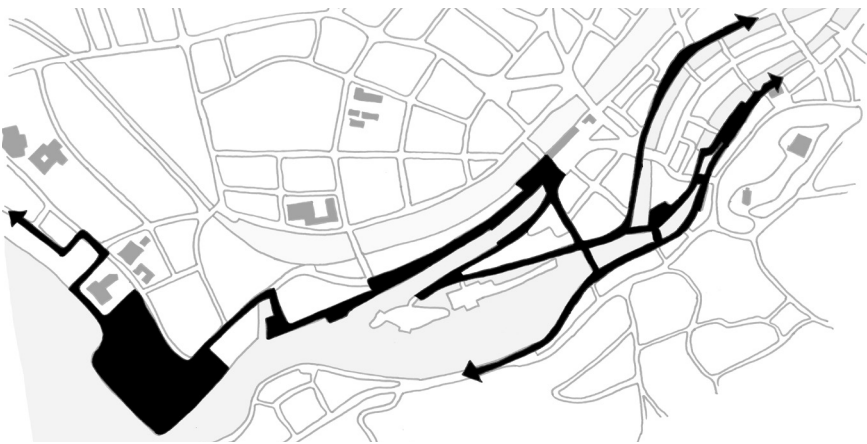


Stadtquartier als Bindeglied

Das Stadtquartier Bahnhof Thun ist **wichtige Drehscheibe** im Thuner Stadtgefüge. Es ist **Bindeglied zwischen Innenstadt, Bahnhof und Thunersee** und muss seiner Lage und Bedeutung entsprechend sorgfältig weiterentwickelt werden. Hierbei wird Wert auf die optimale **Abstimmung von Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsqualität** gelegt. Diese Ansprüche lassen sich – dies eine zentrale Erkenntnis – mit grossen Synergiegewinnen zur Deckung bringen, indem geschickt der bestehende Raum genutzt, betrieblich aufeinander abgestimmt und aufgewertet wird. Zentral ist auch die Verbesserung der **Quervernetzung** über die Aare und ins Seefeldquartier.

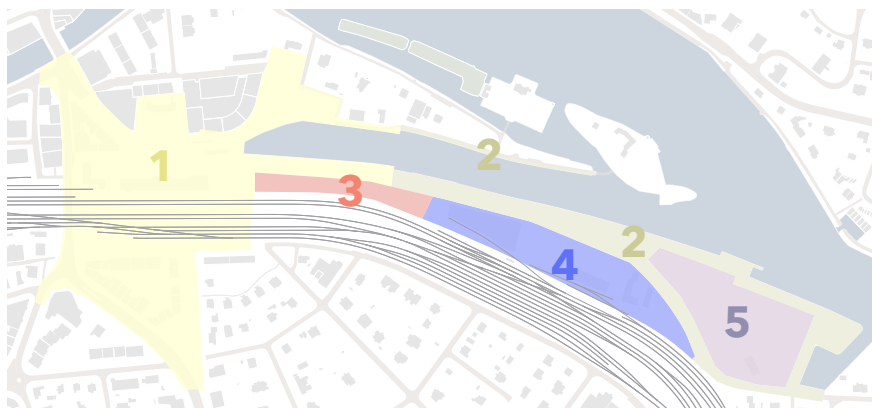
Gesamtheitliches Grundgerüst

Die weitere Entwicklung kann nur basierend auf einem **klaren, stabilen Grundgerüst** („Framework“) gelingen. Mit den bestehenden Verkehrsflächen, aber auch den vorhandenen Stadtstrukturen (Freiräume, Bauten) ist dieses Gerüst vorhanden, jedoch in geringer Qualität. Die Stärkung im Sinne eines **strukturellen und stadträumlichen Rückgrats** ist essenziell für das Gelingen der Transformation in ein lebendiges und lebenswertes Stadtquartier. Bestehende Strassenräume, Plätze, Uferräume und Grünflächen werden dazu hin zu einem **durchgehenden, attraktiven öffentlichen Freiraumgerüst** entwickelt. Teil davon ist der neue **Stadtboulevard Seestrasse**. Durch die Lage am Wasser bestehen einzigartige **Potentiale und Qualitäten**, auf die es aufzubauen und die es gezielt in Wert zu setzen gilt.



Entwicklung in Teilräumen

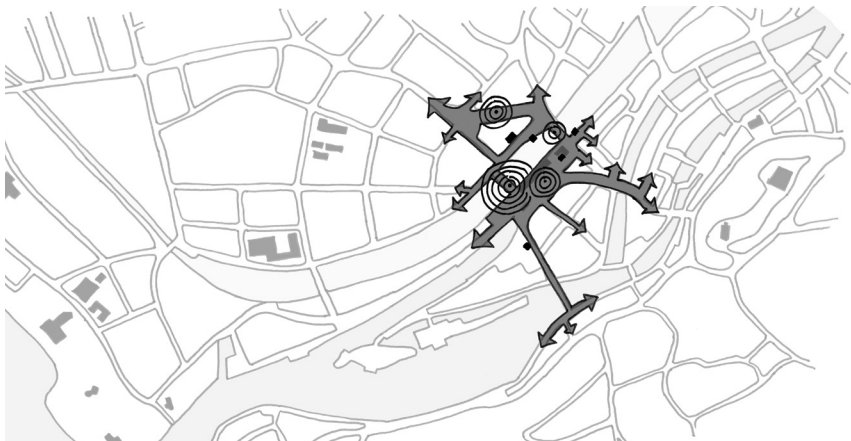
Eine grundsätzliche Erkenntnis – ein eigentlicher Paradigmenwechsel gegenüber dem im letzten Jahrzehnt vorherrschenden planerischen Ansatz – ist, dass das Stadtquartier **auf Basis des öffentlichen Freiraumgerüsts** sowie auf wenigen und einfachen Prinzipien mehrheitlich zeitlich und räumlich **unabhängig in Teilräumen** entwickelt werden kann. Voraussetzung dafür ist, bestehende Strukturen auf geschickte Weise in neue Nutzungen und betriebliche Abläufe zu integrieren. Insbesondere der Verzicht auf die Verlegung der Seestrasse und das geschickte Anordnen der für den Busbetrieb notwendigen Räume ermöglicht den eigentlichen **Befreiungsschlag**. Grössere infrastrukturelle Massnahmen, bauliche Eingriffe, Vorinvestition oder Landpools werden damit vermieden und die Möglichkeit für eine rasche Umsetzung geschaffen. Daraus ergibt sich eine **klare Entwicklungsstrategie**: Die Teilräume 1 und 2 als öffentliches Freiraumgerüst binden die individuell entwickelbaren Teilräume 3-5 zum Stadtquartier zusammen.



Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun

Um die multimodale Verkehrsdrehscheibe zukunftssicher betreiben zu können, muss die **Bahnhofssüdseite als Ankunftsort und Standort für Busse aktiviert** werden. Der Raumbedarf wird innerhalb des bestehenden Strassenraumes in der Frutigenstrasse erfüllt.

Dank der damit erreichten **verkehrlichen Entlastung** (Maulbeerkreisel, Bahnhofplatz) lassen sich betriebliche Anforderungen des öffentlichen Verkehrs (öV) und Verbesserungen für den Langsamverkehr (LV) mit zusätzlichen Zirkulations- und Aufenthaltsflächen auf der Nordseite lösen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch die **Reduktion der Belastung durch den motorisierten Individualverkehr (miV)** Seestrasse – Bahnhofplatz – Maulbeerkreisel. Es erfolgt eine **Neudisposition des Bushofs auf dem Bahnhofplatz und entlang des Stadtboulevards Seestrasse** mit gleichzeitiger **Aufwertung und Verbreiterung der Schiffländte**. Auf die Haltekanten und den Buswende- und Wartebereich beim Othmar-Schoeck-Weg kann nach erfolgter Realisierung von Ersatzstandorten zugunsten einer massgeblichen stadträumlichen und verkehrlichen Verbesserung verzichtet werden.

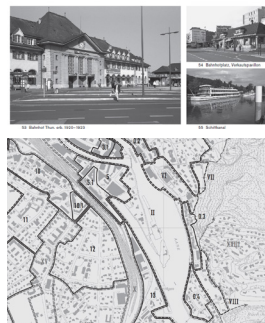


Areal Seestrasse – Rosenau – Scherzligen

Die **bauliche Entwicklung der Teilräume** orientiert sich am **öffentlichen Freiraumgerüst als Rückgrat** sowie an **bestehenden baulichen Strukturen und Erschliessungen**. Damit können Abhängigkeiten auf ein Minimum reduziert werden. Die baulichen Entwicklungen können mehrheitlich unabhängig erfolgen, sind aber sorgfältig aufeinander abzustimmen. Die Teilräume werden entsprechend ihres hohen Potentials in **dichte, urbane Stadträume, lagebezogen mit belebenden Nutzungen und unterschiedlich hohem Wohnanteil** transformiert. Über die Teilräume 3-5 wird eine oberirdische Geschossfläche (GfO) zwischen 57'000 m² und 84'000 m² als verträglich erachtet (Charrette-Bandbreite). Von der angegebenen Bandbreite kann abgewichen werden, sofern die Verträglichkeit in nachfolgenden qualitätssichernden Verfahren (QSV) nachgewiesen wird.

ISOS und Denkmalpflege

Das Gebiet Stadtquartier Bahnhof Thun ist im **Inventar schützenswerter Ortsbilder Schweiz (ISOS)** mit dem Schutzziel C verzeichnet, einzelne Bauten (Bahnhofsgebäude, Valentini-Gebäude) und Elemente liegen in der höchsten Schutzklasse A. Das ISOS und der adäquate Umgang mit den Schutzzielen war Thema im Charrette-Verfahren; die kantonale Denkmalpflege war an den entsprechenden Workshopveranstaltungen vertreten. Im Rahmen der Arbeiten wurde in unterschiedlichen Szenarien aufgezeigt, wie das ISOS berücksichtigt werden kann und dass mit dem **ISOS kompatible, sorgfältige städtebauliche Entwicklungen** möglich sind. **Verschiedene Objekte** im Perimeter sind überdies im **Inventar der kantonalen Denkmalpflege** und / oder im **Inventar der schützenswerten Bauten und Anlagen der SBB (ISBA)** enthalten. Auch hierzu gibt es im Rahmen des vorliegenden räumlichen Entwicklungsleitbild Möglichkeiten, diese **in eine bauliche Entwicklung zu integrieren** (Umnutzung, Transformation, Erweiterung) oder in nachfolgenden qualitätssichernden Verfahrens einen **allfälligen Ersatz zu prüfen**. Eine „Denkmalpflegerische und ortsbildliche Grobanalyse“ findet sich im Anhang.

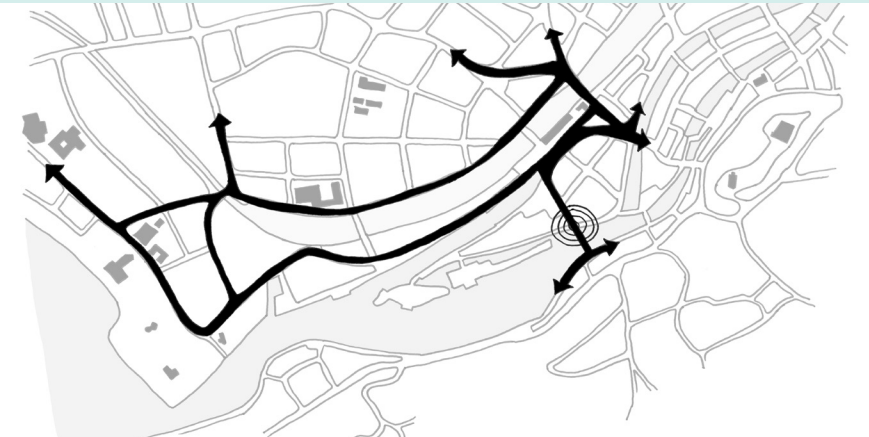
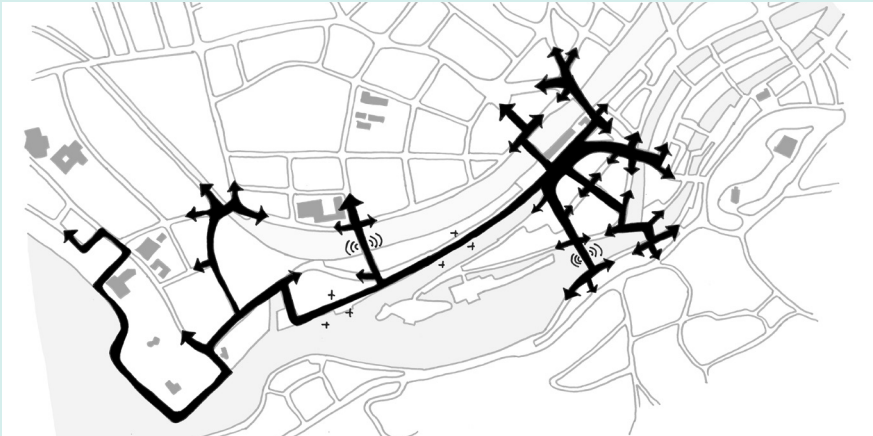


Umweltrecht

Lärm oder Störfall können wesentliche Faktoren bezüglich der möglichen Art, aber auch des möglichen Masses zukünftiger Nutzungen sein. Gemäss ersten Abklärungen auf Basis der Charrette-Ergebnisse haben die Faktoren **Bahnlärm und Störfall keine konzeptbestimmenden Auswirkungen** auf das räumliche Entwicklungsleitbild; sie können mit **baulichen und betrieblichen Massnahmen** gelöst werden. Das räumliche Entwicklungsleitbild bildet damit eine belastbare, stufengerechte Grundlage für die weitere Entwicklung und Abstimmung von Siedlung, Landschaft und Verkehr. In Folgeplanungen zu den Teilräumen 3-5 müssen diese Abklärungen vertieft und in Bezug auf Strassenlärm, nicht-ionisierende Strahlung (NIS) und Erschütterungen ergänzt werden.

Nachhaltigkeit

Um das Stadtquartier für die kommenden Jahre und Generationen zu rüsten, ist die Berücksichtigung der Anliegen einer **nachhaltigen, klimaangepassten Stadtentwicklung** essenziell. Gerade im Bahnhofsräum drängt sich eine entsprechende **Aufwertung** auf. Mit der Entwicklung des durchgehenden, attraktiven **öffentlichen Freiraumgerüsts**, welches den Bahnhofsräum, aber auch den Uferräum und den Stadtboulevard Seestrasse umfasst, bietet sich hierzu eine **grosse Chance** für das gesamte Stadtquartier. Auch in den **Arealen** muss die Thematik in Folgeplanungen projekt- und nutzungsspezifisch phasengerecht vertieft werden. Nebst entsprechender Gestaltung von Aussenräumen stellen insbesondere die **Reduktion der CO2-Emissionen, der grauen Energie sowie autoreduzierte Entwicklungen** wichtige Ansätze dar.



GEMEINSAME GRUNDLAGE

Für den ESP-Bahnhof Thun wurden in den letzten Jahren die notwendigen Grundlagen für die weitere Entwicklung erarbeitet und mit zahlreichen Grundlagen koordiniert – Stadtentwicklungskonzept Thun 2035, Wohnstrategie Thun 2030, Gesamtverkehrskonzept Thun 2035, Grundlagenprojekt Verkehr, Angebotsplanung der regionalen Verkehrskonferenz (RVK), Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK).

Im Rahmen eines umfassenden partizipativen Prozesses wurden auf dieser Basis mit Vertretenden der Bevölkerung die Ansprüche an das Stadtquartier Bahnhof Thun erarbeitet und in einem **LeiStbild** (2021) festgehalten. Im testplanungsähnlichen **Charrette-Verfahren** (2022) wurden diese Erkenntnisse und Ansprüche durch drei multidisziplinäre Teams überprüft und solide, ortsspezifisch räumliche und betriebliche Entwicklungsszenarien für das Stadtquartier entwickelt.

Das vorliegende **räumliche Entwicklungsleitbild** fasst die Erkenntnisse in vertiefter Form in einem zentralen und **umsetzungsorientierten Instrument** zusammen. Es ersetzt die Grundlagenplanungen der Plattform ESP aus den Jahren vor der Charrette.

Gemeinsame Entwicklung mit individuellem Spielraum

Die an der Erarbeitung beteiligten Partner entwickeln den ESP Bahnhof Thun zu einem **nachhaltigen, zukunftsicheren und innerstädtisch dicht durchmischten Stadtquartier Bahnhof Thun** für Wohnen und Arbeiten – basierend auf dem räumlichen Entwicklungsleitbild. Sie stimmen sich hinsichtlich der übergeordneten Entwicklungsziele sowie der räumlichen und betrieblichen Leitlinien ab, sind aber innerhalb dieses Frameworks in ihrer **individuellen Entwicklung unabhängig**.

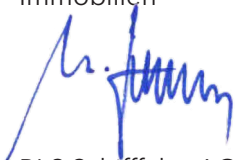


BLS Immobilien AG



BLS AG

vertreten durch das Geschäftsfeld
Immobilien



BLS Schifffahrt AG

vertreten durch das Geschäftsfeld
Immobilien



STI Bus AG



Post Finance AG Post

vertreten durch Post Immobilien
Management und Services AG



Post Immobilien AG

vertreten durch Post Immobilien
Management und Services AG



SBB AG Immobilien

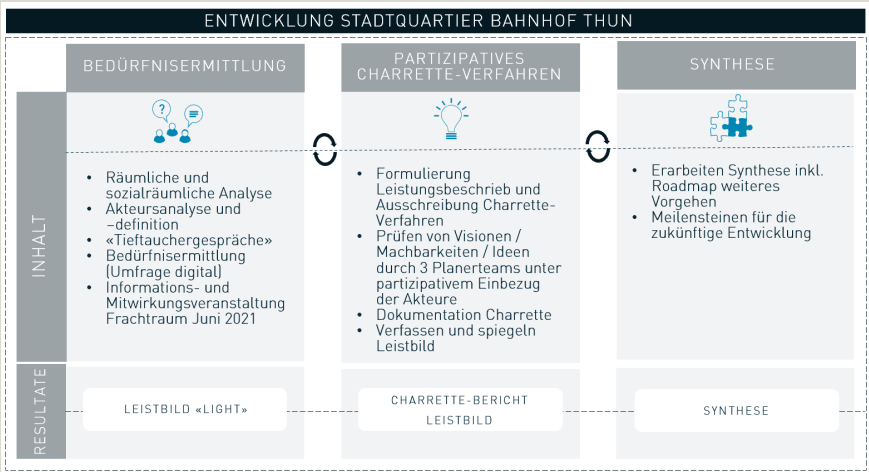
vertreten durch Development



Stadt Thun

PLANUNGSPROZESS

Der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbilds als belastbare Grundlage und Zielbild für die weitere Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun gliedert sich in drei Phasen: Im Rahmen einer partizipativen Bedürfnisermittlung wurde in einem ersten Schritt erarbeitet, was der Raum leisten muss (LeiStbild). Diese Anforderungen wurden im zweiten Schritt, dem Charrette-Verfahren «Stadtquartier Bahnhof Thun», von mehreren Teams fachlich verarbeitet. Ziel waren Visionen, Ideen und Erkenntnisse für die Formulierung eines räumlichen Entwicklungsleitbilds als dritten Schritt. Der vorliegende Bericht fasst die in Szenarien und Varianten vorliegenden Ergebnisse in vertiefter Form im Sinne einer Synthese zu einem räumlichen Entwicklungsleitbild zusammen.



