

Stadtratssitzung vom 22. September 2016

Bericht Nr. 17/2016

Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Thun

Bewilligung eines Verpflichtungskredites von brutto CHF 916'000 für den Betrieb der Plattform ESP Bahnhof Thun bis 2020 sowie für die Auslösung und Bearbeitung von Teilprojekten

1. Das Wichtigste in Kürze

Der kantonale Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Thun ist eine wichtige regionale Drehscheibe des Verkehrs und für die Stadtentwicklung bedeutend. Dank Verkehrsgunst und attraktiver Lage weist dieser ESP beste Standortvoraussetzungen für die Entwicklung hochwertiger Wohn-, Arbeits- und Tourismusnutzungen auf.

Unterschiedlichste Nutzungsansprüche, komplexe Abhängigkeiten, viele beteiligte Akteure und die hochbelastete Verkehrsinfrastruktur bringen diesen Stadtraum an seine Grenzen. Auch die rechtsgültigen Planungsinstrumente – wie die Überbauungsordnung „Aarefeld-Bahnhofplatz“ von 1991 – genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr und müssen durch zeitgemässe Planungen ersetzt werden.

Um das grosse Potenzial des Bahnhofgebiets zu nutzen, sowie Voraussetzungen für die zukünftige Verkehrsentwicklung und die Realisierung bisher aufgeschobener Projekte zu schaffen, braucht es für den ESP Bahnhof Thun ein neues Planungs- und Koordinationsinstrument. Die verschiedenen Nutzungsvorstellungen und verkehrlichen Anforderungen bedürfen eines Instrumentariums, welches mit einer grossen Entwicklungsdynamik, unterschiedlichsten Planungs- und Realisierungshorizonten, Zwischenzuständen und Planungsunsicherheiten umzugehen vermag.

Zusammen mit dem Kanton, den Transportunternehmungen, sowie den Schlüssel-Grundeigentümern konnte mit dem Aufbau der „Plattform ESP Bahnhof Thun“ eine elementare Grundlage zum Anschub der Projektrealisierungen geschaffen werden. Zwischen 2011 und 2015 wurde nicht nur ein neues Planungsinstrument erarbeitet, sondern auch ein Koordinationsgremium konstituiert. Ziel der Aufbauphase war es, die zukünftige städtebauliche und verkehrliche Entwicklungsausrichtung innerhalb des ESP-Perimeters zusammen mit den wichtigsten Akteuren zu entwerfen und die Arealentwicklungen, Verkehrsvorhaben und Einzelprojekte aufeinander abzustimmen.

Die Ergebnisse aus dieser Zusammenarbeit umfassen die gemeinsamen Szenarien und Lösungsansätze, alle Bedürfnisse, Wünsche und Nutzungsansprüche an den ESP Bahnhof Thun, aber auch die noch offenen Fragen, welche im Rahmen von weiteren Planungen geklärt, respektive in Teilprojekten konkretisiert werden müssen. Die Ergebnisse sind im Bericht „Aufbau Plattform ESP Bahnhof Thun“, Zwischenergebnis vom 20. August 2015 dokumentiert (erhältlich bei stadtrat@thun.ch) und in einem Arbeitsmodell dargestellt (das Modell ist vom 26.08. bis 22.09.2016 im Foyer, 1. Stock Rathaus ausgestellt).

Mit dem vorliegenden Stadtratsgeschäft werden die Mittel für die Weiterführung und den Betrieb der Plattform ESP Bahnhof Thun bis 2020, für die Konkretisierung und Etappierung der Planung sowie für die Auslösung und Bearbeitung von Teilprojekten beantragt.

2. Ausgangslage

Das Gebiet Bahnhof-Aarefeld ist seit den 1980er Jahren ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP). Der ESP Bahnhof Thun ist die wichtigste Verkehrsdrehscheibe der Region Thun und ein Schlüsselgebiet der Stadtentwicklung, in dem eine hochwertige städtische Entwicklung mit gemischter Nutzung angestrebt wird. Der ESP weist durch seine Innenstadtnähe, die Verkehrsgunst und einer unvergleichlichen Wasserlage beste Standortvoraussetzungen auf. Mit der deutlichen Erweiterung des Perimeters im Jahr 2013 bestätigte der Kanton die Bedeutung dieses ESP.

Die rechtskräftige Überbauungsordnung (UeO) Aarefeld-Bahnhofplatz von 1991 – weitgehend deckungsgleich mit dem ursprünglichen ESP Bahnhof Thun (vgl. Abb. 1, Anhang 1) – ist heute zu einem grossen Teil umgesetzt. Ein bedeutender Anteil der heutigen Verkehrs- und Nutzungsbedürfnisse ist jedoch im Rahmen dieser UeO nicht mehr umsetzbar. Der Gemeinderat erteilte deshalb 2011 den Auftrag, die Planung im ESP Bahnhof Thun zu aktivieren und ein dazu geeignetes Vorgehen vorzuschlagen. Als externes Expertenbüro wurde nach einer Ausschreibung die Arbeitsgemeinschaft raum:spiel GmbH aus Zürich und Lohner + Partner GmbH aus Thun beauftragt. In Zusammenarbeit mit den beteiligten Akteuren wurde eine dynamische, einem Baukasten ähnliche Entwicklungsplanung aufgebaut. Der Kern dieser Planung ist eine Planungsplattform, die sogenannte „Plattform ESP Bahnhof Thun“. Allen Akteuren im ESP soll damit die Möglichkeit geboten werden, bei der Entwicklung des Bahnhofgebietes stufengerecht mitzuwirken.

Das Ziel des ESP-Programms des Kantons ist die konzentrierte Ansiedlung von Arbeitsplätzen und die Schaffung von attraktivem Wohnraum an ausgesuchten Standorten. Der Kanton gestaltet damit nicht nur seine wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig, sondern trägt durch die gezielte Entwicklung am richtigen Ort auch zum Erhalt der Lebensqualität bei.

3. Die Plattform als Koordinationsinstrument

Herzstück der Entwicklung des ESP Bahnhof Thun und des angestrebten dynamischen Planungs- und Koordinationsprozesses ist die sogenannte „Plattform“ (Schema Plattform vgl. Anhang 3). Der Name „Plattform“ steht für das Koordinationsorgan der Akteure im ESP, welche sich ein- bis zweimal jährlich zu einem Workshop treffen. Als Werkzeuge stehen den Akteuren ein laufend nachgeführter Entwicklungsleitplan und ein Arbeitsmodell zur Verfügung. Sie zeigen die räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten der einzelnen Entwicklungsvorhaben auf.

