

Stadtratssitzung vom 24. Oktober 2024

## Postulat P 19/2024

### Dringliches Postulat betreffend eine Buslösung Seefeldstrasse

Alice Kropf (SP) und Fraktion SP vom 22. August 2024; Beantwortung

#### Wortlaut des Postulates

Der Gemeinderat wird gebeten zu prüfen, im Rahmen des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes/Vorprojekt Neugestaltung Bahnhof Thun die Variante S0 (aus dem Vertiefungsbericht Buslösung) als Grundlage für die weitere Planung festzulegen.

#### Begründung

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

Dieses vom Gemeinderat bevorzugte Konzept (im Wesentlichen Variante S1) widerspricht der Variante S0, welche im Vertiefungsbericht Buslösung die Bestnote erhielt. Die Variante S0 entspricht der Massnahme TOW.KM-Mu.1 aus dem Agglomerationsprogramm Thun der vierten Generation. Alle Haltekanten werden in der Seefeldstrasse angeordnet. Gemäss Bericht sei die Variante in einer früheren Phase als nicht im Konsens umsetzbar beurteilt worden wegen des Eingriffs in private Vorgärten.

S0 ist die einzige Variante, welche den Verkehrsfluss des MIV an der Frutigenstrasse nicht negativ beeinflusst. Auch für den Veloverkehr ist die Variante S1 sehr problematisch, weil kein Platz mehr für Radstreifen vorhanden ist, wodurch die Veloführung in der Frutigenstrasse gegenüber heute erschwert wird. Für Menschen mit Behinderung oder (temporärer) Geheinschränkung sind die langen Wege, v.a. Bus-zu-Bus Süd-Nord, eine Zumutung.

Das AöV (Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination) verweist auf den unterdurchschnittlichen Komfort der Variante S1 (Umsteigebeziehungen), der vor dem Hintergrund einer besseren Variante bzw. dem Potential einer überarbeiteten Variante unter Einbezug der Seefeldstrasse nicht verständlich ist und das öV-Angebot negativ beeinflusst.

Auch die Variante S0 enthält wenige Schwachstellen, die jedoch durch geringfügige Anpassungen behoben werden können (z.B. durch versetzte Haltekanten und Haltekanten an der Mönchstrasse). Die Variante S1 hingegen, mit Haltekanten an der Frutigenstrasse, schneidet insbesondere hinsichtlich Distanzen Fussverkehr schlecht ab und ist daher zu verwerfen. Im räumlichen Entwicklungsleitbild ist auf S. 45 zu lesen: «Eine aus Verkehrs-, Nutzer- und Nutzerinnensicht noch optimalere Lösung würde in der teilweisen Aktivierung der Seefeldstrasse bestehen.» Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb trotzdem die Variante Frutigenstrasse bevorzugt wird.

In den Vorgaben für das BGK/Vorprojekt Bahnhof Süd soll festgelegt werden, die Haltekanten so anzulegen, dass weder Eingriffe in die Vorgärten noch die Allee vorgenommen werden müssen. Die Haltekanten sollten zudem möglichst durchgängig auf 22 cm erhöht werden.

Die STI sieht in ihrer Flottenstrategie vor, bis ins Jahr 2036 vollständig auf Elektromobilität umzustellen. Allfällige Befürchtungen von unzumutbaren Lärmemissionen in den Vorgärten sind daher obsolet. Damit wir die Klimaziele erreichen, ist es unabdingbar, möglichst viele Menschen zum Umsteigen vom MIV auf den ÖV zu bewegen. Die unattraktive Variante mit Haltekanten an der Frutigenstrasse untergräbt dieses Ziel.

Es darf nicht sein, dass die Partikularinteressen von einigen wenigen privilegierten Anwohner:innen über den Nutzen für die Allgemeinheit gestellt werden.

Gemäss Grobterminplan soll ab Herbst 2024 die Erarbeitung des BGK erfolgen, daher ist die Dringlichkeit angezeigt.

### **Stellungnahme des Gemeinderates**

Der Gemeinderat ist sich der Herausforderungen der genannten Varianten S1 (Frutigenstrasse) und S0 (Seefeldstrasse) aufgrund der umfassenden Planungen der letzten Jahre bewusst (u. a. Gesamtverkehrskonzept 2035 [2018], Teilprojekt Verkehr [2019], Charrette-Verfahren [2022], Angebotsplanung der RVK [2019, 2023], Vertiefung Buslösung [2023], Vertiefende ÖV-Studie Raum Thun/Steffisburg [2024]). Alle Planungen bestätigten, dass eine Teilverlegung der Busse auf die Bahnhof-Südseite unumgänglich ist, um die drei zentralen Anforderungen an die regionale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun zu erfüllen: Zum einen muss der Bahnhof gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BeHiG) hindernisfrei gestaltet werden, was aufgrund des grösseren Platzbedarfs für die Buskanten auf der Nordseite allein nicht möglich ist. Zum anderen müssen das bestehende und das künftige Busangebot sichergestellt werden können. Und letztlich gilt es, den Maulbeerknoten auch vom ÖV zu entlasten, was durch die Einführung von Durchmesserlinien mit Haltestellen auf der Bahnhof-Südseite möglich wird. Folglich ist die Aktivierung der Bahnhofssüdseite für den Busbetrieb unumgänglich. Bezüglich genauer Anordnung der südseitigen Haltekanten liegen verschiedene Varianten vor.