SCHRITT 1

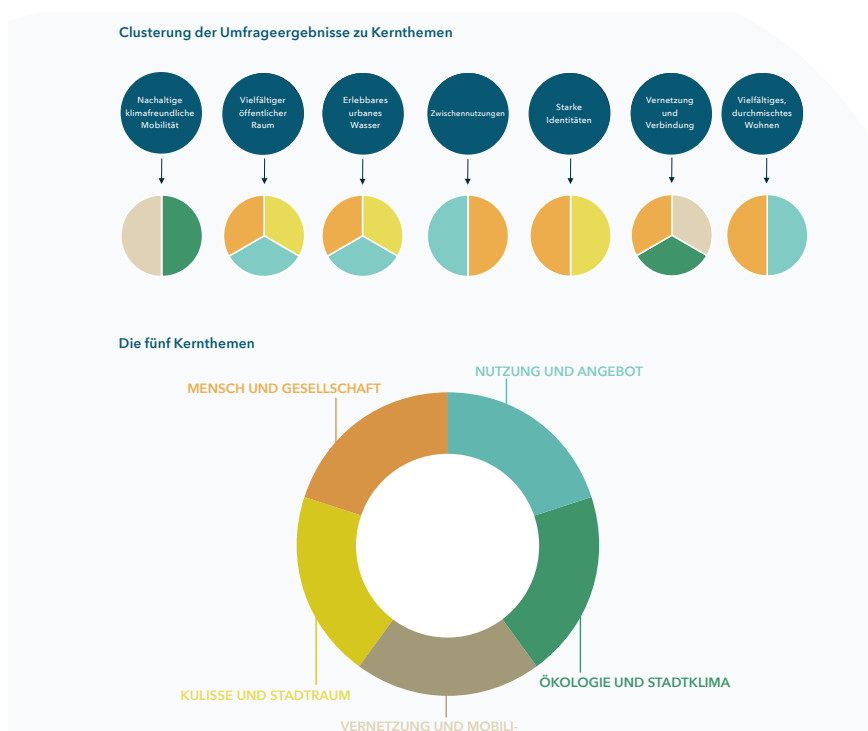
LEISTBILD

Das LeiStbild wurde auf Basis einer umfassenden Partizipation entwickelt. Während des Charrette-Verfahrens (vgl. folgende Seite) wurden gewonnene Erkenntnisse fortlaufend eingearbeitet und mit der Stadt Thun, den Grundeigentümerschaften und den Interessensvertretenden gespiegelt.

Das LeiStbild dokumentiert die Erkenntnisse aus den Prozessschritten, fokussiert jedoch vor allem auf die Frage: Was muss das Stadtquartier Bahnhof Thun künftig für Bevölkerung, Grundeigentümerschaften und Stadt leisten?

Es besteht aus den folgenden Teilen:

- Der Bahnhofraum heute: Erkenntnisse aus der räumlichen Analyse des heutigen Bahnhofraums sowie Abbildung der vielfältigen Ansprüche an den Raum seitens Bevölkerung, Grundeigentümerschaften und Verwaltung. Dabei wurden die wichtigsten Kernthemen formuliert.
- Der Bahnhofraum morgen: Formulierung von LeiStsätzen je Kernthema, die aussagen, was das Stadtquartier für die Stadt Thun, Grundeigentümerschaften, Bevölkerung und Besuchende künftig leisten soll. Je LeiStsatz werden Leistungen aufgeführt und plangrafisch verortet.



MENSCH UND GESELLSCHAFT

ZENTRAL & LEBENDIG

- Der ESP Thun Bahnhof entwickelt sich zum neuen, lebendigen Stadtquartier Bahnhof Thun.
- Das Stadtquartier Bahnhof Thun ist inklusiv und lädt Menschen von Hier und Anderswo ein, sich zu begegnen.
- Das Stadtquartier Bahnhof Thun entwickelt seine Identität aus bestehenden Qualitäten.

KULISSE UND STADTRAUM

URBAN & QUALITÄTSVOLL

- Das Stadtquartier Bahnhof Thun wird städtebaulich von einer robusten Erschliessungs- und Freiraumstruktur getragen.
- Das neue Stadtquartier Bahnhof Thun setzt einen für Thun qualitätsvollen urbanen Massstab.
- Die Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun erfolgt in Etappen - und kann morgen beginnen.

VERNETZUNG UND MOBILITÄT

ENTFLECHTEND & VERBINDEND

- Die regionale Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Thun verbindet von allen Bahnhofseiten her direkt und übersichtlich.
- Das Stadtquartier Bahnhof Thun priorisiert und fördert nachhaltige Mobilitätsformen.
- Das Stadtquartier Bahnhof Thun vernetzt sich mit den angrenzenden Quartieren.

NUTZUNG UND ANGEBOT

DURCHMISCHT & FÜR ALLE

- Das Stadtquartier Bahnhof Thun bietet ein breit durchmisches und aufeinander abgestimmtes Nutzungsangebot.
- Das Stadtquartier Bahnhof Thun ist ein ebenso produktives wie wohnliches Quartier mit öffentlichem Charakter.
- Das Stadtquartier Bahnhof Thun bietet Raum für Neues.

ÖKOLOGIE UND STADTKLIMA

FRISCH & VERNETZEND

- Das Stadtquartier Bahnhof Thun schafft ein zukunftsgerichtetes Stadtklima.
- Das Stadtquartier Bahnhof Thun vernetzt Frei-, Grün- und Wasserräume ökologisch durchdacht.
- Das Stadtquartier Bahnhof Thun geht achtsam mit Energie, Raum und Bestand um.

SCHRITT 2

CHARRETTE-VERFAHREN

In der „Charrette Stadtquartier Bahnhof Thun“ hatten drei interdisziplinäre Bearbeitungsteams die Aufgabe, Visionen und räumliche Entwicklungsszenarien für das Bahnhofquartier zu erarbeiten. Dabei galt es, die Umsetzbarkeit zu verifizieren und das Entwicklungspotential (kurz-, mittel- und langfristig) für das Stadtquartier ganzheitlich aufzuzeigen. Die Aufgabenstellung sah vor, über den fachlichen Input hinaus in einen Dialog mit den Stakeholdern des LeiStbildes zu treten. Das Erarbeiten einer tragfähigen Vision für das Gebiet im beschriebenen komplexen Umfeld erforderte darüber hinaus eine iterative Arbeitsweise und Reflexion der gestellten Aufgabe, der vorhandenen Planungen und Grundlagen, aber auch der vielfältigen und systembedingt widersprüchlichen Anforderungen verschiedener Interessen an den Raum.

Die Charrette ergänzt den Partizipationsprozess des LeiStbildes um eine Gesamtbetrachtung von (städte)baulichen, verkehrlichen und gesellschaftlichen Themen. Erarbeitet wurden Vorschläge und Themen bezüglich der stadträumlichen Identität und Geschichte (ISOS, Bauinventar), der Bebauungs- und Freiraumstruktur, der Mobilität und Erschliessung. Als Resultat der Charrette liegen Entwicklungsszenarien vor, die in allen drei Bereichen der nachhaltigen Entwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt, zu überzeugen vermögen. Diese zeigen, wie eine Entwicklung des Stadtquartiers gestaltet und in Etappen umgesetzt werden kann.



Bei der Erarbeitung wurden folgende Themen in räumlichen, zeitlichen und thematischen Szenarien und Varianten vertieft geprüft und in Wort, Bild, Plan und Modell dargestellt:

- Belastbare städtebauliche Gesamtkonzepte mit Anordnung unterschiedlicher Freiräume, Mobilitäts- und Baubereichen
- Kurz-, mittel- und langfristige Optionen für die unterschiedlichen Bereiche, mit besonderer Berücksichtigung verkehrlicher Fragen im Bereich des Bahnhofs
- Eine mögliche urbane Dichte sowie attraktiver Nutzungsmix unter Berücksichtigung der einmaligen Lage und des Ortsbilds
- Vorschläge zur Gestaltung der Freiräume (öffentlich/privat/halb-privat) inkl. Verbindung mit Bahnhof (Ankunfts-/Umsteigeort) und Umgang mit dem Kanal-/Uferraum
- Vorbildliche Lösungen betreffend Ressourceneffizienz
- Berücksichtigung partizipativer Aspekte, Berücksichtigung von Zwischennutzungen sowie sozialräumlicher Themen und einer nachhaltigen Stadtentwicklung
- Optimierung von Stadtklima und Biodiversität
- Umgang mit ISOS, Landschaftsschutz und Objekten mit Schutzstatus (Erhalt, Erweiterung, Ersatz)
- Effiziente und flächenschonende Erschliessung und Mobilität unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Teilprojekts Verkehr und den Resultaten der Mitwirkung
- Anordnung und Organisation des ruhenden Verkehrs unter Berücksichtigung der Erschliessungsansprüche, der funktionalen Beziehungen und Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern und einer räumlichen, städtebaulichen Qualität im Bahnhofsumfeld.
- Mögliche Layouts zur Anordnung und Organisation der Bushaltekanten und insbesondere Vorschläge zur betrieblichen Optimierung des Raumbedarfs für den motorisierten Verkehr zugunsten des Stadtraums und der Aufenthaltsqualitäten.

SCHRITT 3

SYNTHESE

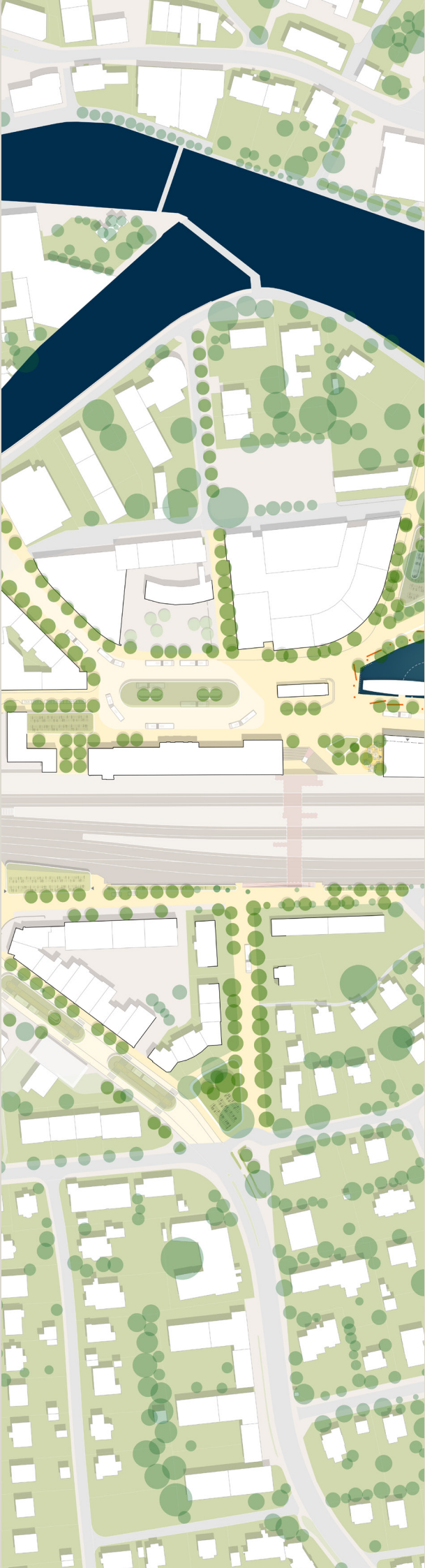
Das durch die Interessensvertretenden erarbeitete LeiStbild sowie die aus dem Charrette-Verfahren Stadtquartier Bahnhof Thun resultierenden Entwicklungsszenarien dienten als Grundlage für die Synthesephase.

Nach Abschluss der Charrette wurden die erarbeiteten Vorschläge der drei interdisziplinären Bearbeitungsteams geprüft, wo nötig weiterentwickelt und zusammengefasst. Die verkehrlichen Abklärungen (vgl. Anhang Vertiefung Buslösung) nahmen dabei einen besonderen Stellenwert ein und wurden eng mit allen Betroffenen (STI, AöV, RVK, weitere) koordiniert, so dass nun ein abgestimmtes Konzept für die Entwicklung der Verkehrs- und Stadträume vorliegt.

Die erarbeiteten LeiStsätze wurden im Rahmen der Synthesearbeiten weiterhin berücksichtigt und im vorliegenden räumlichen Entwicklungsleitbild festgehalten.

Damit konnte auf robuster Basis ein gemeinsames Zukunftsbild für das Stadtquartier sowie eine Roadmap für die nachfolgenden Arbeits-, Planungs- und Entwicklungsschritte erarbeitet werden. Das räumliche Entwicklungsleitbild wird den kommenden Prozessschritten verbindlich zugrunde gelegt und damit eine hohe Prozesssicherheit geschaffen.

Einerseits muss zeitnah eine optimierte Lösung für den Verkehr (öV, LV, miV) erarbeitet und umgesetzt werden. Andererseits soll möglichst rasch die Umsetzung von unabhängig realisierbaren Massnahmen erfolgen. Dies zum einen im Sinne von räumlichen „Testings“, aber auch im Hinblick auf unmittelbar drängende Problemstellungen (etwa der Verbesserung des Velonetzes, Veloabstellplätze).



RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSLEITBILD

Das räumliche Entwicklungsleitbild zeigt für den Gesamttraum und für die definierten Teilräume die relevanten Entwicklungsziele auf, benennt wichtige Aufgaben und Herausforderungen, formuliert anhand der Kernthemen Leitlinien und schliesst pro Kapitel mit einem Umsetzungsbescrieb ab. Darüber hinaus werden für die Teilräume vertiefte Aussagen zu Kernelementen, Nutzungsart und -mass sowie weiteren Hinweisen getroffen.

Bestandteil des räumlichen Entwicklungsleitbilds ist nebst dem vorliegenden Bericht auch der Entwicklungsleitplan.

Fragstellungen

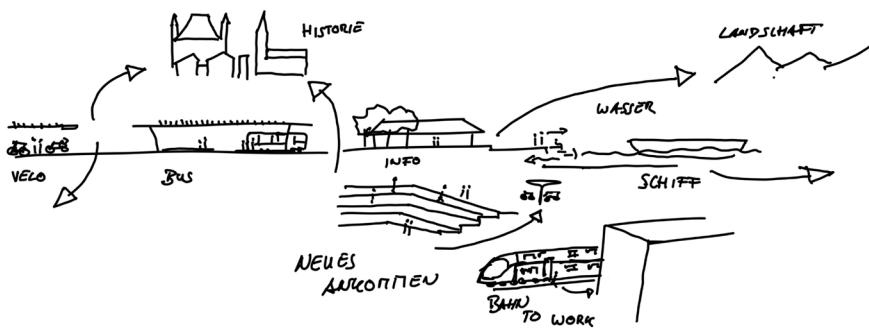
- Wie können der Stadtraum und die multimodale Verkehrsdrehscheibe optimiert werden, so dass – in umsetzbarer Form – die zahlreichen Anforderungen an die Mobilität erfüllt und gleichzeitig die Nutzung der vielfältigen Potentiale einer **städtebaulichen Entwicklung und stadträumlichen Aufwertung** möglich werden?
- Welche **Ziele und Grundsätze** betreffen den Gesamttraum und müssen entsprechend gesichert werden, wo liegen im Gegenzug Spielräume für unabhängige Entwicklungen in den Teilräumen?
- Wie können die gegenseitigen **Abhängigkeiten auf ein umsetzbares Minimum reduziert** werden und wo besteht Abstimmungsbedarf?

Verbindlichkeit

- Das räumliche Entwicklungsleitbild ist richtungsweisend für Folgeplanungen. Diese können davon abweichen, sofern die Erreichung des Zielbilds nach wie vor gewährleistet ist.
- Es ist verwaltungsanweisend und gemeinsame Grundlage der Entwicklungspartner.
- Themen, die es in Folgeplanungen zu vertiefen gilt, sind entsprechend als solche benannt (beispielsweise umweltrechtliche Aspekte, Art und Mass der Nutzung).
- Das öffentliche Freiraumgerüst wird mittels Folgeplanung vertieft und konkretisiert. Dabei wird festgelegt, welche Bestandteile mit der Realisierung der Teilräume 3-5 zwingend umzusetzen sind (vgl. Kapitel Roadmap).
- Das verwendete Bildmaterial hat illustrierenden Charakter.

GESAMTRAUM „FRAMEWORK“

Der Gesamtraum Stadtquartier Bahnhof Thun ist geprägt von seiner Funktion als regionale multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahn – Bus – Schiff und den entsprechenden funktionalen Anforderungen. Andererseits sticht das einmalige Potential einer urbanen Transformation an dieser zentralen innerstädtischen Lage direkt am Schifffahrtskanal ins Auge. Der Strassenraum, der heute und in Zukunft eng belegt ist, bietet zusammen mit angrenzenden Flächen entlang Schifffahrtskanal und Aare enormes Potential für eine stadträumliche Aufwertung. Mit der Neugestaltung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe und der Entwicklung der Areale Seestrasse, Rosenau, Scherzligen bietet sich deshalb mittel- bis langfristig die Gelegenheit, einen neuen Stadtteil mit einem durchgehenden, attraktiven, öffentlichen Freiraumgerüst zu entwickeln und diesen lagegerecht für Freizeit-, Wohn-, Arbeits- und Dienstleistungsnutzungen zugänglich zu machen.



Entwicklungsziele

- Umsetzbare, bezüglich Siedlung, Landschaft und Verkehr sorgfältig abgestimmte städtebauliche Entwicklung.
- Durchgehendes, attraktives, öffentliches Freiraumgerüst:
 - zur Attraktivierung und Belebung des Stadtquartiers Bahnhof Thun
 - zur Langsamverkehrsvernetzung zwischen Innenstadt – Stadtquartier Bahnhof – Aussenquartieren – Thunersee
 - zur Anbindung der Teilräume 3-5
 - zur Grünraumvernetzung zwischen verschiedenen durchgrünt Aussenquartieren und Gewässern
- Dichtes, qualitativ hochwertiges Wohn- und Arbeitsquartier mit attraktiven Aussenräumen.

- Optimale Nutzung der Lage- und Erschliessungsgunst.
- Stärkung der Funktion als multimodale Verkehrsdrehscheibe und Bindeglied zu den angrenzenden Stadträumen.
- Förderung von Langsam- und öffentlichem Verkehr (LV, öV) sowie der LV-Quervernetzung, Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (miV).
- Hoher Stellenwert der Schifffahrt mit entsprechenden Räumen für Betrieb und Passagiere sowie Vernetzung zu einmaliger Drehscheibe Bahn – Bus – Schiff.

Aufgaben und Herausforderungen

- Umsetzung und Finanzierung des öffentlichen Freiraumgerüsts.
- Betriebliche Anpassung der Seestrasse gemäss Gesamtverkehrskonzept (GVK), Reduktion Durchgangsverkehr (beispielsweise durch Dosierung, Temporeduktion, Einbahn).
- Privatrechtliche Einigungen als Grundvoraussetzung für Wertausgleiche oder Landabtausch zwischen Grundeigentümerschaften und zwischen Grundeigentümerschaften und Stadt zur Entkopplung und Entwicklung der Teilräume (beispielsweise aufgrund Parzellierung, Verlegung Buswende- und Wartebereich Othmar-Schoeck, Schaffung neuer Veloabstellplätze).
- Konkretisierung und Festlegung der in den Teilräumen übergeordnet definierten ortsbildverträglichen Dichten und Geschosshöhen (Mass der Nutzung) in Folgeplanungen.
- Prüfung Umgang mit baulichen Strukturen und Bausubstanz unter Berücksichtigung des Ortsbild- und Denkmalschutzes sowie im Hinblick auf eine angestrebte Reduktion von CO₂-Emissionen / grauer Energie in Folgeplanungen.
- Konkretisierung und Berücksichtigung der Schutzinteressen des Ortsbild- und Denkmalschutzes sowie Integration der Erhaltungsziele als verbindliche Rahmenbedingungen in Folgeplanungen. Einbezug der kantonalen Denkmalpflege.
- Vertiefung und Lösung umweltrechtlicher Fragestellungen, insbesondere Störfall, Belastung durch Lärm, nicht-ionisierende Strahlung (NIS) und Erschütterungen in Folgeplanungen.
- Verlegung des Kiesverlads (erfordert interregionale Abstimmung mit enger Unterstützung durch die kantonale Planung im Sinne der ESP-Entwicklung).
- Abstimmung der Folgeplanungen über verschiedene Teilräume.

Kernthemen

Leitlinien

Mensch und Gesellschaft

- Das Stadtquartier Bahnhof Thun zu einem vielfältigen, lebendigen und lebenswerten Ort entwickeln.
- Sichere, für alle gut zugängliche und erreichbare Angebote schaffen.
- Räume für Zwischennutzungen und Experimente bereitstellen.

Nutzung und Angebot

- Ein optimal durchmischtes, innenstadtnahes Quartier mit lagegerechtem Nutzungsmix und einem vielfältigen, attraktiven Freiraumangebot schaffen.
- Bahnhofsnahe Bereiche: hohe Anteile publikumsorientierter Erdgeschossnutzungen, Obergeschosse mit Dienstleistung und Wohnen entwickeln.
- Bahnhoofsfernere Bereiche: hohe Wohnanteile mit punktuell publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen im Dialog mit öffentlichen Freiräumen entwickeln.

Ökologie und Stadtklima

- Stark versiegelte Stadträume nach den Prinzipien der Schwammstadt aufwerten, auch Areale nach denselben Prinzipien entwickeln (beispielsweise Entsiegelung, Kühlung durch Verdunstung und Beschattung, Begrünung).
- Weitere stadtklimatische Parameter berücksichtigen (beispielsweise Kaltluftströme und Lüftungsschneisen).
- Die Biodiversität fördern.
- Dachflächen in stadtklimatische und ökologische Überlegungen einbeziehen.
- Autoreduzierte Entwicklungen.