Die Workshops der Plattform dienen dazu, Zwischenergebnisse aus den parallel laufenden Planungen zu diskutieren und die weiteren Projektierungsschritte aufeinander abzustimmen. Sie bieten zudem die Gelegenheit, gemeinsam Ideen und Lösungsansätze für komplexe räumliche Fragestellungen zu entwickeln, die anhand eines physischen Modells unmittelbar auf ihre Auswirkung im Raum hin überprüft werden können. So zeigt sich schnell, welche Vor- und Nachteile eine Idee mit sich bringt. Für alle Beteiligten ist dies durch den gleichzeitig stattfindenden Austausch miterleb- und nachvollziehbar. Offene Fragen werden formuliert und in bestimmte Gremien/Organe zur weiteren Bearbeitung eingereicht, welche wiederum das fachliche Wissen in den nächsten Workshop einbringen. Durch die Diskussion und Meinungsfindung kann so ein breiter Konsens erreicht werden. Durch dieses Vorgehen, insbesondere den Zuzug von Fachexperten zu den jeweiligen Themen wird sichergestellt, dass keine Utopien geschaffen, sondern realistische Diskussionen geführt werden. Die Ergebnisse der im Rahmen der Workshops erarbeiteten Lösungsvarianten (d.h. gemeinsame Entscheide, Ideen, Projektabsichten aber auch offene Fragen, Schnittstellen und Konflikte) werden von der Geschäftsstelle in sogenannten Ergebnissicherungen festgehalten und im Entwicklungsleitplan und Modell entsprechend nachgeführt.

Die eigentliche Planung und Umsetzung der einzelnen Elemente des Entwicklungsleitplanes erfolgt in den aus der Aufbauphase formulierten Teilprojekten sowie verschiedenen daraus resultierenden Einzelprojekten mit den entsprechenden Planungs-, Bewilligungs- und Umsetzungsprozessen. Die Plattform ist daher kein grundeigentümerverbindliches Planungsinstrument sondern ein partizipatives, dynamisches Koordinationsgefäss, welches für die eigentliche Projektrealisierung und deren Koordination innerhalb des ESP Bahnhof Thun notwendig ist.

4. Resultate aus der Aufbauphase – wichtigste gemeinsame Szenarien und offene Grundsatzentscheide

Die Resultate der Workshops und Projektsteuerungssitzungen aus der Aufbauphase sind im Entwicklungsleitplan und im Modell dargestellt (vgl. Modellfotos und Plan, Anhang 1) und im Bericht „Aufbau Plattform ESP Bahnhof Thun“, Zwischenergebnis vom 20. August 2015 dokumentiert. Zudem wurden zu Händen der weiteren Planungsschritte Teilprojektbeschreibungen formuliert.

Wichtigste gemeinsame Szenarien

Hinsichtlich folgender Punkte liegt von den an der Aufbauphase der Plattform teilnehmenden Akteuren des ESP Bahnhof Thun eine gemeinsame Entwicklungsvorstellung vor (vollständige Auflistung im Zwischenbericht):

- Das **Areal «Rosenau-Scherzligen»** wurde als ideales Stadt- und Innenentwicklungsgebiet identifiziert und dazu eine mögliche etappierte Entwicklung skizziert. Nutzungsart, Nutzungsmass sowie die Aussenraumgestaltung sind in den weiteren Planungsschritten zu vertiefen.
- Das **Areal «Aarefeld Nord»** wurde als ideales bahnhofnahes Stadtentwicklungs- und Verdichtungsgebiet identifiziert.
- Auf dem **Areal «Rampenstrasse»** kann das bestehende Gebäude zugunsten einer dichteren Überbauung ersetzt werden. Die Rampenstrasse soll weiterhin als Zufahrt zum Bahnhofplatz dienen.
- Die **«Entwicklungsfläche» Bahnhofplatz** gliedert sich in die drei Bereiche «Bahnhofplatz», «Areal Seestrasse» (zwischen dem Perron 1 und der Schiffländte), und Bereich «Bahnhof Süd» (Mönchstrasse und Seefeldstrasse). Es liegen mehrere Varianten für die räumliche Organisation dieser Fläche vor.
- Der **Busbahnhof** wird mit einer Erweiterung auf einem noch zu definierenden Teil des Areals Seestrasse (sogenannter «Busterminal Südost») neu organisiert.
- Die **Seestrasse** wird vom Kanal an die Gleisanlagen verlegt; im Bereich der **«Entwicklungsfläche» Bahnhofplatz** ist noch offen, wie und ab wo.
- Es wird geprüft, ob eine zusätzliche **Personenunterführung «Süd»** zu erstellen ist.
- Das eingeschossige Gebäude mit BLS- und STI-Verkaufsstelle und Kiosk (Valentini-Gebäude) kann abgebrochen werden, falls für die Informations- und Verkaufsdienstleistungen der Transportunternehmen Verkehrsbetriebe STI AG und BLS Schifffahrt AG sowie Thunersee Tourismus alternative Verkaufsflächen – z.B. in einem **«Mobilitätszentrum»** – angeboten werden können (ebenfalls ist eine Integration in das Bahnhof-Aufnahmegebäude zu prüfen).

Wichtigste noch offene Grundsatzentscheide

Folgende Abhängigkeiten und Grundsatzentscheide sind in der Aufbauphase der Plattform erkannt und als Aufträge zur Weiterbearbeitung formuliert worden (vollständige Auflistung im Zwischenbericht):

- Die Arealentwicklung Rosenau-Scherzligen ist abhängig von der Konzession der Balmholz AG und der Verlegung des Schotterverlads an einen anderen Standort.
- Die genaue Abgrenzung/Lage der «Entwicklungsfläche» Bahnhofplatz, insbesondere entlang der Bahnanlagen ist noch offen (Im Herbst 2016 liegen erste Ergebnisse der Rahmenplanung der SBB Immobilien AG vor, welche insbesondere mit der Festlegung der Interessenslinie als konstituierendes Element in den Entwicklungsleitplan aufzunehmen ist). Erst mit der Rahmenplanung SBB liegen die definitiven Rahmenbedingungen seitens Bahninfrastruktur vollständig vor.
- Mit der räumlichen Organisation der «Entwicklungsfläche» Bahnhofplatz sind Standorte für den ruhenden Verkehr (PW-Parkierung, Abstellplätze für Velos, Motorfahrzeuge, Cars) zu suchen sowie Flächen für den Busbahnhof, für die Fussgänger inkl. Zugänge zum Bahnhof sowie für eine allfällige bauliche Entwicklung zu definieren.
- Die Breite der Ländte ist noch offen (von der Stadt Thun und der Schifffahrt Berner Oberland werden 10 m angestrebt).
- Die Schaffung eines gemeinsamen «Mobilitätszentrums Bahnhof Thun» für Informations- und Verkaufsdienstleistungen von STI, Schifffahrt Berner Oberland und Thunersee Tourismus ist noch offen.