Kulisse und Stadtbild

- Das Stadtquartier zu einem Ort mit hoher städtebaulicher, freiräumlicher und architektonischer Qualität entwickeln.
- Bestehende Identitäten und Charakteren bewahren und weiterentwickeln.

Vernetzung und Mobilität

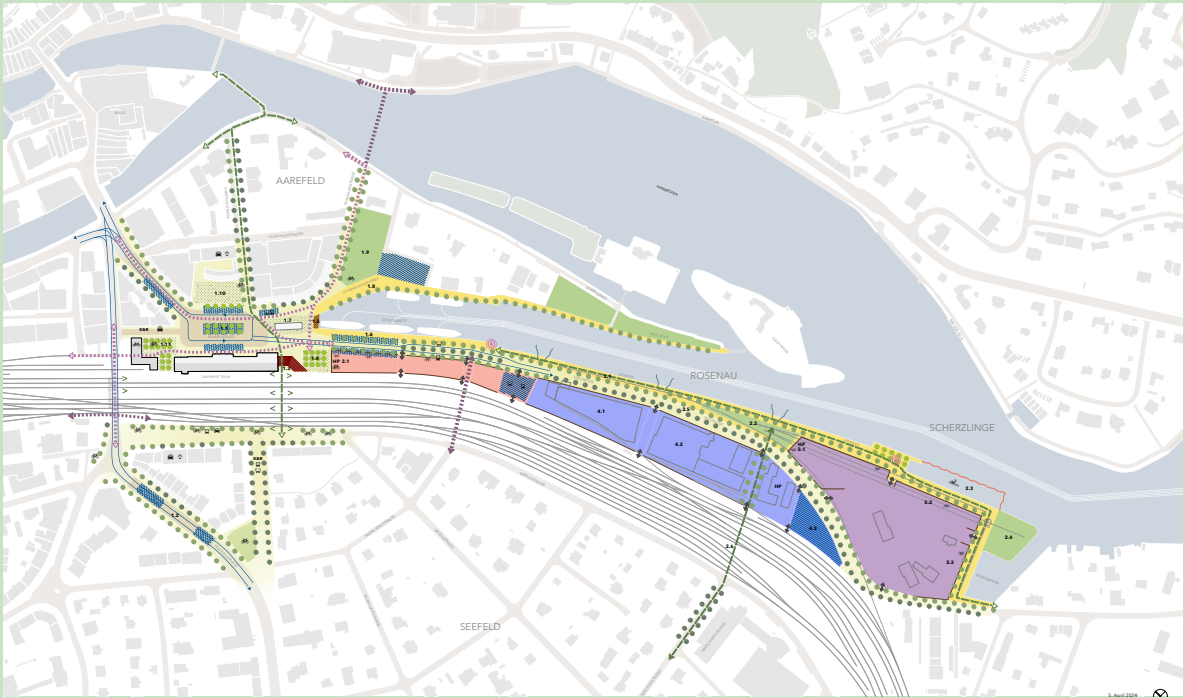
- Den Bahnhof als multimodale Verkehrsdrehscheibe optimieren.
- Den Durchgangsverkehr auf der Seestrasse reduzieren und dadurch das Stadtquartier stark aufwerten.
- Die Seestrasse zu einem Stadtboulevard mit hoher Zirkulations- und Aufenthaltsqualität für den LV entwickeln.
- Quervernetzung fördern (über Gleise, Aare).

Umsetzung
Folgeschritte

Zur Sicherung der wichtigsten Erkenntnisse wird auf Basis des vorliegenden räumlichen Entwicklungsleitbilds ein behördenverbindlicher, kommunaler Gebietsrichtplan (KGRP) erarbeitet. Dies gilt insbesondere für die Bekräftigung der Entwicklungsabsichten im Hinblick auf die Buslösung sowie auf das Areal Scherzligen, welches heute noch vom Kiesverlad besetzt ist.

Neben der Raumsicherung im engeren Sinn werden im KGRP die wesentlichen Grundzüge der Entwicklung und damit die individuellen Spielräume festgelegt und präzisiert. Der KGRP dient als koordinierendes Instrument und als Grundlage für die Eingabe von Folgeprojekten etwa innerhalb der Agglomerationsprogramme des Bundes.

Federführung	Stadt Thun, Planungsamt
Stakeholder	Bevölkerung, Grundeigentümerschaften, Betreiber
Nächster Schritt	KGRP Stadtquartier Bahnhof
Zeithorizont	2024-2025



ROADMAP

A Kommunalen Gebietsrichtplan (KGRP)

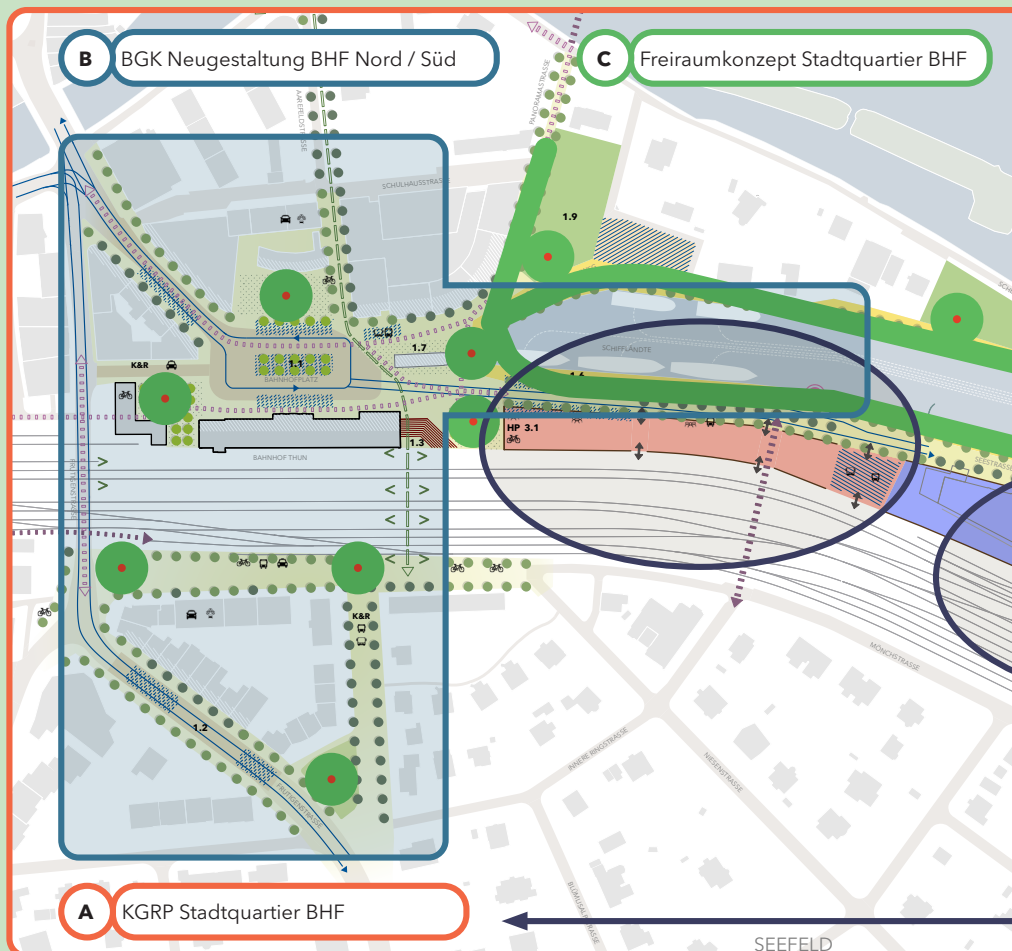
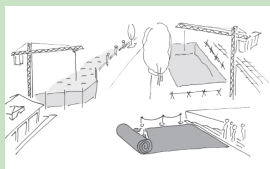
Stadtquartier BHF

- Erlass eines behördenverbindlichen Gebietsrichtplans
- Sicherung der wichtigsten Erkenntnisse, Strukturen und Räume (beispielsweise öffentliches Freiraumgerüst, Buslösung, Quartierverbindungen)
- Mittelfristige Verlagerung des Kiesverlads

B Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK)

Neugestaltung BHF Nord / Süd

- Umsetzung der Buslösung und Aufwertung Stadtraum
- Bahnhof Nord (Bahnhofplatz, -strasse, Rampenstrasse, Aarefeldplatz, Seestrassen, Schiffplände)
- Bahnhof Süd (Frutigen-, Mönch- und Seefeldstrasse)
- Integration Aarefeld- und Panoramastrasse als Langsamverkehrsachse



Die Entwicklung der Teilräume ist basierend auf dem vorliegenden räumlichem Entwicklungsleitbild unabhängig voneinander möglich. Die hier skizzierte Roadmap zeigt die unmittelbar anstehenden Planungsschritte auf.

C Freiraumkonzept

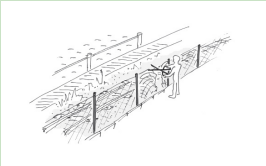
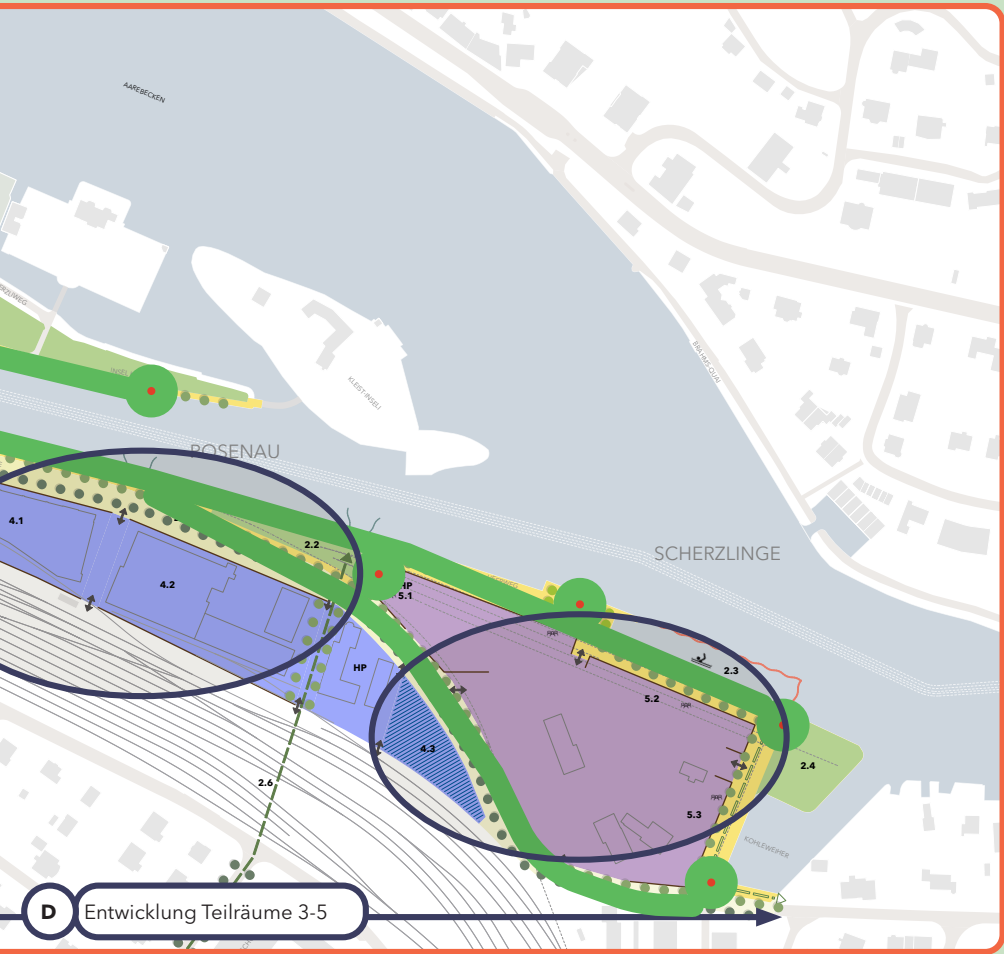
Stadtquartier BHF

- Übergeordnete Gestaltung und Ausdruck Bahnhofraum, Stadtboulevard Seestrasse und Uferraum
- Definition verschiedener Bereiche: Funktionen, Charakteren und Identitäten
- Definition verbindender Elemente
- Prüfung und Definition weiterer Aspekte wie Nutzungsangebote und Möglichkeiten, Raumbedarf, Synergien zu Teilräumen 3-5
- Definition von Bestandteilen, die mit Realisierung der Teilräume 3-5 umzusetzen sind.
- Sofortmassnahmen
- Partizipation der Bevölkerung in Planung und Umsetzung.
- Etappierung

D Entwicklung

Teilräume 3-5

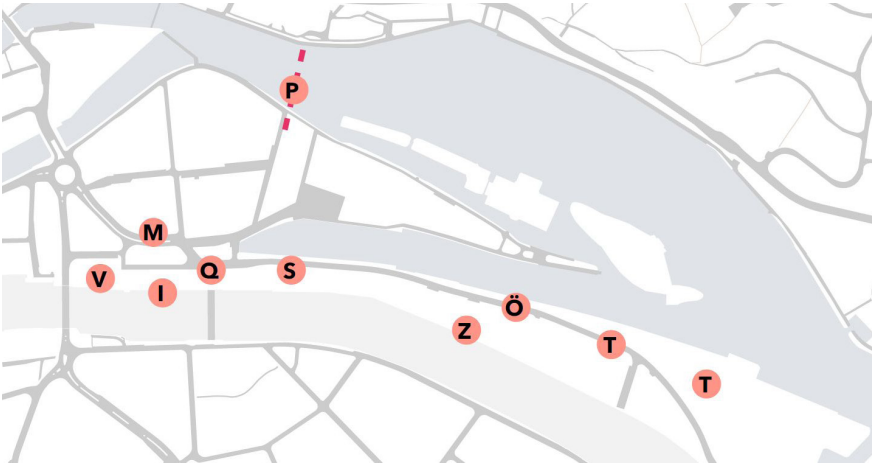
- Entwicklung „just-in-time“
- Basierend auf Entwicklungsleitplan und Gebietsrichtplan
- Spezifische qualitätssichernde Verfahren (QSV)
- Definition Gebäudekanten, Aussenräume, Architektur
- Dichten und Nutzungen



EXKURS

INITIALPROJEKTE

Die Umsetzung der im räumlichen Entwicklungsleitbild vorgesehenen Entwicklungen benötigt Zeit. Diese Zeit kann genutzt werden, um die Bevölkerung mit dem Gesamtraum vertraut zu machen. Dazu sollen Initialprojekte («Quickwins») lanciert werden. Dies können erste, einfach umsetzbare Massnahmen sein, wie beispielsweise die Herstellung der Querungsmöglichkeit der Rangiergleise oder es können temporäre Formate (beispielsweise Pop-Ups, Sportkurse im Freien) getestet werden. Solche temporären Nutzungen erhöhen die Akzeptanz gegenüber möglichen neuen Nutzungen, schaffen Vielfalt, bringen Veränderungen mit sich und verleihen neue Impulse.



- M**obiles Grün
- P**anoramastrasse / -brücke
- I**nformation und Partizipation
- V**elostation Rampenstrasse
- Q**uerung Valentini
- S**eestrasse Versuchsverkehr
- (T**emporäre) **Z**wischennutzungen
- Ö**ffnung Rangierfeld

Mobiles Grün



In Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerschaften sowie privaten Unternehmen wurden im Sommer 2023 auf dem Aarefeldplatz temporäre Klimabäume platziert und neue Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen. Die Aktion hat das Bewusstsein um die Defizite des Platzes geschärft.

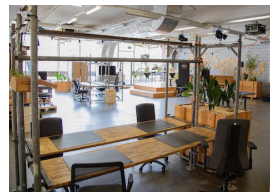
Panoramastrasse / -brücke

Die Machbarkeit einer zusätzlichen Velo- und Fussverkehrsbrücke zwischen Bahnhof und Thunerhof wird mittels Machbarkeitsstudie geprüft und im Aggloprogramm verankert. Dadurch entsteht die Chance, mit-

telfristig eine verbesserte Erreichbarkeit und Vernetzung des Bahnhofs mit Stadt und Region zu erreichen.

Information und Partizipation

Die städtische Plattform dialog.thun.ch informiert laufend und stellt die aktuellen Grundlagen zur Verfügung. Der direkte Einbezug von Bevölkerung und Interessenvertretern hat einen grossen Stellenwert und wird basierend auf dem räumlichen Entwicklungsleitbild umsetzungsorientiert weitergeführt.



Velostation Rampenstrasse

Die Machbarkeit einer unterirdischen Velostation im Bereich der Rampenstrasse wird vertieft geprüft und nach Möglichkeit im Rahmen von vorhandenen Geldern aus den Aggloprogrammen umgesetzt.



Querung Valentini

Die notorisch schwierige Querung im Bereich des Valentini-Gebäudes wird kurzfristig temporär saniert und aufgewertet. Ein früher Beitrag an eine verbesserte und sichere Vernetzung für den Fussverkehr.



Seestrasse Versuchsbetrieb

Im Rahmen von kurzfristig notwendigen regulären Bauarbeiten auf der Seestrasse wird das Verkehrsverhalten und dessen Auswirkungen beobachtet. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die weitere Planung ein.

(Temporäre) Zwischennutzungen

Temporäre Nutzungen (beispielsweise Pop-Up Gastro) und Zwischennutzungen etwa im Bereich bestehender Bauten in Abstimmung mit den Gebäudezyklen werden angestrebt. Sie dienen als wichtige Grundlage für die spätere Nutzungsplanung und tragen zur Attraktivierung des Gebiets bei.



Öffnung Rangierfeld

Nach Möglichkeit werden bereits vor der Verlegung des Kiesverlads im Rahmen betrieblicher Massnahmen Teile der Rangiergleise zugänglich und im Rahmen von temporären Nutzungen bespielt und / oder stadtökologisch aufgewertet.

TEILRÄUME

Die Entwicklungsziele, Aufgaben und Herausforderungen sowie die Leitlinien werden in diesem Kapitel bezogen auf die einzelnen Teilräume vertieft. Diese gelten zusätzlich zu den übergeordneten, meist mehrere Teilräume betreffenden Aussagen aus dem Kapitel Gesamttraum.

Weiter werden wichtige Kernelemente jedes Teilraums erläutert. Dies können Infrastrukturen oder andere wichtige Bestandteile der Entwicklungen sein. Ausserdem werden für die Areale Seestrasse, Rosenau, Scherzligen Rahmenbedingungen sowie Richtwerte und Bandbreiten zu Dichten, Geschossigkeiten und Nutzungen definiert, die es in Folgeplanungen spezifisch zu qualifizieren gilt.

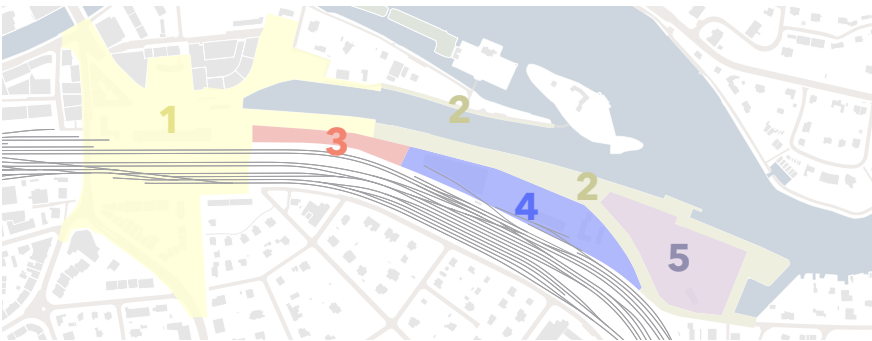
Definition der Teilräume

- Entwicklungsfeld 1 Bahnhofsraum (Bahnhof, Bushof, Ländte)
- Entwicklungsfeld 2 Junges Ufer (Uferraum, Stadtboulevard Seestr.)
- Entwicklungsfeld 3 Areal Seestrasse
- Entwicklungsfeld 4 Areal Rosenau
- Entwicklungsfeld 5 Areal Scherzligen

Die Teilräume gilt es koordiniert zu entwickeln, jedoch sind sie mehrheitlich unabhängig realisierbar.

Strukturgebende räumliche Elemente

- Gleise
- Schifffahrtskanal und Aare
- Öffentliches Freiraumgerüst bestehend aus Bahnhofsraum, Stadtboulevard Seestrasse und Uferraum als Rückgrat der Areale Seestrasse, Rosenau, Scherzligen.
- Bestehende bauliche Strukturen





TEILRAUM 1

BAHNHOFSPRAUM

Entwicklungsziel

Der Bahnhofraum wird zu einem Ort des Ankommens in Thun, zum Entree der Stadt weiterentwickelt.

Die Erweiterung der Bahnhofunterführung und des Bahnhofaufgangs bildet den Auftakt als Willkommensgeste. Zielbild ist ein urbaner Bahnhofraum mit verschiedenen Atmosphären und Nutzungsschwerpunkten, wobei die Themen der Aufenthaltsqualität und Hitzeminderung eine zentrale Rolle spielen.

Weiter soll der Bahnhof eine klare Orientierung in Bezug auf die unterschiedlichen Umsteige- oder Weiterreiseangebote aufweisen und die Beziehung Bahn - Bus - Schiff optimiert werden. Dies wird durch die neue Gliederung des Bushofs erreicht.

Die vorgeschlagene Buslösung ist unabhängig von der Entwicklung der Entwicklungsfelder 4 und 5 (Areal Rosenau, Scherzligen). Im Entwicklungsfeld 3 (Areal Seestrasse) ist eine sorgfältige und enge Abstimmung die Voraussetzung für eine optimale Lösung der baulichen und verkehrlichen Anforderungen. Dies insbesondere, um das Ziel einer genügenden Verbreiterung der Schiffländte zu erreichen.

Ein übergeordneter Gestaltungsansatz trägt die neue Adresse Thuns und bildet eine zeitgemässe Verteilerplattform unter Einbezug der lokalen Potenziale mit einem hohen Wiedererkennungswert.



Aufgaben und Herausforderungen

- Integration des Raumbedarfs des öffentlichen Verkehrs (öV) und gleichzeitige Sicherung attraktiver Zirkulations- und Aufenthaltsflächen für den Langsamverkehr (LV) in Folgeplanung (Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK).
- Aufwertung der Schiffländte mit einer sicheren und komfortablen Warte-, Ein- und Aussteige-Situation in Abstimmung mit baulichen und verkehrlichen Möglichkeiten in Folgeplanungen (BGK und qualitätssicherndes Verfahren QSV)
- Prüfung der Einkürzung des Schifffahrtskanals unter Berücksichtigung der Anforderungen der Schifffahrt sowie der betrieblichen und technischen Machbarkeiten in Folgeplanung (BGK), um Aufenthaltsflächen zu schaffen und die Wartbarkeit des Entlastungsstollens zu verbessern.
- Verlegung des Buswende- und Wartebereichs Othmar-Schoeck, um Aufenthaltsflächen und Raum für neue Nutzungen zu schaffen (Grundvoraussetzung: privatrechtliche Einigung für Wertausgleich oder Landabtausch für Ersatzstandort).
- Sicherung genügend zusätzlicher Veloabstellplätze beidseits des Bahnhofs in Folgeplanung (BGK).
- Abstimmung mit Entwicklungsfeld 3 bzgl. Ländteplatz und Querschnitt Schiffländte - Seestrasse mit Bushaltekante - Bebauung - Gleise in Folgeplanungen (BGK und QSV).
- Abstimmung mit Entwicklungsfeld 2 (Junges Ufer) hin zu einem durchgehenden, attraktiven, öffentlichen Freiraumgerüst in Folgeplanung (Freiraumkonzept).



Kernthemen

Leitlinien

*Mensch und
Gesellschaft*

- Den Bahnhofsraum mit den vorhandenen zudienenden Nutzungen als Ort des Aufenthalts, der Ankunft oder Abreise, als Tor zur Stadt, Region und Welt sorgfältig gestalten.
- Den Bahnhofsraum als einer der öffentlichsten Orte der Stadt attraktivieren und als Visitenkarte inszenieren.

*Nutzung und
Angebot*

- Den Bahnhofsraum als multimodale Verkehrsdrehscheibe für den Bahn-, Bus- und Schiffverkehr sowie für den LV optimieren.
- Dies mit der Bespielung angrenzender Erdgeschosse, beispielsweise durch öffentliche Nutzungen, Gastronomie und Detailhandel unterstützen.
- Generell Nutzungen mit hoher Frequenz anstreben (beispielsweise Büro/Dienstleistungen, Hotellerie oder andere kommerzielle Wohnformen, Co-Working), welche von der hohen Lagegunst zum öV profitieren und den Bahnhofsraum beleben.
- Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität und unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten schaffen (beispielsweise Aarefeldplatz, Ländteplatz, Rampenplatz).
- Zwischen Valentini-Gebäude und Ländtekopf neue Aufenthaltsflächen schaffen.
- Schiffländte rundum attraktivieren und den heute belasteten „Problemraum“ beim Othmar-Schoeck-Weg aufwerten.

*Ökologie und
Stadtklima*

- Den Bahnhofsraum als stadtklimatisch und -ökologisch wirksamen und vernetzten Raum aufwerten.
- Sorgfältig mit Baumbestand umgehen.

*Kulisse und
Stadtbild*

- Die Bereiche Bahnhof Nord und Süd zu attraktiven, urbanen Bahnhofsräumen mit zusammengehöriger Gestaltungssprache entwickeln.
- Den Bahnhofsraum Nord durch einen Kopfbau zum Auftakt des Entwicklungsfeldes 3 räumlich fassen (vgl. Kapitel Teilraum 3).
- Das geschützte Valentini-Gebäude vom Verkehr freispielen und als bedeutendes raumprägendes Element in Nutzung und Gestaltung in den Bahnhofsraum integrieren.

- Den Bahnhofraum beidseitig als Bushof aktivieren.
- Beidseits des Bahnhofs genügend komfortable und sichere Veloabstellplätze anbieten.
- Auf dem Stadtboulevard Seestrasse trotz starker Beanspruchung durch den öV (Ländte und Bushaltekanten) genügend Zirkulationsmöglichkeiten für den LV schaffen.
- Die Panoramastrasse als wichtige LV-Verbindung ausgestalten und damit den Bahnhof direkt und einfach an die neue Aarequerung in Richtung Hilterfingen anbinden.

*Vernetzung und
Mobilität*

Kernelemente

Bausteine Entwicklungsleitplan

- 1.1 Stadtraum Bushof Nord

- Bushof Nord mit Haltekanten für 18 Busse an drei kompakten Standorten (Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse, Stadtboulevard Seestrasse).
 - Attraktiver, stadtklimatisch und -ökologisch aufgewerteter, begrünter Bahnhofplatz samt angrenzenden Plätzen und Strassenräumen.
 - Markant begrüntes (Baum-)Dach auf dem Mittelperron des Bahnhofplatzes zur Aufwertung des Bushofs sowie zur Verbesserung der Orientierung.
- 1.2 Stadtraum Bushof Süd

- Bushof Süd im Strassenraum der Frutigenstrasse mit zwei Mittelperrons für insgesamt 6 Busse der Durchmesserlinien.
 - Attraktive, stadtklimatisch und -ökologisch aufgewertete, begrünte Strassenräume im Dreieck Mönchsstrasse - Frutigenstrasse - Seefeldstrasse.
- 1.3 PU-Mitte

- Ausgebaute Bahnofsunterführung (Perronerschliessung) und Quartierverbindung mit neuem Aufgang integriert in den neu gestalteten Bahnofsraum.
 - Raumerlebnis, gute Orientierung sowie weiter Blick in das Bahnofsumfeld durch die Öffnung des Aufgangs.
 - Angemessene, komfortable Räume für die Benutzenden des öV sowie für den LV.
- 1.4 Ländteplatz

- Begrünter Platz mit klimaangepasster Gestaltung und hoher Aufenthaltsqualität.
- 1.5 Ländtekopf

- Aufenthaltsfläche am Ländtekopf durch Einkürzung Schifffahrtskanal (nach Möglichkeit, vgl. Herausforderungen).
- 1.6 Schiffländte

- Attraktive Schiffländte mit genügend Raum für wartende, ein- und aussteigende Passagiere.
- 1.7 Valentiniplatz

- Inszeniertes Valentini-Gebäude an einmaliger Lage am Ländtekopf.
 - Verkehrsdrehscheibe mit aufgewerteter Nutzung.
 - Klimaangepasste Gestaltung der Umgebungsflächen mit hoher Aufenthaltsqualität.

- Aufgewerteter Raum hinter Valentini-Gebäude und entlang Othmar-Schoeck-Weg für LV, Erholungssuchende und Schifffahrt. 1.8 *Othmar-Schoeck*
- Allenfalls zusammen mit Entwicklung heutiger Buswende- und Wartebereich hin zu beispielsweise neuer publikumsorientierter Nutzung oder Wohnen an bester Lage kombiniert mit öffentlichem Freiraum (nach Möglichkeit, vgl. Herausforderungen).

- Öffentlicher „Panoramapark“ mit Veloabstellanlage (ca. 1000 Plätze) auf der Parzelle 880 an der Panoramastrasse (nach Möglichkeit, vgl. Herausforderungen). 1.9 *Panoramapark*

- Begrünter Platz mit klimaangepasster Gestaltung, hoher Aufenthaltsqualität und vielfältiger Beispielbarkeit. 1.10 *Aarefeldplatz*

- Begrünter Platz mit klimaangepasster Gestaltung. 1.11 *Rampenplatz*
- Verkehrsfreie Anlage.
- Ergänzende unterirdische Veloabstellanlage (ca. 650 Plätze).

Umsetzung

Folgeschritte

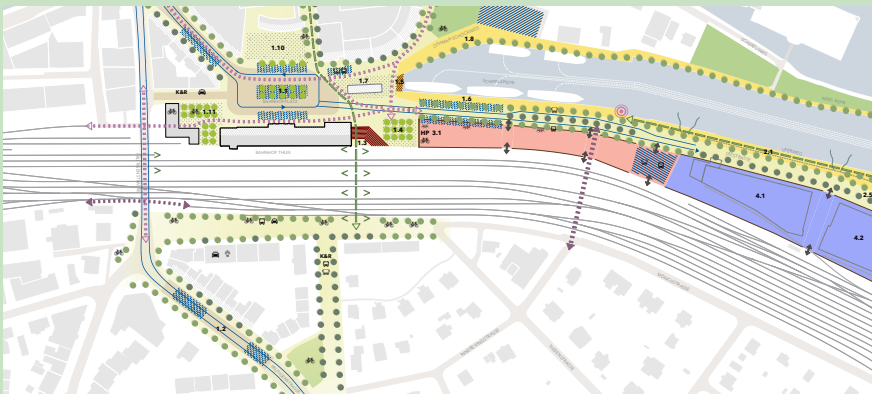
Zur Umsetzung des Entwicklungsfelds 1 wird ein BGK sowie in der Folge ein Vorprojekt (VP) erarbeitet, welches beide Bahnhofseiten berücksichtigt und aufwertet (vgl. Roadmap).

In diesem BGK werden die Setzung und Gestaltung der Bushaltekanten samt Wendebereich basierend auf der vorliegenden Vertiefung Buslösung und der ÖV-Studie Raum Thun-Steffisburg, die Gestaltung der Schiffländte samt Einkürzung des Schifffahrtskanals, die Dimensionierung, Nutzung und Gestaltung der Verkehrs-, Zirkulations- und Aufenthaltsflächen in Bezug auf die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und -ströme, die Standorte, Anzahl und Ausgestaltung von Park- und Abstellplätzen (beispielsweise Velos, K+R) sowie die Erweiterung der Bahnhofo unterführung zu einer Quartiersverbindung mit neuem Aufgang festgelegt (vgl. auch Aufgaben und Herausforderungen).

Eine zentrale Grundlage bildet hierzu das Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun (GVK). Die Arbeiten erfolgen in enger Abstimmung mit der Entwicklung des Entwicklungsfelds 3 (Areal Seestrasse) sowie unter Einbezug der BLS Schifffahrt.

Die Resultate dieses Verfahrens werden im Rahmen der zu aktualisierenden Überbauungsordnung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz gesichert.

Federführung	Stadt Thun, Planungsamt
Stakeholder	SBB / BLS / STI / RVK / Stadt Thun
Nächster Schritt	BGK / VP Neugestaltung BHF Nord / Süd
Zeithorizont	2024-2025
Folgeschritte	Anpassung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz, Bauprojekt, Strassen-UeO Bahnhofsüdseite



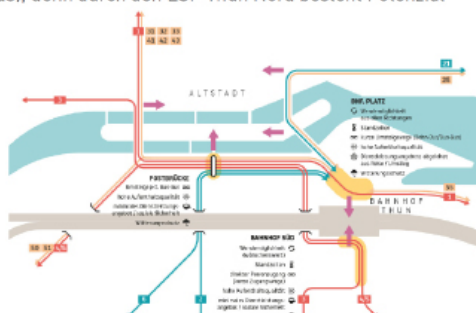
EXKURS

BUSLÖSUNG

Ausgangslage

- Es wird empfohlen, die Durchmesserlinien 1 und 3 beizubehalten
- Zudem wird empfohlen, die Buslinien 4 und 5 zu einer Durchmesserlinie zu verknüpfen und die Gefässgrösse zu vereinheitlichen (Gelenkbus), denn durch den ESP Thun Nord besteht Potenzial für mehr Fahrgäste auf der Linie 4
- Weitere Durchmesserlinien sind erst langfristig sinnvoll
- Aus Kapazitätsgründen muss der Bushof zwingend aufgeteilt werden
- Die Durchmesserlinien 3 und 4/5 könnten südlich des Bahnhofs halten

➤ Dieses Liniennetz wurde als Grundlage für das Charrette-Verfahren verwendet

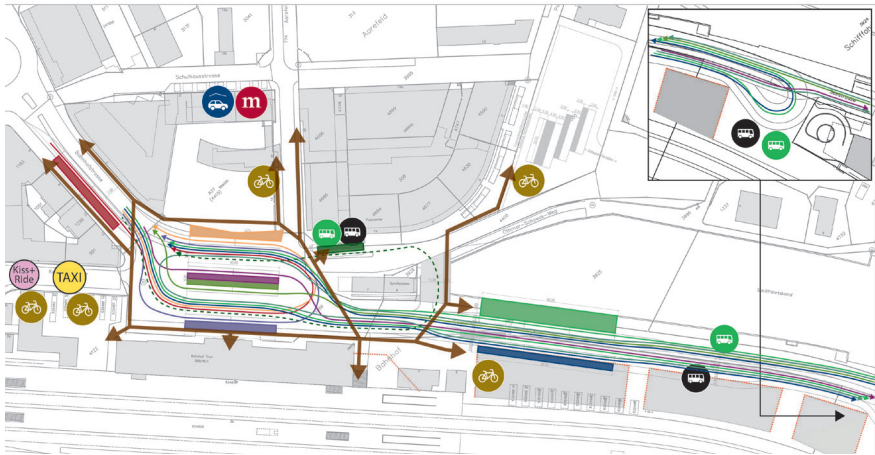


Nach Abschluss des Charette-Verfahrens erfolgte im Rahmen der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbilds eine Vertiefung der Buslösung (vgl. Anhang). Diese hat die Anforderungen, wie sie im Angebotskonzept der RVK erarbeitet wurden, zu erfüllen. Die Vertiefung wurde daher in direktem Austausch mit der STI und der RVK erarbeitet und deren betrieblichen Bedürfnisse berücksichtigt.

Zielsetzung

Die Buslösung muss die formulierten Ziele einer optimal genutzten multimodalen Verkehrsdrehscheibe erfüllen. Neben Takt, Linie und Fahrplan sind insbesondere Umsteigebeziehungen und die Integration in die qualitativ hochwertigen Stadträume zentral. Die weitere Entwicklung des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts (ESP) soll dabei nicht durch grosse bauliche Massnahmen kompliziert werden. Längerfristige Weiterentwicklungen sind weiterhin sichergestellt.

Massnahmen Bahnhof Nord

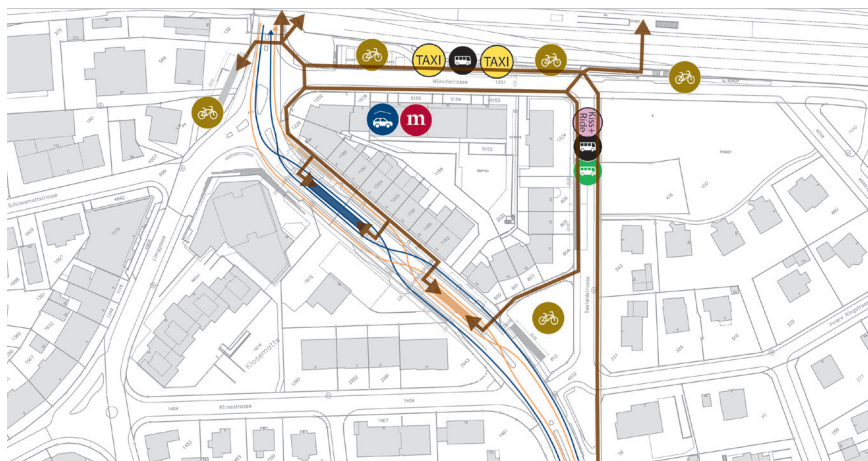


Kernelement der vorliegenden Lösung Bahnhof Nord ist der Bushof mit Mittelperron auf dem Bahnhofplatz, angelehnt an das Charrette-Ergebnis. In der Überprüfung des Ergebnisses wurde festgestellt, dass die Haltekantenanordnung zu wenig Flexibilität ermöglicht und Risiken für den reibungslosen und zuverlässigen Busbetrieb darstellt. Da sich die Mängel nicht angebotsseitig beheben liessen, wurde das Ergebnis weiterentwickelt. Dabei ist die Aktivierung des Stadtboulevard Seestrasse mit Fliesskanten zentral. Zusammen mit einer Verlegung des heutigen Buswende- und Wartebereichs Othmar-Schoeck in die Entwicklungsfelder 3-5 kann eine Entlastung der Bereiche Othmar-Schoeck-Weg, Valentini-Gebäude und Ländtekopf zugunsten zusätzlicher Zirkulations- und Aufenthaltsflächen für den Langsamverkehr (LV) erreicht werden. Die Buslösung und der Entwicklungsleitplan zeigen dazu in den Entwicklungsfelder 3 und 4 erste mögliche Positionen für Buswende- und Wartebereich auf. Die genaue Lage ist noch offen und wird in Abwägung zwischen betrieblich und funktionalen Anforderungen, aber auch städtebaulichen Anforderungen in den Folgeplanungen (Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK, qualitätssichernde Verfahren QSV) festgelegt.

Für Busangebot und -betrieb funktioniert die vorliegende Lösung im Grundsatz; einige Punkte gemäss ÖV-Studie Raum Thun-Steffisburg gilt es im Rahmen des BGK zu vertiefen und optimieren.

Im BGK wird auch der enge Raum des Stadtboulevards mit Schiffplände und Bushalteanten präzise beplant. Dazu wird die Planungshilfe für Publikumsanlagen des Verbands öffentlicher Verkehr (VÖV) als Grundlage für die Dimensionierung der Räume angewendet und wo sinnvoll auf die spezielle Situation adaptiert.

Massnahmen Bahnhof Süd



Die Bahnhofssüdseite wird für die Durchmesserlinien 3, 4 und 5 als Bushof aktiviert. Auch die vorliegende Lösung Bahnhof Süd wurde aus betrieblichen Gründen von einem einzigen Mittelperron gemäss Charte-rette-Ergebnis auf zwei separate Mittelperrons leicht angepasst. Die Anbindung an den Bahnhof und die übrigen Busse für den Umstieg soll mittels entsprechender Gestaltung im Rahmen des BGK sichergestellt werden. Die Haltekanten können im Bereich der Frutigenstrasse innerhalb der bestehenden Strassenräume gesichert werden. Die Lösung mit Mittelperrons auf der stark befahrenen Frutigenstrasse birgt gemäss ÖV-Studie Raum Thun-Steffisburg diverse Herausforderungen, die es im Rahmen der Folgeplanung BGK zu lösen gilt. Eine aus Verkehrs-, Nutzer- und Nutzerinnensicht noch optimalere Lösung würde in der teilweisen Aktivierung der Seefeldstrasse bestehen.

Die Aktivierung der Bahnhofsüdseite als Bushof ist zwingend für die Umsetzbarkeit der Lösung Bahnhof Nord. Die Nord- und Südseite können nicht unabhängig betrachtet werden. Es bestehen immer direkte Abhängigkeiten.

Vergleiche hierzu auch den Anhang Bericht „Vertiefung Buslösung“.