5. Weiteres Vorgehen der Plattform ESP Bahnhof Thun und Ausblick auf die Teilprojekte

Ausgehend von den Ergebnissen aus der Aufbauphase sollen ab jetzt verschiedene Teilprojekte und Einzelprojekte – dies gilt sowohl für stadtinterne als auch für externe Projekte, Studien, Abklärungen etc. – ausgelöst und die erlangten Erkenntnisse vertiefter bearbeitet werden.

Es können konkret folgende erste Teilprojekte bezeichnet werden (vgl. Anhang 2, Übersicht Teilprojekte):

- **Weiterführung/Betrieb der Plattform** insbesondere mittels regelmässiger Workshops für die gemeinsame Koordination
- **Städtebau** (Vertiefung/Konkretisierung bauliche Setzungen, Landschaft/Aussenräume und Nutzungsverteilung etc.)
- **Verkehr** (räumliche Organisation Öffentlicher Verkehr wie Bahn, Bus, Schiff sowie Motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr sowie Konsolidieren der «Verkehrsmengengerüste»)
- **Infrastruktur Bahnhof** (Bearbeitung Mobilitätszentrum, Personenunterführungen etc.)
- **Kommunikation** (wie Information der Grundeigentümer, Partizipation allgemein).

Weitere noch folgende Teil- oder Einzelprojekte sind auf Grund neuer Planungserkenntnisse nicht ausgeschlossen.

Weiterführen der Plattform

Die Trägerschaft der Plattform ist bis heute die Stadt Thun. Erstere sollte für den nächsten Schritt um die Schlüsselakteure im ESP Bahnhof Thun (SBB, STI, BLS und Post) erweitert werden und als Projektdelegation wirken, wobei die Stadt Thun nach wie vor als Prozesseignerin für die Organisation und die Qualitätskontrolle zuständig bleibt (vgl. Organisation der Plattform, Anhang 3). Die Plattform wird für die Ausarbeitung der Teilprojekte sowie später für die Planung der einzelnen Massnahmen die Steuerung und Gesamtkoordination übernehmen, sowie den Informationsfluss zwischen der Trägerschaft der Plattform, den Trägerschaften der Teilprojekte resp. der Einzelprojekte und den betroffenen Akteuren sicherstellen. Die laufend gewonnenen Erkenntnisse und Informationen werden den regelmässig stattfindenden Workshops der Plattform zugetragen, so dass allfällige Konflikte gelöst und Überschneidungen frühzeitig erkannt werden können.

Areal Rosenau-Scherzligen

Das Areal Rosenau-Scherzligen ist durch seine unmittelbare Lage am Wasser und der Gehdistanz zum Bahnhof das „Filet-Stück“ im ESP Bahnhof Thun. Die Abhängigkeiten mit der Organisation des Kiesverlads von den Transportschiffen auf die Bahn sowie mit der Verlegung der Seestrasse stellen die Arealentwicklung vor grosse Herausforderungen. Mit dem Aufbau der Plattform konnten die Randbedingungen und Abhängigkeiten jedoch soweit geklärt werden, dass nun vertiefte Machbarkeitsabklärungen für die eigentliche Arealentwicklung gestartet werden können.

6. Ortsplanungsrevision und öffentliche Mitwirkung

Soweit dies vom Zeitplan und Konkretisierungsrad her zweckmässig ist, werden die Planungsprojekte des ESP Bahnhof Thun mit denjenigen der Ortsplanungsrevision inhaltlich koordiniert. Inwieweit dabei bereits eine Bereinigung der baurechtlichen Grundordnung (insbesondere der UeO Aarefeld-Bahnhofplatz von 1991) – beispielsweise mit dem Erlass einer Zone mit Planungspflicht für den gesamten ESP oder Teile davon – möglich ist, muss später entschieden werden.

Der Einbezug der öffentlichen Meinung ist nicht nur ein Erfordernis nach kantonalem Baugesetz, sondern im Interesse der Akzeptanz und Umsetzbarkeit von ESP-Projekten für den Gemeinderat und die weiteren Akteure wichtig. Allerdings war dazu bis jetzt der Zeitpunkt noch nicht gegeben. Eine der Bedeutung dieses komplexen Planungsprozesses gerecht werdende öffentliche Mitwirkung ist erst dann zielführend, wenn eine Gesamtvorstellung über die Entwicklung des ESP mit technisch umsetzbaren Vorhaben zur

Diskussion gestellt werden kann. Partizipation und Mitwirkungsverfahren sollen daher im Teilprojekt „Kommunikation“ (Anhang 2) gezielt eingeleitet und stufengerecht durchgeführt werden.

7. Finanzielles

Die Aufbauphase der „Plattform ESP Bahnhof Thun“ ist abgeschlossen. Der Gemeinderat hatte hierfür in eigener Kompetenz insgesamt 208'742.60 Franken bewilligt. Der Kanton leistete an diese Kosten einen Beitrag von 95'250 Franken.

Für die Bewilligung der finanziellen Mittel ab der nächste Stufe (Weiterführung der „Plattform ESP Bahnhof Thun“, Konkretisierung und Etappierung der Planung sowie Auslösung und Bearbeitung von Teilprojekten) ist der Stadtrat zuständig (vgl. Art. 40 Bst. a StV). Es wird mit Kosten von brutto 916'000 Franken (inkl. MWST) gerechnet:

<i>Kosten Teilprojekte</i>	Betrag	
Betrieb der Plattform ¹	CHF	127'500
Städtebau	CHF	525'000
Verkehr	CHF	100'000
Infrastruktur Bahnhof	CHF	50'000
Kommunikation	CHF	30'000
Unvorhergesehenes (10 %)	CHF	83'500
Total Kreditsumme	CHF	916'000

<i>Folgekosten</i>	Bemerkungen	Betrag
Kalkulatorische Abschreibungen (nach HRM2: Nutzungsdauer = 10 Jahre)	CHF 916'000 * 10 %	CHF 91'600
Kalkulatorische Zinsen	CHF 916'000 * 0.5 * 5 %	CHF 22'900
Total jährlich wiederkehrende Folgekosten		CHF 114'500

¹ Gemäss Honorarofferte für die Ausführung einer Geschäftsstelle Plattform ESP Bahnhof Thun, Büro Lohner + Partner GmbH, Thun vom 4. Februar 2016 für das Jahr 2016, hochgerechnet für die Jahre 2017 bis 2020. plus Anteil von drei Monaten (Oktober bis Dezember) für das Jahr 2016.

Finanzierung

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

Es wird mit einer Kostenbeteiligung des Kantons von rund 64'000 Franken für den Betrieb der Plattform gerechnet. Mittels noch auszuhandelnden Planungsverträgen für die Teilprojekte sollen sich die Planungspartner mit Beiträgen in der Grössenordnung von rund 435'000 Franken finanziell beteiligen (vgl. Anhang 2); d.h. die Nettokosten für die Stadt Thun belaufen sich voraussichtlich auf rund 417'000 Franken. Dabei noch nicht berücksichtigt sind allenfalls weitere, ebenfalls noch auszuhandelnde Kostenbeteiligungen der Planungspartner in den Teilprojekten „Verkehr“, „Infrastruktur Bahnhof“ und „Kommunikation“.

In einem erweiterten Kreis (z.B. Eigentümer Aarefeld Nord) erfolgt eine Kostenbeteiligung zu einem späteren Zeitpunkt über die Mehrwertabschöpfung bei einer allfälligen Aufzoning.

Finanzielle Tragbarkeit

Im Investitionsplan 2017 ff. sind unter der Sammelposition „Erneuerung Stadtplanung / Stadtentwicklung“ für das Projekt ESP Bahnhof Thun total CHF 680'000 in den Jahren 2017 bis 2020 eingestellt. Der Differenzbetrag (CHF 236'000) kann nicht kompensiert werden und ist bei der Überarbeitung des nächsten Aufgaben- und Finanzplans zu berücksichtigen. Bei diesen Beträgen sind die Beiträge Dritter allerdings noch nicht einberechnet.

8. Verhältnis zu den Legislaturzielen 2015-2018

Das vorliegende Kreditgeschäft hat Bezüge zu den folgenden Legislaturzielen und Massnahmen der Legislaturziele 2015-2018: Gemäss dem Schwerpunkt 2 der Legislaturziele soll Thun als Stadt am Wasser gestärkt werden. Das Legislaturziel 5 lautet wie folgt: „Der Wohn- und Lebensraum am Wasser ist attraktiver und erweitert.“ Als Umsetzungsmassnahme 14 der Legislaturziele ist die Konkretisierung der Planung Rosenau (ESP Thun Bahnhof) vorgesehen. Das vorliegende Kreditgeschäft dient damit der Umsetzung der Legislaturziele 2015-2018.

Auch in der Strategie Stadtentwicklung kommt die grosse Bedeutung der Arealentwicklung am Bahnhof zum Ausdruck:

- Strategie 2: Attraktives Wohnen fördern
- Strategie 3: Wirtschaftsstandort und Wertschöpfung stärken
- Strategie 6: Stadt nach innen entwickeln und erneuern
- Strategie 8: Städtische Mobilität effizient und umweltfreundlich bewältigen – insbesondere langfristige Neugestaltung und Kapazitätsausbau im Gebiet Bahnhof als regionale Verkehrsdrehscheibe

Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 Buchstabe a Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 31. August 2016, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von brutto 916'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 5612.5290.009 (Bilanzkonto Nr. 14290.10.01) für die Weiterführung der „Plattform ESP Bahnhof Thun“ bis 2020, Konkretisierung und Etappierung der Planung sowie deren Umsetzung mittels Teilprojekten.
2. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 31. August 2016