TEILRAUM 2

JUNGES UFER

Entwicklungsziel

Heute sind die Bereiche um den Schifffahrtskanal in Gestaltung und Nutzung stark eingeschränkt, belastet und teilweise wenig attraktiv. Zugleich bieten diese Bereiche ein grosses Potential für Thun als Stadt am Wasser, indem mit wenigen Eingriffen und Klärungen Aufwertungen möglich werden. Ausserdem soll die Seestrasse vom Durchgangsverkehr entlastet und ein Stadtboulevard geschaffen werden.

Ziel des Entwicklungsfeld 2 - Junges Ufer- ist es, zusammen mit Entwicklungsfeld 1 (Bahnhofsraum) ein strukturelles und stadträumliches Rückgrat in Form eines öffentlichen Freiraumgerüsts (Strassenräume, Plätze, Uferräume, Grünflächen etc.) zu etablieren und stärken. Dieses soll die verschiedenen Entwicklungsfelder zum Stadtquartier Bahnhof Thun zusammenbinden. Auch soll es die Innenstadt und das Stadtquartier auf attraktive Weise mit anderen Quartieren und dem Thunersee verbinden und eine Grünraumvernetzung herstellen.

Der Uferraum wird durch verschiedene Freiflächen und Flanierbereiche aufgewertet. Ausserdem wird die Seestrasse zu einem attraktiven, multifunktionalen Stadtboulevard umgestaltet, dessen Flächen gemeinsam genutzt werden. Die hochwertigen öffentlichen Freiräume machen das Stadtquartier zu einem lebendigen und lebenswerten Ort.



Aufgaben und Herausforderungen

- Prüfung der Machbarkeit eines Flussbads Scherzligen in Folgeplanung (Freiraumkonzept).
- Prüfung der Machbarkeit einer ganz oder teilweisen Aufhebung der Einzäunung der Rangiergleise in Folgeplanung (Freiraumkonzept), um den Zugang zum Uferraum aus Entwicklungsfeld 4 zu verbessern.
- Prüfung der Machbar- und Wirksamkeit einer langfristigen Quartierverbindung (Gleisüberführung) ins Seefeldquartier sowie Raumsicherung in Folgeplanungen (kommunaler Gebietsrichtplan KGRP, Freiraumkonzept, qualitätssichernde Verfahren QSV).
- Abstimmung mit Entwicklungsfeld 1 hin zu einem durchgehenden, attraktiven, öffentlichen Freiraumgerüst in Folgeplanung (Freiraumkonzept).
- Abstimmung mit den Entwicklungsfelder 3-5 (Areal Seestrasse, Rosenau, Scherzligen) in Folgeplanungen (QSV).



Kernthemen
Leitlinien

Mensch und Gesellschaft

- Den Uferraum für die Bevölkerung und die Besuchenden Thuns als Bewegungs-, Begegnungs- und Erholungsort entwickeln.
- Entlang des Uferraums Freiflächen mit Aneignungsmöglichkeiten und dafür nötiger Grundausstattung bereitstellen (beispielsweise Beschattung, Beleuchtung).
- Raum für temporäre Nutzungen lassen.
- Den Stadtboulevard Seestrasse als örtliches, soziales und kulturelles Gefüge, welches zum Zirkulieren und Verweilen einlädt, gestalten.

Nutzung und Angebot

- Mit vielfältigen Nutzungsangeboten und -möglichkeiten unterschiedliche Menschen und deren Bedürfnisse ansprechen.
- Mit entsprechenden Angeboten den Bezug zum Wasser stärken (beispielsweise Flussbad Scherzligen).

Ökologie und Stadtklima

- Den Uferraum und den Stadtboulevard Seestrasse als stadtklimatisch und -ökologisch wirksamen und vernetzten Raum aufwerten.
- Einen starken Baumbestand fördern

Kulisse und Stadtbild

- Ein öffentliches Freiraumgerüst mit zusammengehöriger Gestaltungssprache geprägt von unterschiedlichen Identitäten und Charakteren entwickeln.
- Identitätsstiftende Elemente wie die Rangiergleise oder der Hafenkran in die Freiraumgestaltung integrieren.

Vernetzung und Mobilität

- Den Zugang zum Uferraum verbessern (beispielsweise Aufhebung Umzäunung Rangiergleise).
- Die allfällige langfristige Quartierverbindung ins Seefeldquartier ans öffentliche Freiraumgerüst anschliessen (vgl. Teilraum 4).
- Den Stadtboulevard Seestrasse als gemeinsam genutzte Fläche mit Priorität Langsamverkehr (LV) und öffentlicher Verkehr (öV) gestalten.

Kernelemente

Bausteine Entwicklungsleitplan

- | | |
|---|--------------------------------------|
| – Attraktiver und ökologisch wertvoller Uferraum mit vielfältigen Nutzungsangeboten und -möglichkeiten. | <i>2.1 Uferraum</i> |
| – Öffentlicher Park und Auftakt zum Entwicklungsfeld 5 mit entsprechenden Nutzungen oder Pop-Ups. | <i>2.2 Gleispark</i> |
| – Öffentliches Flussbad im Bereich des heutigen Kiesverlads (nach Möglichkeit, vgl. Herausforderungen). | <i>2.3 Flussbad Scherzlingen</i> |
| – Öffentlicher Freizeit- und Erholungsort mit hoher Aufenthaltsqualität und guter Zugänglichkeit ergänzend zu nautischen Nutzungen. | <i>2.4 am Kohleweiher</i> |
| – Attraktiver, stadtklimatisch und -ökologisch aufgewerteter, begrünter und multifunktionaler Strassenraum. | <i>2.5 Stadtboulevard Seestrasse</i> |
| – Quartierverbindung Seefeld (nach Möglichkeit, vgl. Herausforderungen). | <i>2.6 Gleisüberführung</i> |

Umsetzung

Folgeschritte

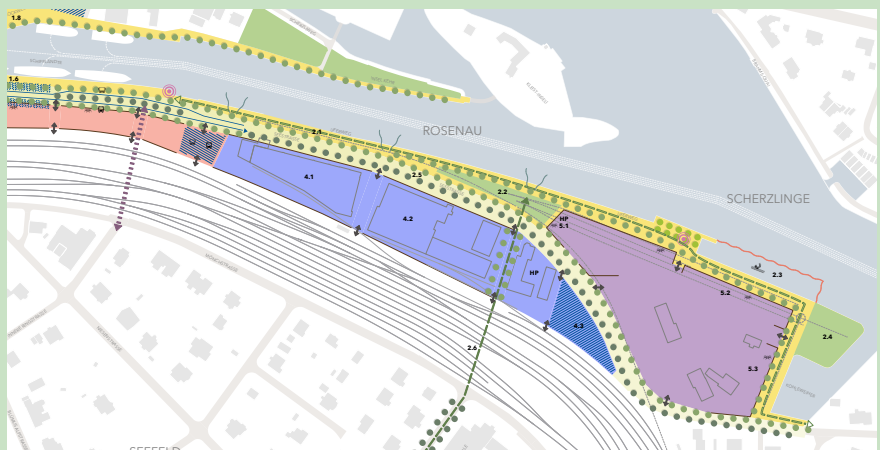
Der gesamte Uferraum, welcher durchgängig für die Öffentlichkeit zugänglich ist, wird basierend auf einem Freiraumkonzept (vgl. Roadmap) und im Dialog mit angrenzenden Entwicklungsfeldern etappenweise und partizipativ in Freiraumprojekten entwickelt und umgesetzt. Auch enthält das Freiraumkonzept erste Sofortmassnahmen.

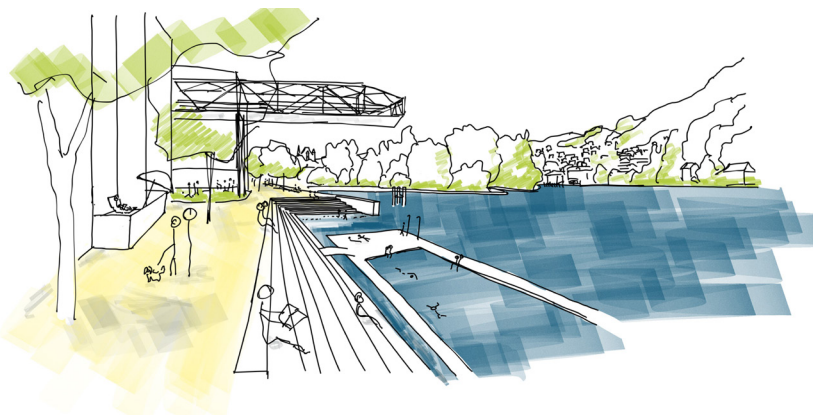
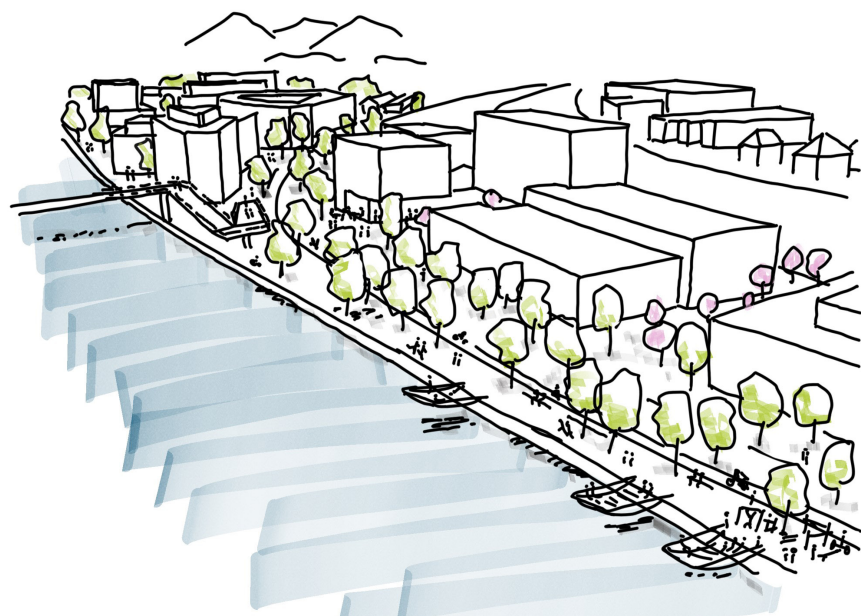
In der Nutzungsplanung soll der Uferraum einer Zone zugeteilt werden, welche keine oder nur standortgebundene Bauten zulässt.

Basierend auf dem Freiraumkonzept soll auch ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) mit Vorprojekt (VP) für die Seestrasse erstellt und damit die Transformation in den multifunktionalen Stadtboulevard sichergestellt werden.

Die Grundzüge des öffentlichen Freiraumgerüsts werden im KGRP gesichert.

Stakeholder	Stadt Thun / BLS / SBB / Balmholz
Federführung	Stadt Thun, Planungsamt
Nächster Schritt	Freiraumkonzept Stadtquartier Bahnhof, Sofortmassnahmen
Zeithorizont	2024-2025
Folgeschritte	BGK / VP Stadtboulevard Seestrasse, Nutzungsplanung, Freiraumprojekte





TEILRAUM 3

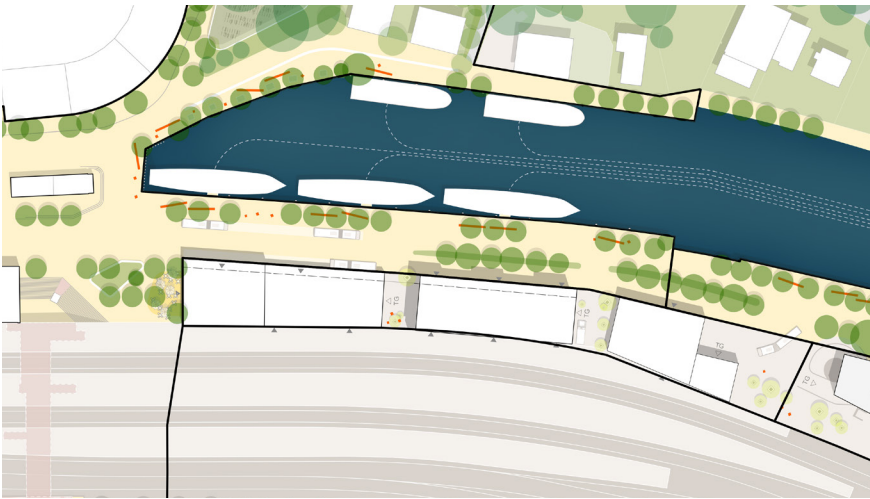
AREAL SEESTRASSE

Entwicklungsziel

Das Entwicklungsfeld 3 - Areal Seestrasse - grenzt direkt an den Bahnhof und wird heute grösstenteils als Parkplatz (P+R) genutzt. Künftig bildet es die stadträumliche Fassung des Bahnhofraums sowie den städtebaulichen Auftakt zum neuen Stadtquartier Bahnhof Thun. Ziel ist eine städtebaulich und architektonisch hochwertige, dichte Überbauung mit urbanem Charakter und Ausstrahlungskraft, die ihrer Lage an der Schnittstelle zum Bahnhof gerecht wird.

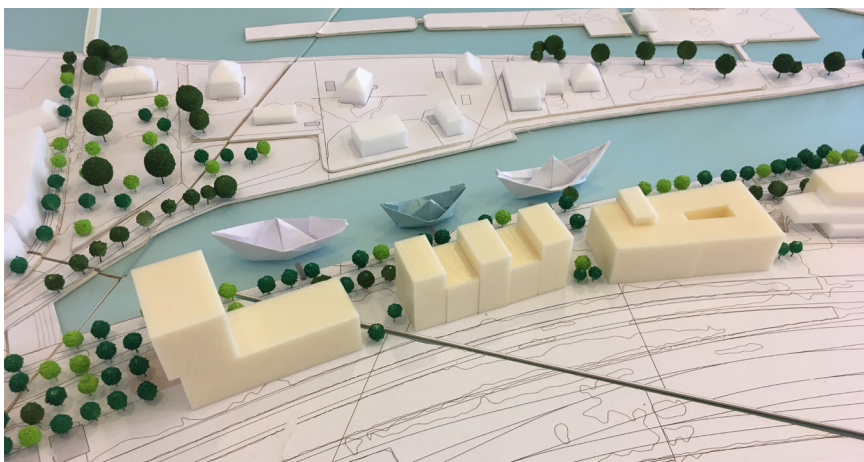
Der Fokus liegt auf einer qualitativ hochwertigen und standortgerecht durchmischten Nutzung. Die Anteile Arbeit und Dienstleistungsnutzungen stehen in diesem Bereich zwar im Vordergrund, was jedoch einen substanziellen Wohnanteil nicht ausschliesst. Im Gegenteil, im sogenannten Work-Life-Blending wird der Arbeit die Zwanghaftigkeit genommen und als integrierter Bestandteil mit dem Wohnen und der Freizeit kombiniert.

Der direkte Zugang zum Uferraum über den Stadtboulevard Seestrasse sowie die direkte Anbindung an die multimodale Verkehrsdrehscheibe zeigen die Attraktivität des Entwicklungsfelds gerade auch für das Wohnen auf.



Aufgaben und Herausforderungen

- Prüfung der baulichen Integration eines geschützten Wartebereichs für Bus- und Schiffspassagiere in Folgeplanungen (Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK, qualitätssicherndes Verfahren QSV).
- Festlegung der genauen Lage des Wendebereichs für Busse in Abwägung zwischen betrieblich und funktionalen Anforderungen, aber auch städtebaulichen Anforderungen in Folgeplanungen (BGK, QSV).
- Prüfung der Machbar- und Wirksamkeit einer langfristigen Quartierverbindung (Gleisunterführung) ins Seefeldquartier sowie Raumsicherung in Folgeplanungen (Gebietsrichtplan KGRP, QSV).
- Prüfung der baulichen Integration der bestehenden oberirdischen Veloabstellanlage in Erdgeschoss oder Untergeschoss sowie der Anschlussmöglichkeiten an Bahnhofsunterführung in Folgeplanungen (QSV).
- Prüfung der Verlegung der P+R Parkplätze in umliegende Parkhäuser (Manor Parking, Parkhaus City Süd BHF). Für restliche Parkplätze Prüfung der baulichen Integration in Folgeplanung (QSV).
- Abstimmung mit Entwicklungsfeld 1 (Bahnhofsraum) bzgl. Ländteplatz und Querschnitt Schiffländte - Seestrasse mit Bushaltekante - Bebauung - Gleise in Folgeplanungen (BGK, QSV).
- Abstimmung mit dem öffentlichen Freiraumgerüst (Entwicklungsfelder 1 und 2) in Folgeplanungen (QSV).



Kernthemen
Leitlinien

Mensch und Gesellschaft

- Das Areal Seestrasse mit engem Bezug zum Bahnhofsraum zum unmittelbaren Teil des öffentlichen Lebens in Thun werden lassen.
- Eine Bebauung mit Schnittstellenfunktion zwischen den stark publikumsorientierten Bereichen des Bahnhofs sowie den in den angrenzenden Entwicklungsfeldern vorgesehenen Nutzungen entwickeln.
- Mit Zirkulationsflächen längs und quer des Areals sowie erweiterten Mobilitätsangeboten einen hohen Nutzwert für Bevölkerung und Besuchende bieten.

Nutzung und Angebot

- In den Erdgeschossen entlang des Stadtboulevards und zum Ländteplatz vorzugsweise publikumsorientierte Nutzungen mit starkem Bezug zum öffentlichen Raum anbieten.
- Ein gut durchmisches Nutzungsangebot schaffen, welches von der einmaligen Lage und der maximalen Erschliessungsgüte profitiert.
- Für Bewohnende und Beschäftigte attraktive gemeinschaftliche und private Aussenräume bereitstellen.

Ökologie und Stadtklima

- Die Aussenräume des Areals stadtklimatisch und -ökologisch wirksam gestalten und ans öffentliche Freiraumgerüst anschliessen.

Kulisse und Stadtbild

- Einen identitätsstiftenden städtebaulichen Auftakt und eine stadträumliche Fassung des Bahnhofsraums entwickeln.
- Die Aussenräume des Areals mit urbanem Charakter und abgestimmt auf das öffentliche Freiraumgerüst gestalten.

Vernetzung und Mobilität

- Zirkulationsflächen längs und quer des Areals für den Langsamverkehr (LV) optimal lösen.
- Öffentliche Verkehrsinfrastrukturen (beispielsweise Wendebereich für Busse, Wartebereich für Passagiere, Velostation, Gleisunterführung, P+R) optimal in die Entwicklung integrieren.

Kernthemen

Bausteine Entwicklungsleitplan

- Ein identitätsstiftendes Gebäude, welches den Bahnhofraum fasst und den städtebaulichen Auftakt zum neuen Stadtquartier Bahnhof Thun markiert.

3.1 Auftakt

Hinweise nachgelagerte Nutzungsplanung

- Mischgebiet mit substanziellem Wohnanteil (max. 60%), ergänzend Dienstleistung, Gewerbe, Hotellerie, Gastro, Bildung, Gesundheit.
- Dichte innerhalb Charrette-Bandbreite 14'000-18'000 m2 GFo anstreben.
- 5 bis 7 Geschosse anstreben.
- Punktuelle Akzentsetzungen an geeigneten Lagen möglich.
- Hochhäuser sind nicht zulässig.

Art der Nutzung

Mass der Nutzung

- Die Art der Nutzung inklusive Nutzungsmix muss in nachfolgenden QSV verifiziert und bezüglich umweltrechtlicher Aspekte vertieft untersucht werden.
- Das Mass der Nutzung muss in nachfolgenden QSV festgelegt werden. Von der angegebenen Bandbreite kann abgewichen werden, sofern die Verträglichkeit nachgewiesen wird.
- Autoreduzierte Entwicklung aufgrund zentraler Lage und guter ÖV-Erschliessung vorsehen. Dazu ist ein entsprechendes Mobilitätskonzept auszuarbeiten.