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller

Anhänge

1. Karten und Bilder
2. Übersicht Teilprojekte
3. Gesamtorganisation des ESP

Anhang 1: Karten und Bilder

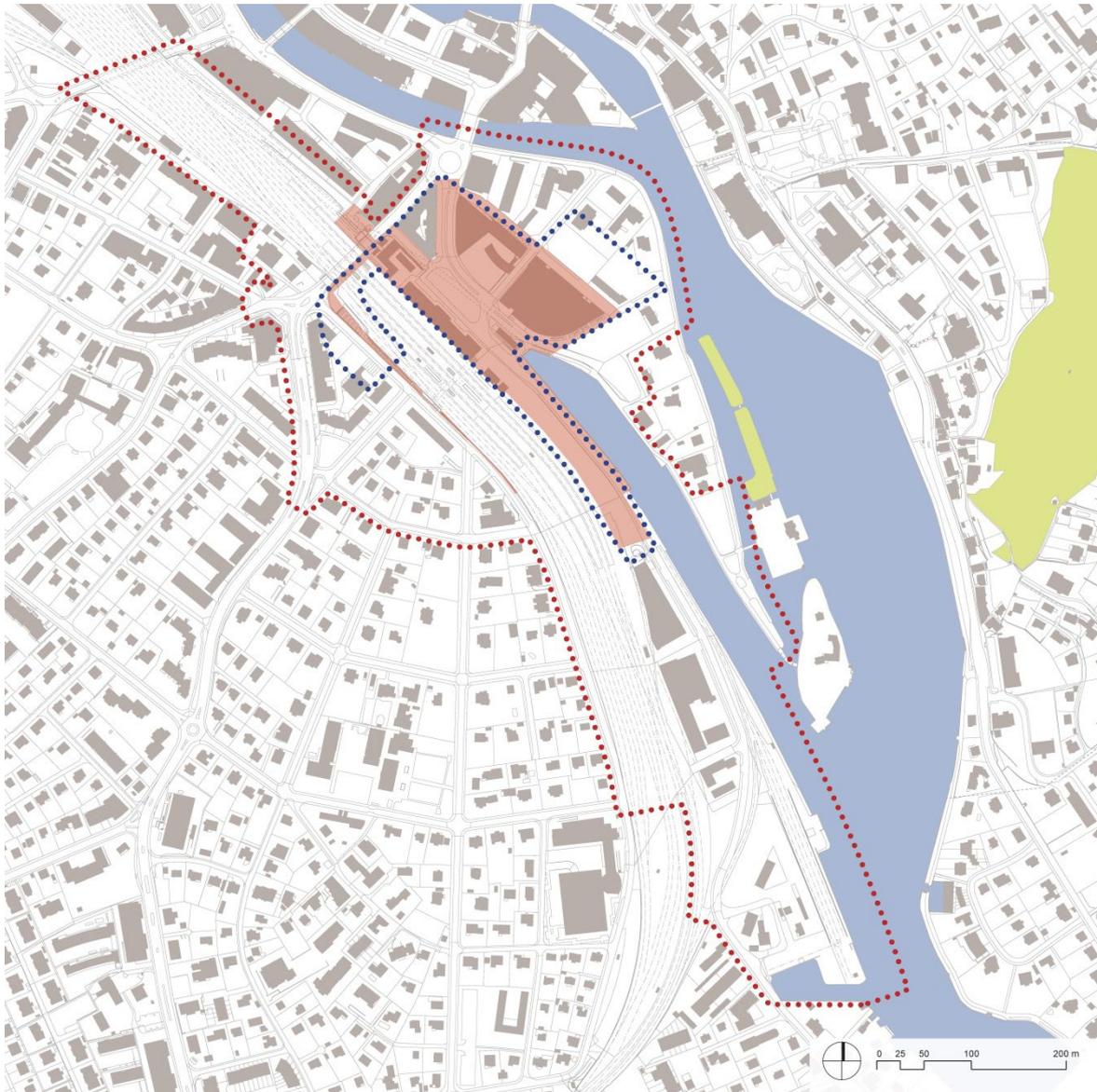


Abb. 1: Rote Fläche: Perimeter UeO Aarefeld-Bahnhofplatz 1991; Blau punktiert: Perimeter ESP bis 2002; Rot punktiert: Perimeter ESP ab 2013

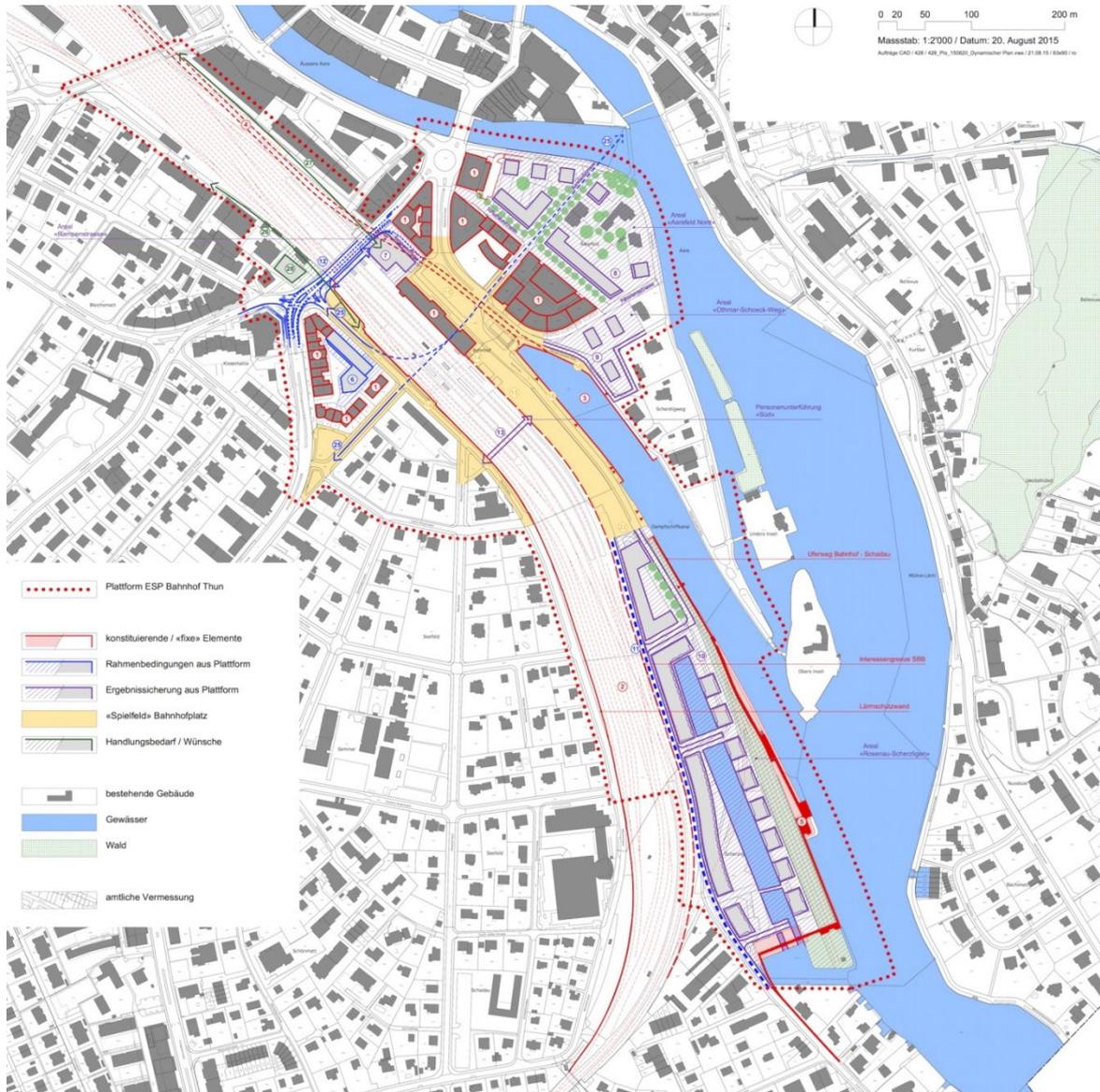


Abb. 2: Ausschnitt Entwicklungsleitplan Plattform ESP Bahnhof Thun, Zwischenstand 20. August 2015 (vgl. Bericht „Aufbau Plattform ESP Bahnhof Thun“ vom 20. August 2015)



Abb. 3 und 4: Modellfotos, Zwischenstand 20. August 2015

Anhang 2: Übersicht Teilprojekte

Im Folgenden wird auf Basis des Berichts „Aufbau Plattform ESP Bahnhof Thun“ vom 20. August 2015 eine Kurzübersicht über die bis heute bekannten Teilprojektbeschreibungen gegeben. Der Betrachtungszeitraum wurde für die Jahre 2017 bis 2020 gewählt. Weitere noch folgende Teil- oder Einzelprojekte sind auf Grund neuer Planungserkenntnisse nicht ausgeschlossen. Auch die Kostenschätzungen basieren auf Annahmen, die sich auf Grund verschiedener Einflussfaktoren noch ändern können (eine Konkretisierung der Planung im Areal Rosenau-Scherzligen hängt beispielsweise von der Konzession der Balmholz AG und der Verlegung des Schotterverlads an einen anderen Standort ab).

Teilprojekt „Betrieb der Plattform“

Aufgabenstellung

Ausführung der Geschäftsstelle Plattform ESP Bahnhof Thun für das Planungsamt der Stadt Thun zur Sicherstellung des Betriebs der Plattform ESP Bahnhof Thun. Ein Arbeitsmodul umfasst die Vorbereitung, Durchführung und Nachbereitung eines Workshops, beinhaltend:

- Fachliche Unterstützung
- Sichern der Ergebnisse
- Nachführen der Werkzeuge (Entwicklungsleitplan und Umsetzungsliste)
- Unterstützung in der Kommunikation

Kosten

Die Kosten für die Sicherstellung des Betriebs der Plattform ESP Bahnhof Thun basieren auf der Honorarofferte Lohner + Partner GmbH vom 15.2.2016 und setzen sich wie folgt zusammen:

2017 bis 2020: Geschäftsstelle Plattform ESP Bahnhof Thun; jährlich zwei Arbeitsmodule à CHF 15'000.- (Workshop der Plattform im Frühjahr und Herbst)	CHF 120'000.-
2016: Anteil von drei Monaten (Oktober bis Dezember) für Geschäftsstelle Plattform ESP Bahnhof Thun	CHF 7'500.-

Finanzierung

Für die strategischen Arbeiten über die zukünftige Entwicklung im ESP Bahnhof Thun kann allenfalls gestützt auf Art. 8 Abs. 2 Bst. b Planungsfinanzierungsverordnung (PFV: BSG 706.111) mit einem Subventionsbeitrag von 50% gerechnet werden. Ein entsprechendes Gesuch ist durch das Planungsamt einzureichen:

Allfälliger Kantonsbeitrag (50% von CHF 127'500)	CHF -63'750.-
--	---------------

Mittels noch auszuhandelnden Planungsvertrags sollen die Planungspartner an den Kosten beteiligt und damit als Mitträger des Teilprojekts eingebunden werden. Auf Grund der Wichtigkeit und des Interesses an der Entwicklung wird den Planungspartnern folgender Verteilschlüssel vorgeschlagen: Stadt Thun 25 %, SBB Schweizerische Bundesbahnen AG 25 %, STI Verkehrsbetriebe AG 25 %, BLS Bahn AG 10 %, BLS Schifffahrt AG 10 %, Die Schweizerische Post AG 5 %.

Allfällige Beiträge Dritte (75% von CHF 63'750.-)	CHF -47'813.-
---	---------------

Nach Abzug eines allfälligen Kantonsbeitrages sowie Beiträgen Dritter gemäss obigen Ausführungen würden für den Betrieb der Plattform für die Stadt Thun Nettokosten von rund 16'000 Franken anfallen.

Teilprojekt „Städtebau“

Aufgabenstellung

Im Teilprojekt Städtebau werden die baulichen Setzungen innerhalb des ESP Bahnhof Thun auf den Arealen «Rosenau-Scherzligen», «Aarefeld Nord», «Rampenstrasse», «Othmar-Schoeck-Weg», «Seestrasse» usw. untersucht, d.h. deren Nutzungsart und -mass, die Etappierbarkeit innerhalb der Areale, sowie die Qualität sichernde und planungsrechtliche Umsetzung. Zudem wird die «Stadt-Landschaft» innerhalb des Perimeters des ESP Bahnhof Thun (insbesondere der öffentliche Raum) bearbeitet. Nebst der erwähnten Etappierbarkeit soll auch die technische und wirtschaftliche Machbarkeit, insbesondere im Bereich Rosenau-Scherzligen (Abbau Schotterumlad und Bau einer Hafenanlage) geklärt werden.

Kosten

Für die Entwicklung des Areals «Rosenau-Scherzligen» wird ein Qualität sicherndes Verfahren (Wettbewerb, Testplanung, o.Ä.) durchzuführen sein. Die Arealentwicklung ist abhängig von der Konzessionsdauer der Balmholz AG und der Verlegung des Schotterumlads an einen anderen Standort. Die Nutzungsart, das Nutzungsmass sowie die Aussenraumgestaltung sind in den weiteren Planungsschritten zu vertiefen. Die Kostenschätzung (Summe von 525'000 Franken) basiert auf folgenden Annahmen:

2017: Erarbeitung Grundlagen für Qualität sicherndes Verfahren sowie Untersuchung der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit (je 50'000 Franken)	CHF 100'000.-
2018: Qualität sicherndes Verfahren	CHF 350'000.-
2019: Zonenplanänderung, allenfalls Überbauungsordnung	CHF 30'000.-

Zeitpunkt und Verfahren für die Entwicklung der Areale «Aarefeld Nord», «Rampenstrasse», «Othmar-Schoeck-Weg», «Seestrasse», usw. sind noch nicht definiert. Wir gehen davon aus, dass aus der Ortsplanungsrevision (OPR) Erkenntnisse zu diesen Arealen in die Plattform ESP Bahnhof Thun einfließen bzw. weiter konkretisiert werden. Für die Weiterbearbeitung dieser Inputs aus der OPR ist mit folgenden Kosten für die Jahre 2017 bis 2020 zu rechnen:

Weiterbearbeitung Inputs aus OPR zu den Arealen «Aarefeld Nord», «Rampenstrasse», «Othmar-Schoeck-Weg», «Seestrasse» usw. im Rahmen der Plattform ESP Bahnhof Thun	CHF 45'000.-
--	--------------

Finanzierung

Mittels noch auszuhandelnden Planungsvertrags sollen die Planungspartner an den Kosten für die Entwicklung des Areals «Rosenau-Scherzligen» (Teilbetrag von 430'000 Franken, zusammengesetzt aus 50'000 Franken für die Erarbeitung Grundlagen für Qualität sicherndes Verfahren, 350'000 Franken für das Qualität sichernde Verfahren selber sowie 30'000 Franken für die Zonenplanänderung, allenfalls Überbauungsordnung) beteiligt und damit als Mitträger des Teilprojekts eingebunden werden. Ein Verteilungsschlüssel könnte auf der Grundlage der Grundstückanteile festgelegt werden (BLS Bahn AG 20%, Die Schweizerische Post AG 25%, SBB Schweizerische Bundesbahnen AG 40%, Private 5%, Stadt Thun (ohne Strasseneigentum) 10%).