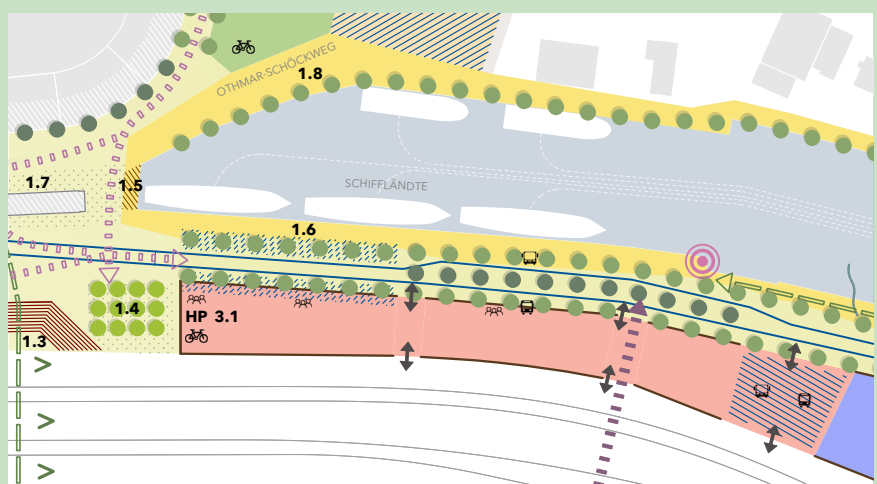
Weitere Hinweise

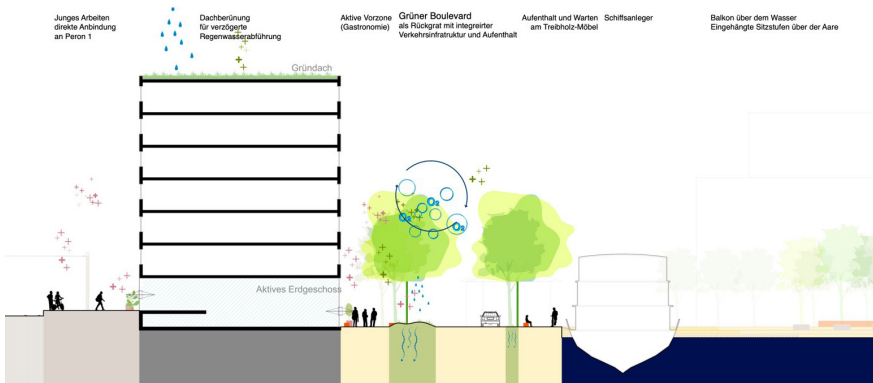
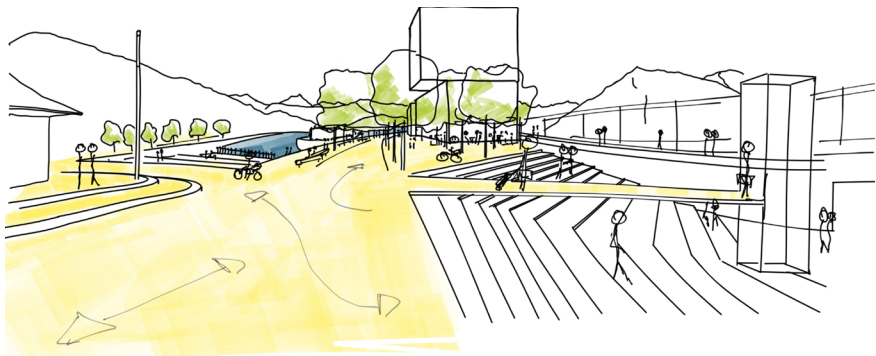
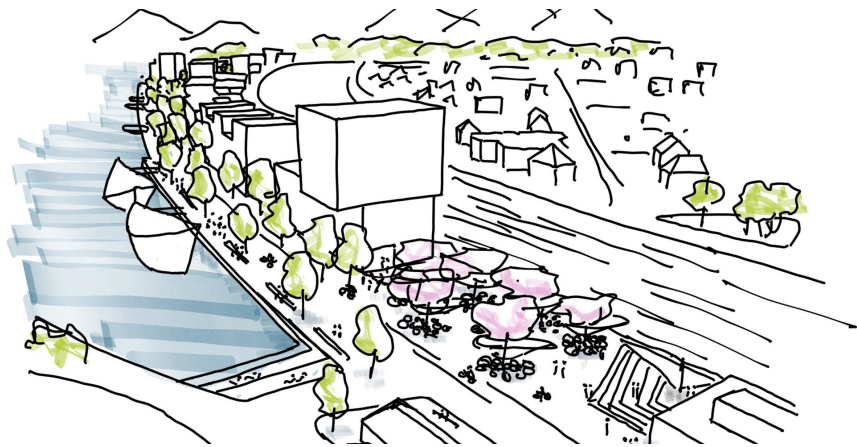
Umsetzung
Folgeschritte

Die Grundzüge der Entwicklung werden mittels QSV eng abgestimmt mit dem BGK in Entwicklungsfeld 1 festgelegt. Gesichert wird die Entwicklung im Rahmen der zu aktualisierenden Überbauungsordnung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz. Auch werden wichtige Elemente wie beispielsweise die allfällige langfristige Quartierverbindung (Gleisunterführung) und ihre Raumsicherung im KGRP gesichert.

Die weitere konkrete Umsetzung erfolgt im Anschluss im Rahmen eines architektonischen QSV unter Berücksichtigung weiterer zentrale Elemente wie der Abstimmung mit der Umgebung, der Gestaltung von Bauten und Aussenräumen sowie der Regelung des Zusammenspiels von privaten, gemeinschaftlichen und öffentlichen Flächen.

Stakeholder	SBB / BLS / STI / Stadt Thun
Federführung	Grundeigentümerschaft (QSV), Stadt Thun (BGK)
Nächster Schritt	QSV
Zeithorizont	2024-2025
Folgeschritte	Nutzungsplanung (ZPP oder UeO), architektonisches QSV





TEILRAUM 4

AREAL ROSENAU

Entwicklungsziel

Das Entwicklungsfeld 4 - Areal Rosenau - zeichnet sich gegenwärtig durch seine bestehenden baulichen Strukturen und teils kulturellen Nutzungen aus. Nebst anderen bestehenden Bauten, welche heute mehrheitlich gut genutzt sind, nimmt die Post Rosenau eine Sonderstellung ein - ein bauliches Erbe, das durch seine Typologie, Grösse, Architektur und Nutzung sowohl faszinierend als auch anspruchsvoll ist.

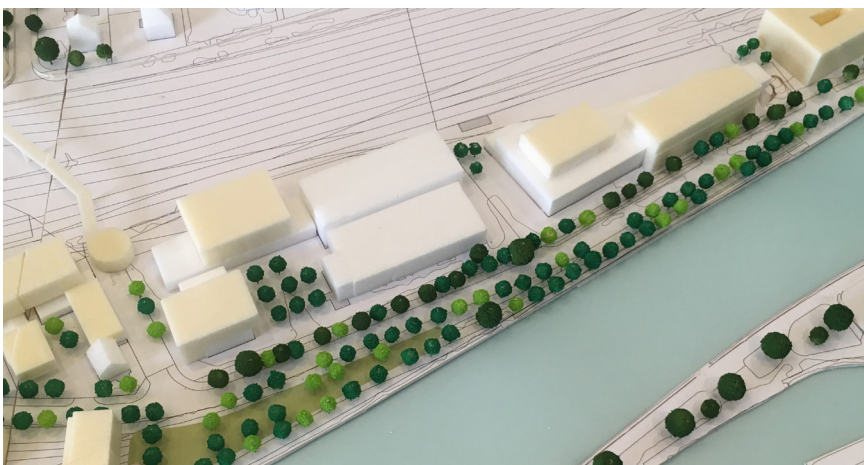
Das Areal, welches sich grob in drei Teilbereiche gliedern lässt, hat ein hohes Entwicklungs- und Verdichtungspotential, wobei die Themen Weiterbauen, Transformieren und / oder Ersetzen des Bestands von grosser Bedeutung sind. Das Areal kann in Teilen oder als Ganzes in seiner eigenen Dynamik entwickelt werden. Ziel ist eine städtebaulich und architektonisch hochwertige, dichte Bebauung mit Angebot urbanen Wohnens sowie ergänzender und gut abgemischter Arbeits- und Dienstleistungsnutzung in den unteren Geschossen.

Die Anbindung an den multifunktionalen Stadtboulevard Seestrasse als örtliches, soziales und kulturelles Gefüge, welches zum Zirkulieren und Verweilen einlädt und eine Verbindung zum Uferraum herstellt, macht das Areal Rosenau besonders attraktiv. Um dieses Potential zu nutzen und im Gegenzug zu unterstützen, ist die sorgfältige Abstimmung mit dem öffentlichen Freiraumgerüst und die Ergänzung entsprechender Nutzungen (beispielsweise Gastro, Kultur) ein wichtiges Ziel.



Aufgaben und Herausforderungen

- Prüfung der Möglichkeiten zur frühzeitigen Belebung, Identitätsbildung und Aneignung des Raums durch die Bevölkerung durch temporäre Nutzungen (beispielsweise Pop-Up, Bodenspiele).
- Prüfung der Möglichkeiten für frühzeitige Angebote, um künftige Nutzungen zu testen oder auch zu etablieren.
- Schaffung etappierbarer Teilbereiche sowie deren sorgfältige Abstimmung in Folgeplanungen (qualitätssichernde Verfahren QSV), um eine hohe städtebauliche Qualität über den gesamten Teilraum zu erreichen.
- Prüfung des Umgangs mit baulichen Strukturen, insbesondere der Post Rosenau, unter Berücksichtigung der Aspekte Ortsbildschutz / Denkmalpflege / Identität / Nachhaltigkeit / Wirtschaftlichkeit in Folgeplanungen (QSV).
- Festlegung der genauen Lage des Wartebereichs für Busse in Abwägung zwischen betrieblich und funktionalen Anforderungen, aber auch städtebaulichen Anforderungen in Folgeplanung (QSV) sowie in Abstimmung mit Entwicklungsfeld 5.
- Raumsicherung und Integration der allfälligen langfristigen Quartierverbindung (Gleisüberführung) ins Seefeldquartier in Folgeplanung (QSV).
- Abstimmung mit dem öffentliche Freiraumgerüst (Entwicklungsfelder 1 und 2) in Folgeplanungen (QSV).



Kernthemen

Leitlinien

Mensch und Gesellschaft

- Mit dem Areal Rosenau das Stadtquartier Bahnhof Thun als dichtes, urbanes, gut durchmisches Wohnquartier etablieren.
- Den Ort mit seiner bereits heute eigenen Identität und seinen kulturellen Nutzungen durch die Schaffung zusätzlicher Angebote und Treffpunkte weiter stärken.

Nutzung und Angebot

- Nebst dem Erhalt und der Weiterentwicklung von Gewerbenutzungen das Areal schwerpunktmässig mit Wohnnutzungen ergänzen (Mixed-Use-Areal).
- Das bestehende Angebot und das künftige Wohnen durch zukunftsweisende Arbeits-, Freizeit- und Kulturnutzungen ergänzen.
- Für Bewohnende, Beschäftigte und weitere Nutzende attraktive öffentliche, gemeinschaftliche und private Aussenräume frühzeitig sichern und bereitstellen. Aufgrund der hohen baulichen Dichte Dachflächen in die Überlegungen einbeziehen.

Ökologie und Stadtklima

- Die Aussenräume des Areals stadtklimatisch und -ökologisch wirksam gestalten und ans öffentliche Freiraumgerüst anschliessen.
- Sorgfältig mit Baumbestand umgehen und die Baumallee im Bereich Stadtboulevard Seestrasse erhalten.

Kulisse und Stadtbild

- Spannende Raumbildung sowie starke eigenen Identität und Charakter durch geschickte Kombination von Bauten, Aussenräumen, Bestand und Neu generieren.
- Städtebaulich und architektonisch auf den Stadtboulevard Seestrasse reagieren und interagieren.
- Die Aussenräume des Areals mit urbanem Charakter gestalten.

Vernetzung und Mobilität

- Öffentliche Verkehrsinfrastrukturen (beispielsweise Wartebereich für Busse, Gleisüberführung) optimal in die Entwicklung integrieren.

Kernelemente

Bausteine Entwicklungsleitplan

- | | |
|---|--|
| – Teilbereiche innerhalb des Areals, welche in Abstimmung mit bestehenden Identitäten, baulicher Substanz und Nutzungskonzept vorausschauend entwickelt werden. | 4.1 Post Rosenau
4.2 Verteilzentrum |
| – Mögliche Lage Wartebereich für die Busse in Bereich der Parzelle 3958. | 4.3 Bogenpark |

Hinweise nachgelagerte Nutzungsplanung

- | | |
|--|------------------|
| – Mischgebiet mit hohem Wohnanteil (max. 80%), ergänzend Dienstleistung, Gewerbe, Gastro, Kultur, Freizeit, Bildung. | Art der Nutzung |
| – Dichte innerhalb Charrette-Bandbreite 28'000-37'000 m2 GFo anstreben. | Mass der Nutzung |
| – 5 bis 6 Geschosse anstreben. | |
| – Punktuelle Akzentsetzungen an geeigneten Lagen möglich. | |
| – Die Art der Nutzung inklusive Nutzungsmix muss in nachfolgenden QSV verifiziert und bezüglich umweltrechtlicher Aspekte vertieft untersucht werden. | Weitere Hinweise |
| – Das Mass der Nutzung muss in nachfolgenden QSV festgelegt werden. Von der angegebenen Bandbreite kann abgewichen werden, sofern die Verträglichkeit nachgewiesen wird. | |
| – Autoreduzierte Entwicklung aufgrund zentraler Lage und guter ÖV-Erschliessung vorsehen. Dazu ist ein entsprechendes Mobilitätskonzept auszuarbeiten. | |

Umsetzung

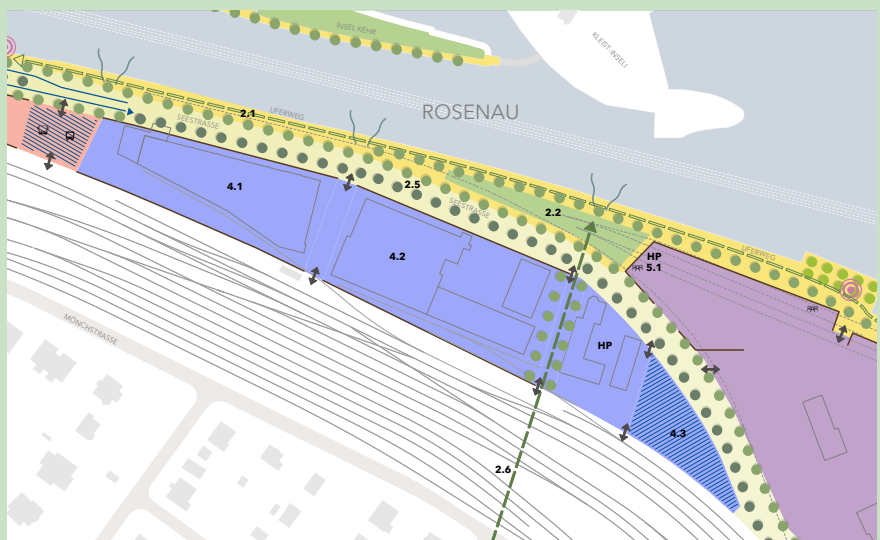
Folgeschritte

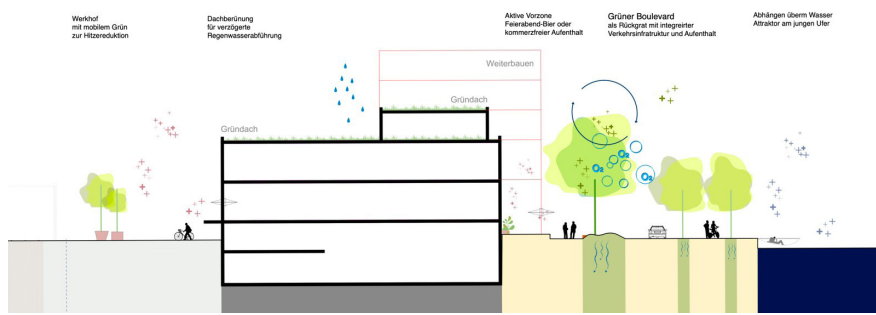
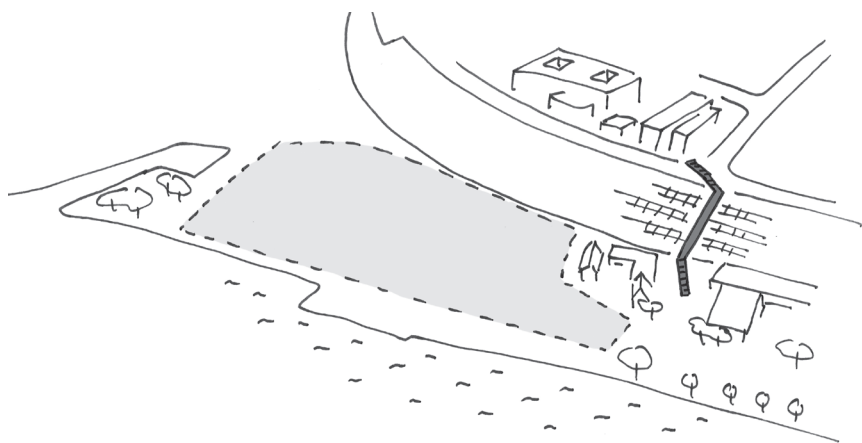
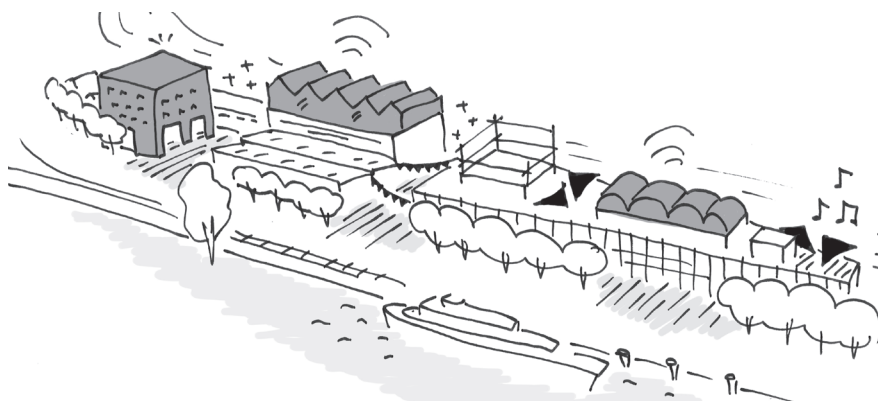
Die Resultate zu Entwicklungsfeld 4 sind Grundlage für nachfolgende QSV. Auch werden wichtige Elemente wie beispielsweise die allfällige langfristige Quartierverbindung (Gleisüberführung) und ihre Raumsicherung im kommunalen Gebietsrichtplan (KGRP) gesichert.

Die weitere Entwicklung des Entwicklungsfelds erfordert – sofern in Etappen bzw. Teilbereichen realisiert – die frühzeitige Vertiefung gewisser Themen (beispielsweise Aussenraum, Mobilität, Nutzungsverteilung, Erschliessung) über den gesamten Teilraum und in Abstimmung mit dem Freiraumkonzept. Dies wird zwischen den Grundeigentümerschaften entsprechend aufgegleist.

Die späteren Arealentwicklungen erfolgen im Rahmen architektonischer QSV.

Stakeholder	Post / Stadt Thun
Federführung	Grundeigentümerschaft
Nächster Schritt	städtebauliches QSV
Zeithorizont	ab 2027
Folgeschritte	Nutzungsplanung (ZPP oder UeO), architektonische QSV





TEILRAUM 5

AREAL SCHERZLIGEN

Entwicklungsziel

Das Entwicklungsfeld 5 – Areal Scherzligen – wird heute als Kiesverlad genutzt. Langfristig soll es das Stadtquartier Bahnhof Thun baulich abschliessen und die Transformation der heutigen Industrieareale vollenden. Ziel ist es mit diesem Baustein einen substanziellen Beitrag an den Wohn- und Lebensraumbedarf der Stadt Thun und damit an eine qualitativ hochwertige Innenentwicklung zu leisten.