- ev. Beiträge Dritter (90% von CHF 430'000.-)	CHF -387'000.-
--	----------------

Weitere Kostenanteile Dritter sind zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abschätzbar. Nach Abzug von Beiträgen Dritter gemäss obigen Ausführungen würden für die Stadt Thun Nettokosten von 138'000 Franken anfallen.

Teilprojekt „Verkehr“

Aufgabenstellung

Im Teilprojekt Verkehr sind zum einen die Themenfelder des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Bus und Schifffahrt) zu bearbeiten. Dazu gehören folgende Aufgaben:

- Entwickeln eines Busbahnhofs (Busanlegekanten und Standplätze), welcher auch langfristig mit einem Angebotsausbau funktioniert und diesen bewältigen kann.
- Sicherstellen des ÖV-Knoten-/Umsteigepunktes Bahn – Bus – Schiff.
- Schaffen eines oder mehrerer attraktiven Warteraums/-räumen für Schiffspassagiere auf der Schiffllände.

Zum anderen sind folgende Themen betreffend dem motorisierten Individualverkehr und dem Langsamverkehr zu behandeln: Bahnhof-Vorfahrt, Velo, Car, Motorfahrzeuge (Personenwagen, Motor-, Zweiräder, Mobilitätskonzepte der Stadtentwicklungsgebiete), Fussgängerführung (inkl. Bahnhofplatz), Verlegung der Seestrasse sowie neue Langsamverkehrsverbindungen.

Kosten

Im Teilprojekt „Verkehr“ geht es in einem ersten Schritt darum, die Abstimmung zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) sicherzustellen sowie die Grundlagen zu Händen des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes aufzubereiten. In einem zweiten Schritt erfolgt die eigentliche Projektbearbeitung, indem die grossräumigen Aussagen aus dem RGSK und dem städtischen Gesamtverkehrskonzept mittels Studie(n) im Gebiet des ESP Bahnhof Thun vertieft werden (wie z.B. Fussgänger- und Veloströme, Kiss+Ride, etc.). In einem dritten Schritt werden die Erkenntnisse aus der Studie wiederum der Plattform ESP Bahnhof Thun zugetragen. Dabei ist mit folgenden Kosten für die Jahre 2017 bis 2020 zu rechnen:

Phase 1 „Projekt-Entwicklung“	CHF 20'000.-
Phase 2 „Projekt-Bearbeitung“	CHF 60'000.-
Phase 3 „Rückkoppelung auf Plattform“	CHF 20'000.-

Finanzierung

Kostenanteil Dritter noch offen. Mittels noch auszuhandelnden Planungsvertrags sollen die Planungspartner an den Kosten für das Teilprojekt «Verkehr» beteiligt und damit als Mitträger des Teilprojekts eingebunden werden.

Teilprojekt „Infrastruktur Bahnhof“

Aufgabenstellung

Im Teilprojekt „Infrastruktur Bahnhof“ werden die Infrastrukturanlagen im ESP Bahnhof Thun bearbeitet. Es sind dies u.a. die Personenunterführungen («Mitte», «Nord», ev. «Süd») und das Mobilitätszentrum Bahnhof Thun.

Auf dem Bahnhofplatz soll ein Mobilitätszentrum Bahnhof Thun für Informations- und Verkaufsdienstleistungen von STI, BLS AG/Schifffahrt Berner Oberland und Thunersee Tourismus erstellt werden. Heute gibt es am Bahnhof Thun verschiedene Informations- und Verkaufsschalter und Mobilitätsangebote (u.a. Bar/Cafeteria, Billetverkauf und -auskunft, Gepäcktransport- und Annahmestelle etc.). Diese Angebote sowie die Dienstleistungen Information, Beratung, Verkauf sollen weiterbestehen, jedoch

- nach Möglichkeit an einem einzigen Standort gebündelt werden, ansonsten sehr gut miteinander verknüpft sein,
- aus einer Hand kompetent angeboten werden,
- zur Verbesserung des Angebots und der Kundeninformation im Bereich kombinierte Mobilität führen und
- ohne Überschneidungen und mit einer besseren Zusammenarbeit zu Randzeiten angeboten werden.

Es sollen

- eine Optimierung der Gästeinformation/Verkauf am Bahnhof Thun aus Sicht des Gastes/Kunden,
- eine Optimierung Kundenströme und
- ein einfacherer Zugang zu umfassender Mobilitätsberatung für Touristen, Pendler und Grosskunden erreicht werden,
- einladende, zentrale Warteräume für den Bahnhofplatz geschaffen und
- Einnahmen durch Vermietung von Verkaufsflächen (z.B. Kiosk) auf heutigem Niveau generiert werden.

Für die Planung eines Mobilitätszentrums ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Planung für Mobilitätszentrum	CHF 50'000.-
-------------------------------	--------------

Finanzierung

Kostenanteil Dritter noch offen. Mittels noch auszuhandelnden Planungsvertrags sollen die Planungspartner an den Kosten für das Teilprojekt «Infrastruktur Bahnhof» beteiligt und damit als Mitträger des Teilprojekts eingebunden werden.

Teilprojekt „Kommunikation“

Aufgabenstellung

Im Teilprojekt Kommunikation

- wird ein Kommunikationskonzept erstellt und bewirtschaftet,
- wird die Marke «ESP Bahnhof Thun» entwickelt und gezielt kommuniziert,
- wird ein geeignetes Partizipationsgefäss für die Bevölkerung entwickelt und aktiv angeboten,
- wird festgelegt, wie die Ergebnisse der Plattform ESP Bahnhof Thun und ihrer Teilprojekte weiteren Entscheidungsträgern und der Bevölkerung kommuniziert werden sollen,
- werden Risiken bei der Kommunikation, z.B. mit der Bevölkerung ermittelt und entsprechende Massnahmen erarbeitet.