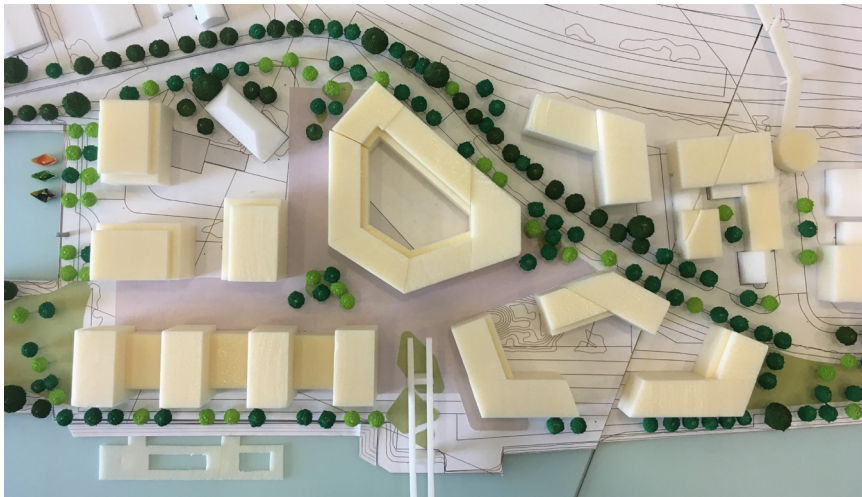
Das Areal zeichnet sich durch seine besonders hohen Lagequalitäten aus. Aufgrund der Grösse des Areals sowie dem zweiseitigen direkten Anstoss an die Aare bieten sich einmalige Entwicklungsmöglichkeiten im Kontext der Stadt am Wasser. Zum einen soll die bestehende nautische Nutzung am Kohleweiher eng mit der Bebauung verwoben und damit die Zugänglichkeit, Nutzbarkeit und Attraktivität des Hafens erhöht werden. Auf der anderen Seite bietet sich die Gelegenheit, im Bereich der heutigen Anlegestelle des Kiesverlads in Form eines Flussbades einen öffentlichen Zugang zum Wasser zu schaffen. Diese und weitere Nutzungsangebote und -möglichkeiten als Teil des öffentlichen Freiraumgerüsts, in welches das Areal allseitig eingebettet ist, machen die Umgebung zu einem vielfältigen und lebenswerten Ort.

Im Hinblick auf die im Vordergrund stehende Wohnnutzung sind hochwertige arealinterne Aussenräume in sorgfältiger Abstimmung und Verbindung mit dem öffentlichen Freiraumgerüst ein wichtiges Ziel. Es wird ein urbaner und gleichzeitig stark durchgrünter Charakter angestrebt.



Aufgaben und Herausforderungen

- Anwendung eines freiraumorientierten Planungsansatzes (Ausscheidung von Baufeldern basierend auf Aussenräumen und öffentlicher Durchwegung).
- Abstimmung mit dem öffentlichen Freiraumgerüst (Entwicklungsfelder 1 und 2) in Folgeplanungen (qualitätssicherndes Verfahren QSV).



Kernthemen

Leitlinien

*Mensch und
Gesellschaft*

- Mit dem Areal Scherzligen einen attraktiven Wohn- und Lebensraum als Abschluss des Stadtquartiers Bahnhof Thun schaffen.
- Bewohnenden und weiteren Nutzenden Aneignungs- und / oder Gestaltungsmöglichkeiten lassen.

*Nutzung und
Angebot*

- Das Areal schwerpunktmässig mit Wohnnutzungen entwickeln.
- Punktuelle Ergänzungsnutzungen vorsehen (beispielsweise Atelier- wohnen, Co-Working, Nahversorgung, Gastro, ...). Dies insbesondere in Abstimmung mit dem öffentlichen Freiraumgerüst (beispielsweise zum Gleispark, Flussbad Scherzligen, Kohleweiher).
- Für Bewohnende und weitere Nutzende attraktive öffentliche, gemeinschaftliche und private Aussenräume bereitstellen.
- Die Gestaltung der Aussenräume auf unterschiedliche Bedürfnisse (beispielsweise Erholung, Bewegung, Begegnung, Aneignung) ausrichten.

*Ökologie und
Stadtklima*

- Die Aussenräume des Areals stadtklimatisch und -ökologisch wirksam gestalten und ans öffentliche Freiraumgerüst anschliessen.
- Sorgfältig mit Baumbestand umgehen und stark ergänzen.

*Kulisse und
Stadtbild*

- Städtebaulich und architektonisch auf das Umfeld mit all seinen unterschiedlichen Facetten und Qualitäten reagieren und interagieren.
- Baufelder zu einem spannenden Ensemble, durchzogen von grosszügigen, stark durchgrüntem Aussenräumen mit öffentlicher Durchwegung entwickeln.
- Standortgebundene Bauten mit Bezug zum Hafen optimal in die Entwicklung integrieren.

*Vernetzung und
Mobilität*

- Das Areal im Innern möglichst frei von motorisiertem Individualverkehr (miV) halten.
- Die Lage und Wegeführung der öffentlichen Durchwegung optimal auf das öffentliche Freiraumgerüst abstimmen.

Bausteine Entwicklungsleitplan
Kernelemente der Entwicklung

- | | |
|---|----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> – Ein in Gestaltung und Mass ausgezeichnetes Gebäude, welches den Gleispark räumlich fasst sowie den städtebaulichen Auftakt des Areals markiert. – Ein Baufeld mit punktuellen publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen mit Bezug zum Gleispark und Uferraum. | <p>5.1 Auftakt</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> – Ein Baufeld, welches mit dem Uferraum und Flussbad Scherzligen interagiert und punktuelle publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen aufweist. | <p>5.2 Uferraum</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> – Ein Baufeld, welches mit dem Kohleweiher interagiert und punktuelle publikumsorientierte Nutzungen mit Bezug zum Hafen aufweist. | <p>5.3 am Kohlenweiher</p> |

Hinweise nachgelagerte Nutzungsplanung

- | | |
|---|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> – Wohngebiet mit untergeordnetem Anteil nicht störendem Gewerbe, Quartiersversorgung, Gastro, Kultur, Freizeit und Sport. | <p>Art der Nutzung</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> – Dichte innerhalb Charrette-Bandbreite 23'000-33'000 m2 GFo anstreben. – 4 bis 7 Geschosse anstreben. – Punktuelle Akzentsetzungen an geeigneten Lagen möglich. | <p>Mass der Nutzung</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> – Das Mass der Nutzung muss in nachfolgenden QSV festgelegt werden. Von der angegebenen Bandbreite kann abgewichen werden, sofern die Verträglichkeit nachgewiesen wird. – Autoreduzierte Entwicklung aufgrund zentraler Lage und guter ÖV-Erschliessung vorsehen. Dazu ist ein entsprechendes Mobilitätskonzept auszuarbeiten. – Die für die Öffentlichkeit relevante Durchwegung ist öffentlich-rechtlich zu sichern. – Grössere Spielflächen, die gemäss Bauverordnung zu erstellen sind, sind frühzeitig miteinzuplanen. | <p>Weitere Hinweise</p> |

Umsetzung

Folgeschritte

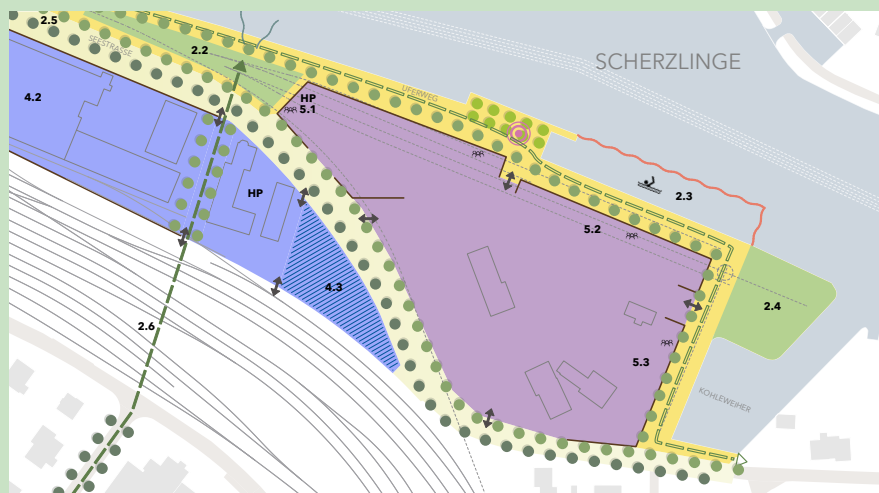
Voraussetzung für die Entwicklung des Areals Scherzlingen ist die Verlegung des Kiesverlads. Durch die Festlegung der vorliegenden Entwicklungsziele im kommunalen Gebietsrichtplan (KGRP) werden die entsprechenden planungsrechtlichen Grundlagen hierzu geschaffen. Parallel dazu wird die Verlegung durch die Planungspartner individuell, aber koordiniert gegenüber den entsprechenden Stellen forciert.

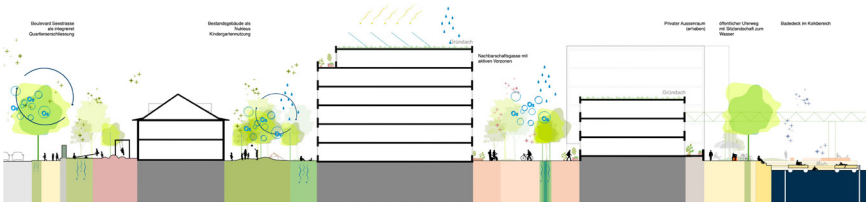
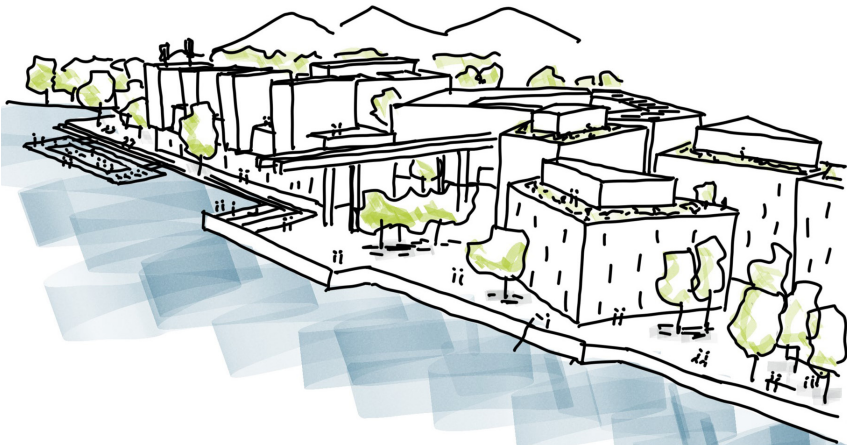
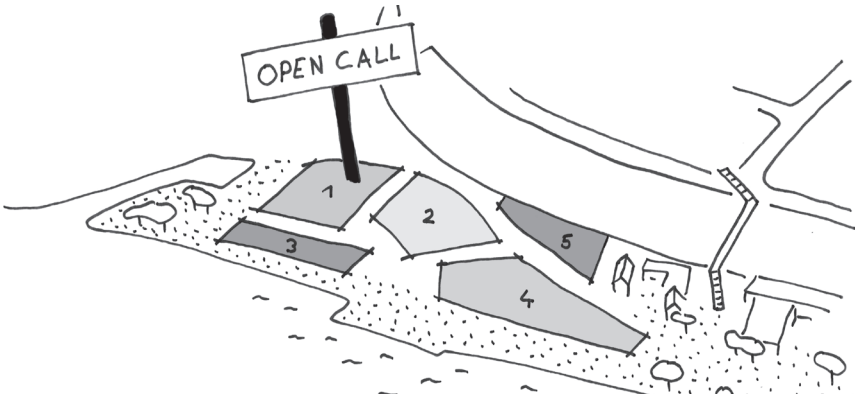
Die Resultate zu Entwicklungsfeld 5 sind Grundlage für nachfolgende QSV.

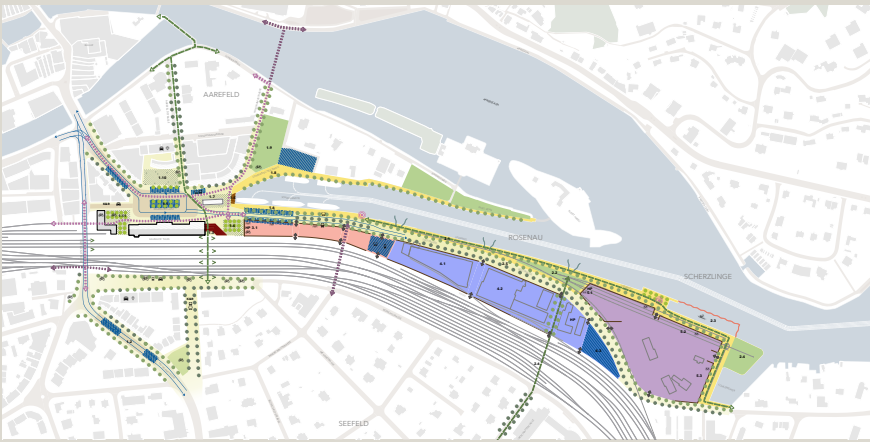
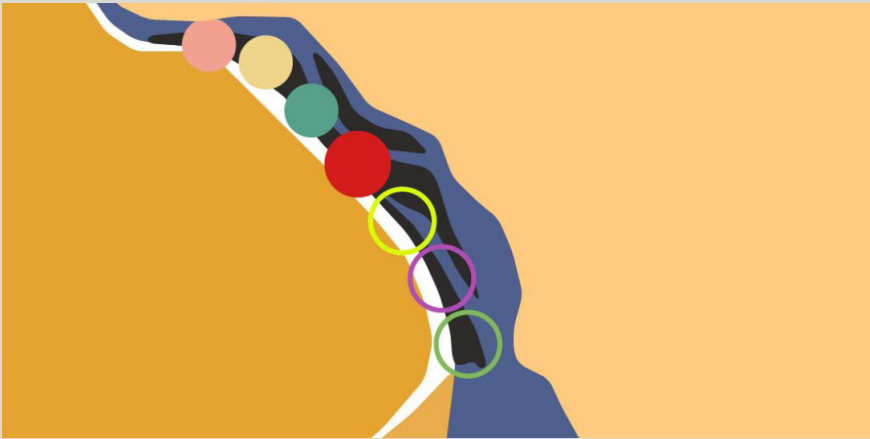
Die weitere Entwicklung des Entwicklungsfeldes erfordert das Festlegen der städtebaulichen Grundstruktur (Aussenraum, Erschliessung und Durchwegung, Baufelder) über den gesamten Teilraum und in Abstimmung mit dem Freiraumkonzept.

Die Entwicklung der Baufelder erfolgt im Rahmen architektonischer QSV.

Stakeholder	SBB / BLS / Stadt Thun
Federführung	Grundeigentümerschaft Stadt Thun, Planungsamt (Richtplan)
Nächster Schritt	städtebauliches QSV
Zeithorizont	ab 2027
Folgeschritte	Nutzungsplanung (ZPP oder UeO), architektonische QSV







AUSBLICK

Das vorliegende räumliche Entwicklungsleitbild für den ESP Bahnhof Thun fasst zahlreiche bestehende Planungen, Verfahren und Prozesse zusammen und zeigt eine auf wenigen Prinzipien mögliche Realisierung des grossen Potentials des Gebiets als neues Stadtquartier Bahnhof Thun.

Basierend auf dem räumlichen Entwicklungsleitbild sowie unter weiterer Berücksichtigung der zentralen Punkte des Leitbildes und dem Ideenfundes des Charretteverfahrens können nun umsetzungsorientiert die nächsten Schritte aufgegleist werden.

Zentral für die Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbildes war die breit abgestützte, interdisziplinäre Zusammenarbeit der Entwicklungspartner sowie der in der Partizipation beteiligten Bevölkerung. Diese Zusammenarbeit wird auch in den kommenden Schritten von grosser Bedeutung sein, stellt doch die Entwicklung der Teilräume in den nächsten Stufen jeweils in sich wieder neue komplexe Herausforderungen.

Über diese Feststellung einer erforderlichen zeitgemässen Zusammenarbeit verschiedener Disziplinen hinaus ist jedoch ein weiterer Aspekt entscheidend: Die Transformation des heutigen ESP Bahnhof Thun zum nachhaltigen, zukunftssicheren und innerstädtisch dicht durchmischten Stadtquartier gelingt nur mit dem entsprechenden Gestaltungswillen und den nötigen Entwicklungsabsichten.

Bei der Weiterentwicklung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun bestehen zwingende Anlässe - die Sicherung und Weiterentwicklung des öV-Angebots, die BehiG-konforme Umgestaltung der Bushaltekanten, die Verbesserung für den Langsamverkehr und die stadträumliche Aufwertung. Die Entwicklung der Areale Seestrasse, Rosenau, Scherzligen folgen dagegen weitgehend eigenen Zyklen, erfordern aber dennoch ein hohes Mass an vorausschauender Planung und Abstimmung. Nur mit der nötigen, glaubhaft vermittelten Absicht, das Stadtquartier tatsächlich zu entwickeln, wird etwa die Diskussion zur Verlegung des Kiesverlads konkreter - und nur wenn diese konkret wird, ist eine Entwicklung möglich.

Das räumliche Entwicklungsleitbild legt die Grundlagen für die glaubwürdige Vermittlung der Entwicklungsabsicht, muss aber in den kommenden Jahren aktiv und entsprechend den aufgezeigten Massnahmen konkretisiert werden.



ANHANG

Vertiefung Buslösung 2024

Denkmalpflegerische und ortsbildliche Grobanalyse 2024

Dokumente Charrette-Prozess

- Charrettebericht August 2022
- LeiStbild Dezember 2022

Grundlagen Stadt Thun

- Stadtentwicklungskonzept Thun „STEK 2035“ 2018
- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun „GVK 2035“ 2018
- Wohnstrategie 2030 2016

AUSZUG

VERTIEFUNG BUSLÖSUNG

Planung, die bewegt.



Thun, ESP Bahnhof Thun

Vertiefung Buslösung

KONTEXTPLAN AG

info@kontextplan.ch
T +41 (0)58 201 24 00
www.kontextplan.ch

CH-3011 Bern
CH-4500 Solothurn
CH-8045 Zürich

Gutenbergstrasse 6
Biberiststrasse 24
Staffelstrasse 8



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage / Rahmenbedingungen	5
1.1 Gegenstand dieses Berichts	5
1.2 Ist-Situation	5
1.3 Zielbild Buslinienführung	6
1.4 Haltestellenkonzept ESP Bhf. Thun, Teilprojekt Verkehr (2019)	7
1.5 VM-Region Thun	9
1.6 Beitrag Charrette-Verfahren	9
1.7 Erkenntnisse aus den vorhergegangenen Planungen / Vorgaben Weiterentwicklung	11
2. Variantenfächer Nordseite	12
2.1 Variante N1	13
2.2 Variante N2	15
2.3 Variante N3	16
2.4 Variante N4	17
3. Variantenfächer Südseite	19
3.1 Variante S0	20
3.2 Variante S1	21
3.3 Variante S2	22
3.4 Variante S3	23
4. Bewertung	24
4.1 Vorgehen	24
4.2 Bewertung Nordseite	25
4.3 Bewertung Südseite	26
4.4 Fazit Bewertung	28
5. Aufgabenstellung und Handlungsanweisungen für die weiteren Prozesse	29
5.1 Nordseite Variante N1	29
5.2 Südseite Varianten S1	30
5.3 Südseite Varianten S0	30

Anhang

Variantendarstellungen

DENKMALPFLEGERISCHE & ORTSBILDICHE GROBANALYSE



DPF | Fachstelle Denkmalpflege | Service du patrimoine | Servizio del patrimonio

Verfasser: Christian Heller (I-NAT-LPM-DPF)
Begleitung: Reto Gadola (I-NAT-LPM-DPF)
Version: 1.3
Sprache: DE
Datum: 20.03.2024

THUN | Stadtquartier Bahnhof Denkmalpflegerische und ortsbildliche Grobanalyse



Ansicht von Norden

Die «Denkmalpflegerische und ortsbildliche Grobanalyse» beinhaltet die Darstellung der vorhandenen Schutzinteressen, die Analyse der Erhaltungsziele und die Auswirkungen des Vorhabens auf den Ortsbild- und Denkmalschutz.

Zusammenfassung der Erkenntnisse

- Ortsbild- und Denkmalschutz:
1. Das Vorhaben betrifft ein Ortsbild von nationaler Bedeutung und verschiedene Denkmäler, die in Inventaren verzeichnet sind.
 2. Mit dem heutigen Informationsstand kann davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele des Ortsbild- und Denkmalschutzes umgesetzt werden kann und demnach nicht in einem grundsätzlichen Widerspruch zum Ortsbild- und Denkmalschutz steht.
 3. Es ist sicher zu stellen, dass die Schutzinteressen des Ortsbild- und Denkmalschutzes in der weiteren Planung in korrekter Weise konkretisiert und berücksichtigt werden.
 4. Die Erhaltungsziele des Ortsbild- und Denkmalschutzes sind als verbindliche Rahmenbedingungen in die Planung und in die kommenden, qualitätssichernden Verfahren zu integrieren.
 5. Die kantonale Denkmalpflege, zuständige Fachstelle für Ortsbildschutz und Denkmalpflege im Kanton Bern, ist in die Planung mit einzubeziehen.

- Hinweise zu Verfahrensfragen:
6. Es ist vertieft abzuklären, welche Bestandteile des Planungsvorhabens eine Bundesaufgabe im Sinne des NHG darstellen.
 7. Falls eine Bundesaufgabe in kantonaler Zuständigkeit vorliegt, ist durch die kantonale Denkmalpflege zu klären, ob und zu welchem Zeitpunkt eine Begutachtung durch eine eidgenössische Kommission notwendig ist.

Zusammenfassung der Erkenntnisse	1
1. Ausgangslage und Fragestellung	3
1.1. Veranlassung	3
1.2. Inhalt, Zielsetzung und Leitfragen	3
1.3. Beteiligte	3
1.4. Objekt und Bauvorhaben	3
1.5. Grundlagen	3
1.6. Ortsbegehung	3
2. Generelle Schutz- und Schonpflichten der SBB	4
2.1. Umgang mit schützenswerten Objekten bei SBB-Projekten	4
2.2. Öffentliche Schutzinteressen, gesetzliche Pflicht zur Berücksichtigung der Inventare	4
2.3. Leitsätze zum denkmalpflegerisch korrekten Umgang mit dem baulichen Erbe	4
2.4. Baukultur	4
2.5. Planungs-, Umwelt- und andere Gesetzesnormen	4
2.6. Studium von Standortalternativen und Konzeptvarianten	4
2.7. Interessenabwägung	5
2.8. Qualifizierte Interessenabwägung	5
3. Lage und Situation	6
3.1. Lage im Streckennetz	6
3.2. Lage und Situation	6
4. Analyse Ortsbild- und Denkmalschutz	8
4.1. Betroffene Schutzinteressen	8
4.2. Beschreibung und Analyse Ortsbildschutz (ISOS)	9
4.3. Beschreibung und Analyse Denkmalschutz	11
5. Planungsvorhaben	15
5.1. Auswirkungen des Planungsvorhabens auf Ortsbild- und Denkmalschutz	15
5.2. Empfehlungen zur grösstmöglichen Schonung	15
5.3. Hinweise zu Verfahrensfragen	15
6. Beilagen	16

CHARRETTEBERICHT



Visionen und Grundlagen für den
Entwicklungsschwerpunkt
Bahnhof Thun

Charrette-Bericht

Schlussbericht „Charrette Stadtquartier Bahnhof Thun“
November 2021 bis August 2022

Team 1 Rambla

Güller & Güller architecture urbanism
Mrs partner ag
Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
Alexa Bodammer HSLU

Team 2 Stadtcollage am Fluss

KCAP Architects&Planners
Eder Landschaftsarchitekten
IBV Hüsler

Team 3 Junges Ufer

berchtoldkrass space & options
Kontextplan
bauchplan).(

T(h)un WildCards / ThunKultur

Thomas Frutiger
Heike Mayer
Sabine Portenier
Pesche Heiniger
Heinrich Gartentor
Franziska Imhof (Moderation ThunKultur)

Verfahrensbegleitung, Charrette-Moderation

Jürg Hänggi

FachLeute Würdigungen

Pascal Vincent	Architektur / Städtebau
Heinz Brügger	Architekt / Städtebau
Rita Illien	Landschaftsarchitektur / öffentlicher Raum
Alexandra Wicki	Stadt / Raum / Verkehr
Katharina Graf	Kultur / Management / Organisation
Joris Van Wezemael	Stadtökonomie / Stadtentwicklung
Florian Kühne	Stadtentwicklung / Stadtarchitektur

LEISTBILD



Eine Vision für den kantonalen
Entwicklungsschwerpunkt
Bahnhof Thun

LeiStbild

Was das Stadtquartier künftig leisten soll
Januar 2023

STADT THUN

Gemeinderatsdelegation

- Raphael Lanz, Stadtpräsident
- Andrea de Meuron, Gemeinderätin

Planungsamt

- Florian Kühne, Stadtarchitekt
- Franziska Imhof, Projektleiterin
- Tobias Borer, Projektleiter

Fachstelle Umwelt Energie Mobilität

- Michael Gassner, Fachstellenleiter

GRUNDEIGENTÜMERINNEN

- Barbara Zeleny, SBB
- Martin Weber, SBB
- Aita Caviezel, BLS
- Barbara Heiniger, BLS
- Daniel Bucco, Post
- Nicolas Mumenthaler, Post
- Thomas Zumthurn, AfS

INTERESSENVERTRETENDE

- GastroSuisse, Berner Oberland
- Bar- und Clubkommission (Gage Plecic*)
- Restaurant Mani's (Markus Mani*)
- Frachtraum
- akut
- Innenstadtgenossenschaft IGT, (Alain Marti*)
- KMU Thun
- Wirtschaft Thun Oberland, WTO, (Carlos Reinhard*)
- Thunersee Tourismus
- ProVelo (Adrian Christen)
- Verkehrsclub Schweiz, VCS, (Suzanne Albrecht*)
- Fussverkehr Schweiz, Kanton Bern, (Thomas Küng*)
- Touring Club Schweiz, TCS, (Hans-Peter Zürcher*)
- Innenstadtleist, (Peter Oester*)
- Seefeldleist, (Regula Burgener*)
- Dürrenastleist, (Aline Hadorn*)
- Stiftung Silea, (Hans Rudolf Zaugg*)
- Stadtlabor Thun, (Mike Minder*)
- Schlossbergforum 2019, (Peter Dutschler*)
- UND Das Generationentandem (Darleen Pfister*)
- IG Seefeld
- (Urs Neuenschwander / Manuel Eicher*)

- Berner Heimatschutz
 - Gymnasium Thun
 - Hotelfachschule Thun
 - STOWE Aarefeld (Verena Kocher*)
- * Mitglieder des Forum an der Charrette

CO-PROZESSBEGLEITUNG

Verfahrensbegleitung (Charrette)

Hänggi Planung+Beratung (Jürg Hänggi)

Verfahrensbegleitung (LeiStbild)

IVO Innenentwicklung AG (Tamara Eiermann)

WEITERE BETEILIGTE AM CHARRETTE-VERFAHREN

FachLeute:

- Pascal Vincent, Städtebau / Architektur
- Heinz Brügger, Städtebau / Architektur
- Rita Illien, Landschaftsarchitektur / öffentlicher Raum
- Alexandra Wicki, Stadt / Raum / Verkehr
- Katharina Graf, Kultur / Management / Organisation
- Joris Van Wezemaal, Stadtökonomie / Stadtentwicklung
- Florian Kühne, Stadtentwicklung / Stadtarchitektur

Bearbeitungsteams:

- Güller & Güller architecture urbanism, Zürich / Mrs partner ag / Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
- KCAP Architects&Planners, Zürich / IBV Hüsler AG / Eder Landschaftsarchitekten
- Berchtoldkrass space&options, Karlsruhe / Kontextplan / Bauchplan

Expertinnen und Experten:

- RVK (Emanuel Buchs)
- STI (Erich Seiler, Martin Graf)
- OIK (Markus Wyss, Matthias Brönnimann)
- AGR (Daniel Gäumann)
- AÖV (Laurent Reusser)
- Denkmalpflege Kt. Bern (Alberto Fabbris)
- Tiefbauamt Stadt Thun (Beat Baumann, Eric Lanz)

T(h)un Wildcards:

- Sabine Portenier, selbstständige Designerin
- Heike Mayer, Wirtschaftsgeografie Uni Bern
- Thomas Frutiger, Frutiger Gruppe

AUSZUG STRATEGIEN STADT THUN

Stadtentwicklungskonzept Thun „STEK 2035“

2019

STRATEGIEKARTE MISCHGEBIETE UND ZENTREN

Thuns Mischgebiete und Zentren bilden das entscheidende Bindeglied zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit. Vorbild für die Entwicklung weiterer Neben- und Quartierzentren ist die Thuner Innenstadt, wo sich das öffentliche Leben abspielt, mit einer dichten Konzentration unterschiedlicher Nutzungen und Angebote, mit vielfältigen Begegnungsmöglichkeiten.

Die Thuner Innenstadt wird mit der Entwicklung der Gebiete in Thun Mitte, Innenstadt/Bahnhof **B** Bahnhof West **19** Aarefeld Nord **21** und Aares-
trasse **22** als Hauptzentrum und Schwerpunkt des öffentlichen Lebens erweitert und gestärkt.

Daneben werden drei Gebiete ausgeschieden, die ein hohes Entwicklungs- und Wertschöpfungspotenzial für eine dichte und vielfältige Nutzung haben. Sie werden zu wichtigen Orten des öffentlichen Lebens und entlasten so auch die Innenstadt: Thun Süd, Dürrenast-Lachen **D**,

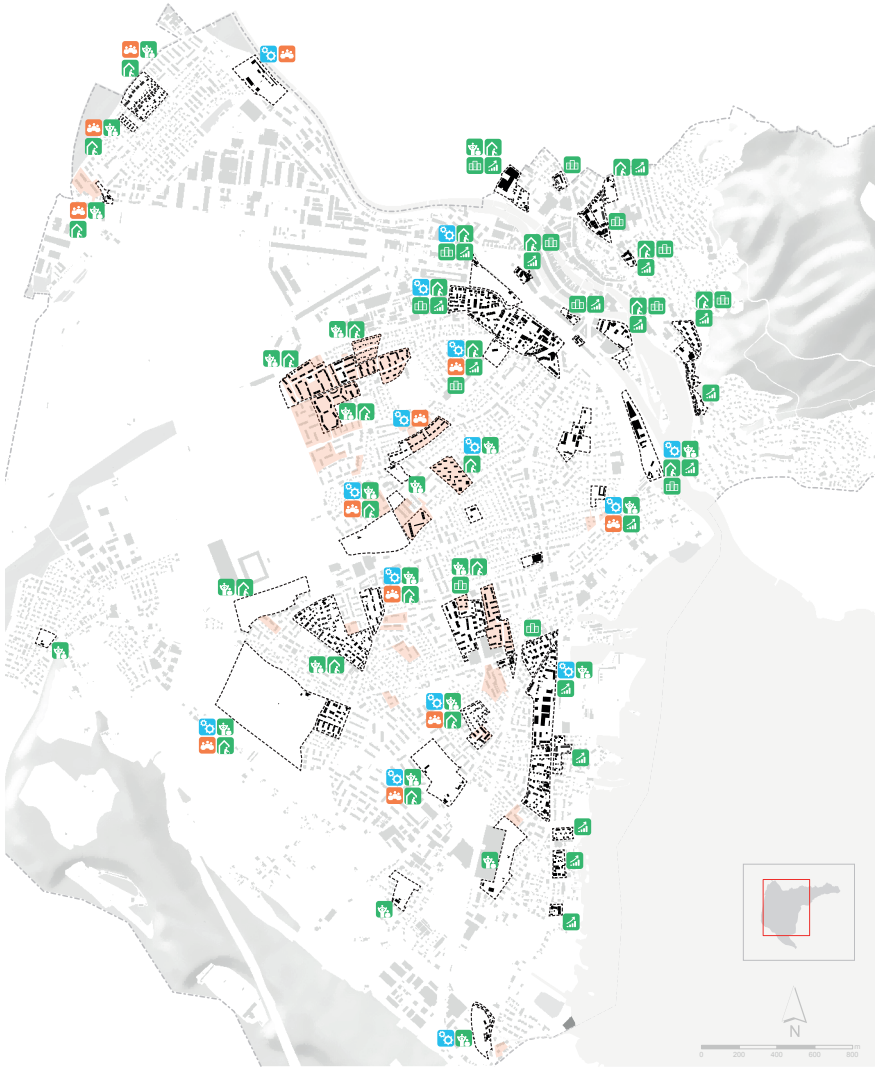
Thun West **C** Weststrasse und Teile des ESP Thun Nord **A**.

Für die Belebung und den sozialen Zusammenhalt in den Quartieren spielen die Quartierzentren eine wichtige Rolle. Bestehende und neue Quartierzentren werden deshalb gestärkt.

Diese auf mehrere Zentren ausgerichtete Stadtstruktur, ergänzt durch lokale Quartierzentren, verbessert die Nahversorgung und fördert die «Stadt der kurzen Wege». Mit den verschiedenen Zentren wird gleichzeitig die steigende Nachfrage nach öffentlichen Angeboten für Familien, Bildung, Sport, Freizeit, Kultur und Gastronomie befriedigt.

Die Zentren werden städtebaulich, strukturell, sozial und ökonomisch in Wert gesetzt. Gute Erreichbarkeit und Durchwegung, attraktive öffentliche Räume mit hoher Aufenthaltsqualität und ein gebietsspezifischer Nutzungsmix sind für ihre Entwicklung zentral.

G1 Verkehrsknotenpunkt und ESP Bahnhof Thun	☐ Einzelmassnahme ☒ Massnahmenpaket ☐ Planungsauftrag
Ausgangslage	
<i>Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt ESP «Thun, Bahnhof/Aarefeld» ist ein komplexer Stadtraum mit einer hochbelasteten Verkehrsinfrastruktur. Im Rahmen der «Plattform ESP Bahnhof Thun» wurden zwischen 2011 und 2015 mögliche städtebaulichen Entwicklungen entworfen und für den Bahnhofplatz Nord Erweiterungsvarianten skizziert. Eine südliche Erweiterung des Bushofes (Mönch-/Seefeldstrasse) wurde dabei nicht vorgesehen. Die Analysen zum GVK Thun haben gezeigt, dass der Handlungsbedarf für eine optimierte Gesamtverkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun dringend ist. Das Hauptproblem besteht darin, dass trotz nördlicher Bushof-Erweiterung der Abschnitt Bahnhof – Maulbeerkreisel stark belastet bleibt und neue Durchbindungen von Buslinien nur dann Entlastung bringen, wenn sie nicht via Bhf-Nord 'kehren' müssen.</i>	
Ziele	
▪ Zuverlässigkeit des ÖV erhöhen, Umsteigebeziehungen Bahn-Bus aufwerten und weitere Taktverdichtungen und neue Durchbindungen im Bussystem ermöglichen ▪ Notwendigen MIV-Zubringerverkehr sicherstellen und restlichen MIV minimieren ▪ Zugänge, Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr sowie Lebensqualität für Bewohner und Beschäftigte im ESP erhöhen ▪ Insgesamt bessere Abstimmung von städtebaulicher und verkehrlicher Entwicklung im ESP	
Massnahmen	
<i>Mit der Massnahme G1 sollen die städtebau- und verkehrsplanerischen Arbeiten zusammengeführt und in eine nächste Planungstiefe geführt werden. Dies erfolgt in Form eines Leitplan Arealentwicklung, welcher im Teilprojekt Verkehr die Stufe Vorprojekt erlangen sollte, damit Infrastrukturprojekte fürs Agglomerationsprogramm 4. Generation ableitbar sind. Grundsätzlich ist der Variantenfächer für (machbare und finanzierbare) Verbesserungen möglichst breit zu prüfen. Folgende Elemente gilt es aus Sicht GVK besonders zu prüfen:</i>	
▪ Bushoferweiterung Nord (Seestrasse) ▪ Bushoferweiterung Mönch-/Seefeldstrasse ▪ Bus-Durchmesserlinien ▪ Geschwindigkeitsregime, Vortrittsregelungen (Bus-Priorisierungen) (u.a. AP NM-VM-1-d) ▪ Fussgänger- und Veloführungen (AP LV-N-1-b, LV-N-1-d) ▪ Angebotsausbau Veloabstellplätze (AP KM-B-5a) ▪ Parkplatz- und Verkehrssteuerungsmassnahmen ▪ Gestaltung des Strassenraum und weitere Gestaltungsmassnahmen zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität (Plätze, Bäume, etc.) (u.a. AP MIV-S-1.2-m/MIV-S-1.2-p)	
Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:	
<i>Zu koordinieren mit Massnahmen G2, G4, Ö1,Ö2, M2, M6, M9, V1, V2, V3, V6, F1, F4, F5, Mo4, Mo5</i>	
Planungsgrundlagen	
- Zwischenbericht «Plattform ESP Thun Nord» (inkl. Entwicklungsleitplan), August 2015 - Agglomerationsprogramm Thun 1. bis 3. Generation (Massnahmen: S-3A-10, MIV-S-1.2-h/m, LV-N-1-b, KM-B-5-a, NM-VM-1-d) - ÖV-Konzept Stadt Thun 2035, 2018 (RVK)	



Wohnraumpotenzial: Synthesekarte Wohnbauareale (Kap. 6)

Legende

- Wohnbauareale (Potenzial) aus Teilprojekt 3 (Ziel 1)
- Innovative Planungsprozesse (Ziel 2)
- genossenschaftliches Wohnen (Bestand) aus Teilprojekt 2 (Ziel 4)
- genossenschaftliches Wohnen (Potenzial) (Ziel 4)
- Familienwohnen (Ziel 6)
- Urbanes Wohnen (Ziel 7)
- Altersgerechtes Wohnen (Ziel 8)
- Steuerkraft stärken (gehobenes Wohnen) (Ziel 9)

Die Ziele 3, 5, 10 sind räumlich nicht verortet.

GLOSSAR

AöV	Amt für öffentlichen Verkehr
AP	Agglomerationsprogramme des Bundes
BehiG	Behindertengleichstellungsgesetz
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
Biodiversitätskonzept	Städtisches Konzept zur Stärkung der Biodiversität im Siedlungsgebiet
BLS	Bahnbetreiber Regionalverkehr
Charrette	Diskursivers und partizipatives Planungsverfahren
ERT	Entwicklungsraum Thun
ESP	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt
GFo	oberirdische Geschossfläche
GVK 2035	Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun
ISOS	Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
KGRP	Kommunaler Gebietsrichtplan
Klimastrategie 2050	Städtische Strategie zum Ziel Neto-Null 2050
LeiStbild	Anforderungen an Stadtquartier Bahnhof Thun (sog. LeiSt-Sätze) erarbeitet durch Bevölkerung, Grundeigentümerschaften und Stadt.
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
miV	motorisierter Individualverkehr
OPR	Ortsplanungsrevision
öV	öffentlicher Verkehr
QSV	Qualitätssicherndes Verfahren
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RPg	Raumplanungsgesetz
RP	(kommunaler / kantonal) Richtplan
RVK	Regionale Verkehrskonferenz Oberland West
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Stakeholder	Interessensvertretende (Gesellschaft, Grundeigentümerschaften, Politik, Verwaltung)
STEK 2035	Stadtentwicklungskonzept der Stadt Thun
STI	Busbetreiberin in der Region Thun
UeO	Überbauungsordnung
Wohnstrategie 2030	Städtische Strategie zu den Zielen im Wohnbau
ZPP	Zone mit Planungspflicht
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
VP	Vorprojekt

IMPRESSUM

Gesamtkonzept / Gesamtprozess

Stadt Thun
Präsidiales und Stadtentwicklung / Planungsamt Stadt Thun
Florian Kühne, Stadtarchitekt / Co-Leiter Planungsamt

Sandra Perler / Franziska Imhof / Fabienne Pieren / Tobias Borer
Rathaus
CH-3602 Thun

Vertiefung Verkehrskonzept

Kontextplan
Markus Hofstetter
Gutenbergstrasse 6
CH-3011 Bern

Synthese (räumliches Entwicklungsleitbild)

berchtoldkrass space&options
Philipp Krass / Livia Lutz
Schützenstraße 8a
DE 76137 Karlsruhe

bauchplan).(landschaftsarchitekten und stadtplaner
Tobias Baldauf
Severinstrasse 5
D - 81541 München

Verfahrensbegleitung LeiStbild / Partizipation

Tamara Eiermann / Joris van Wezemael
IVO Innenentwicklung

Verfahrensbegleitung Charrette

Jürg Hänggi
Hänggi Planung + Beratung
Beundenfeldstrasse 45
CH-3013 Bern



«Zum Schluss ein Dankeschön!

Neben den vielen (vielleicht kritischen) Fragen und Anmerkungen möchte ich auch danke sagen! In diesem Verfahren sind viele Interessen, Wünsche und Kompetenzen (FachLeute / „Laien“) involviert. Entsprechend können nicht alle vollumfänglich berücksichtigt werden. Ich schätze eure Offenheit und die Möglichkeit der Beteiligung unsererseits im Rahmen des Forums.

Ausserdem möchte ich der Stadt Thun gratulieren, dass sie sich für ein kooperatives Planungsverfahren entschieden hat. Eine breite Beteiligung (idealerweise auch mit der Zivilbevölkerung) schafft Mehrwerte für alle. Solche Verfahren sind für künftige Planungsprozesse erstrebenswert.»

Forums-Teilnehmer