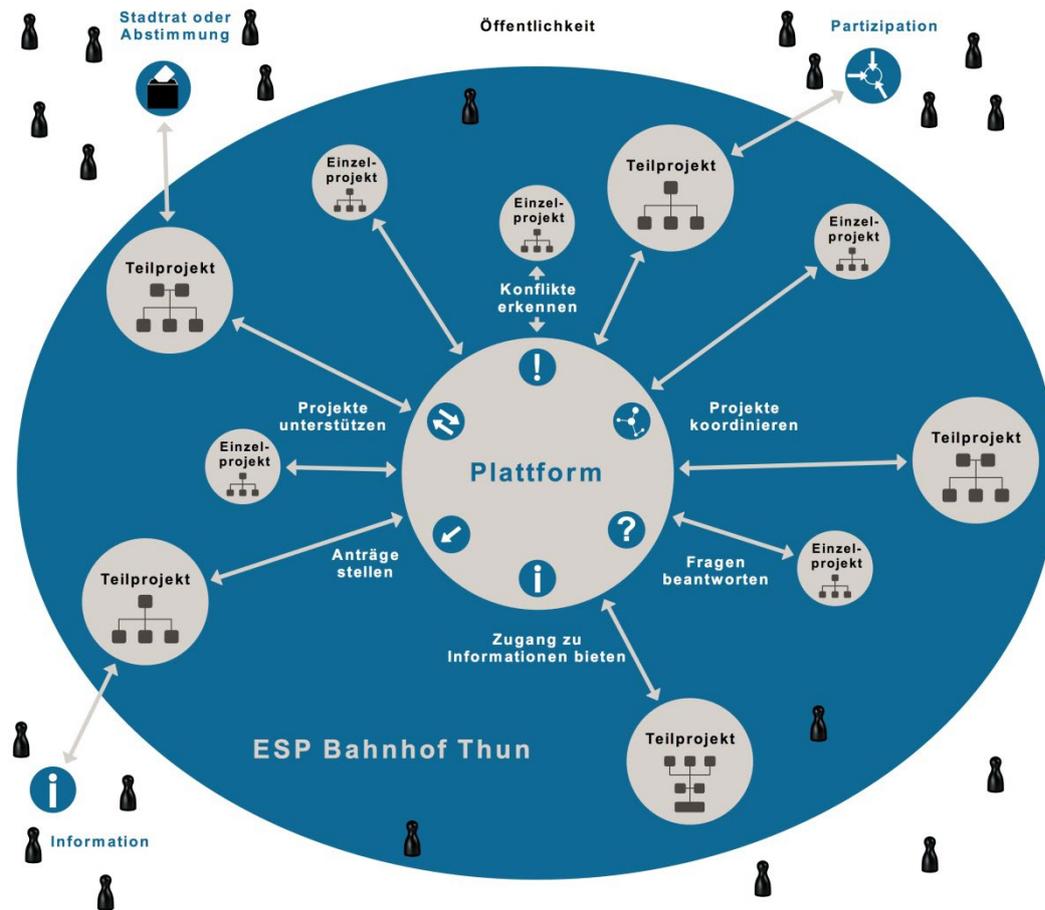
Es ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Kommunikation und Erarbeitung gemeinsames Kommunikationskonzept (2017 bis 2020)	CHF 30'000.-
---	--------------

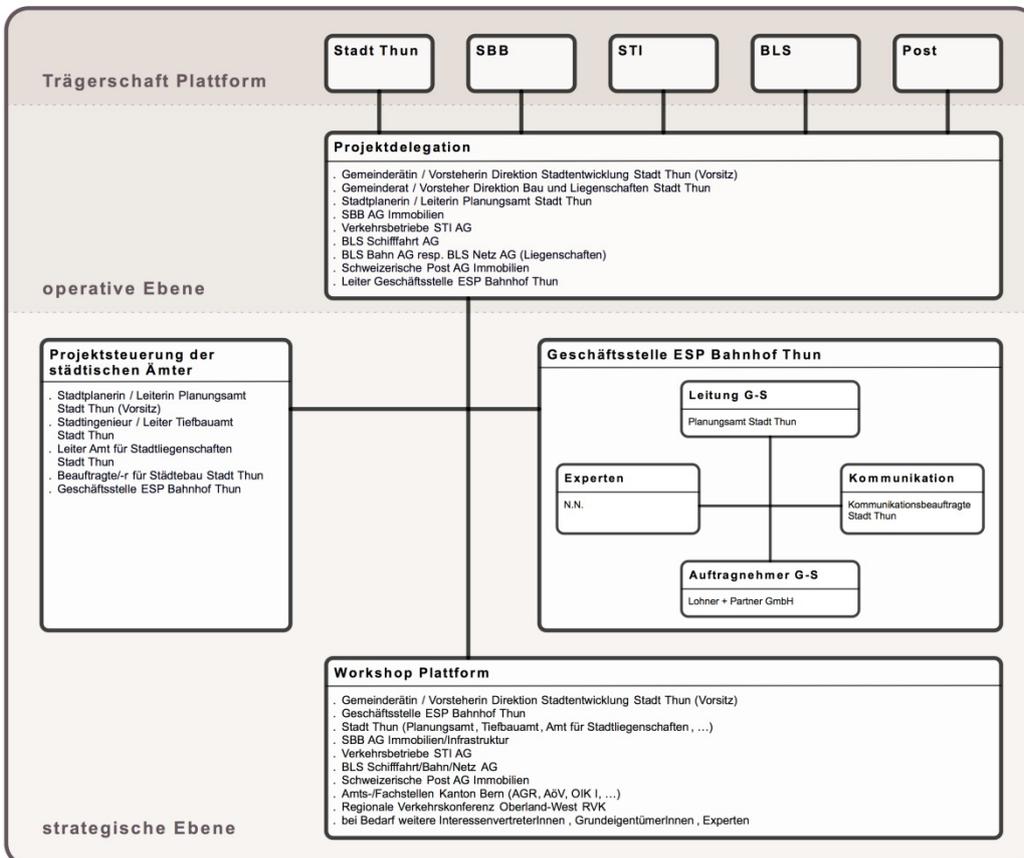
Finanzierung

Kostenanteil Dritter noch offen. Mittels noch auszuhandelnden Planungsvertrags sollen die Planungspartner an den Kosten für das Teilprojekt „Kommunikation“ beteiligt und damit als Mitträger des Teilprojekts eingebunden werden.

Anhang 3: Gesamtorganisation des ESP



Schema Plattform ESP Bahnhof Thun und Teil- sowie Einzelprojekte



Organisation der Plattform ESP Bahnhof Thun