Die im Rahmen des Teilprojekts Verkehr (2019) vorgeschlagene Lösung in der Seefeldstrasse funktioniert betrieblich und räumlich optimal (kürzestmögliche Umsteigebeziehungen Bus-Bahn/Bus-Bus, keine Beeinträchtigung der Frutigenstrasse), stiess jedoch bei den Anwohnenden des Seefeldquartiers auf grossen Widerstand, wie die Mitwirkung 2019 zeigte. Beanstandet wurde neben der betrieblichen Belastung (Lärm), dass die abgebildete Bestvariante einen Eingriff in die privaten Vorgärten und die bestehende Allee bedeutet hätte. Kritisiert wurden zudem das Fehlen einer Vision

für den Gesamtraum sowie der fehlende Einbezug der Bevölkerung – und damit die fehlende Gelegenheit, verschiedene Aspekte gegeneinander abzuwägen.

Der Gemeinderat hat basierend auf den Mitwirkungseingaben sowie der politischen Einschätzung, dass die Umsetzung einer Lösung in der Seefeldstrasse sehr schwierig würde, einen umfassenden Planungsprozess (LeiStbild, Charrette, Synthese) ausgelöst, der eine Gesamtbetrachtung des Raumes, starke Partizipation sowie bezüglich Bushaltekanten explizit eine Lösung ohne Eingriffe in privates Eigentum und ohne Einbezug der Seefeldstrasse forderte. Somit war im Charrette-Verfahren und der nachfolgenden Vertiefung Buslösung der Lösungsraum auf der Bahnhof-Südseite eingeschränkt, und es wurde eine innovative Lösung in der Frutigenstrasse gesucht.

Das aus dem Planungsprozess resultierende «Räumliche Entwicklungsleitbild» beinhaltet sowohl die geforderte Gesamtbetrachtung als auch den geforderten Lösungsansatz für den Busbetrieb ausserhalb der Seefeldstrasse und ohne Eingriff in privates Eigentum (Variante Frutigenstrasse S1). Im Wissen um die fachlich offenkundigen Vorteile der Variante Seefeldstrasse (S0) bzw. die Herausforderungen der Alternativvariante Frutigenstrasse (S1) genehmigten der Gemeinderat sowie die Planungspartnerinnen SBB, BLS, Post und STI im April 2024 das räumliche Entwicklungsleitbild mit der darin enthaltenen Buslösung Frutigenstrasse (S1) als gemeinsame Planungsgrundlage, da diese – vor dem Hintergrund des grossen zeitlichen Erneuerungsdrucks bezüglich der Buslösung sowie des damals bekannten Widerstands gegen eine Lösung in der Seefeldstrasse – eine umsetzbarere Möglichkeit darstellt und Resultat eines umfassenden Beteiligungsprozesses ist.

Zugleich stellt die zur weiteren Umsetzung vorgeschlagene Variante Frutigenstrasse (S1) gemäss Rückmeldung des OIK I (eingegangen nach Abschluss des Charrette-Verfahrens) einen in der vorliegenden Form nicht umsetzbaren Eingriff in die Leistungsfähigkeit des MIV in der Frutigenstrasse dar. Dies ist insofern kritisch, als die Frutigenstrasse im GVK wie auch dem geplanten Verkehrsmanagement des Kantons eine wichtige Durchleitungs- und Stauraumfunktion einnimmt. Auch hinsichtlich Veloführung auf der Frutigenstrasse ist der vorliegende Ansatz gemäss OIK I wie auch der Einschätzung der Stadt noch nicht ausgereift. Ebenfalls kritisch äusserte sich das AÖV in der Erarbeitungsphase der «Vertiefung Buslösung» bezüglich der längeren Umsteigebeziehungen und eines reduzierten Angebotskomforts. Dies ist ein Kritikpunkt, der im Rahmen der Angebotsplanung der RVK (2024) ebenfalls vorgebracht wurde (vgl. Vertiefende ÖV-Studie Raum Thun/Steffisburg).

Im Rahmen des anstehenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) Stadtraum Bahnhof Thun wurde deshalb vorgesehen, diese und weitere zwischenzeitlich bekannten Rückmeldungen zu prüfen und den Lösungsansatz Frutigenstrasse (Variante S1) bezüglich seiner Schwachpunkte zu optimieren. Insbesondere sollte dabei sichergestellt werden, dass die MIV-Leistungsfähigkeit gewährleistet bleibt, eine gute Veloinfrastruktur umgesetzt und die Umsteigebeziehungen möglichst hindernisfrei ausgestaltet werden können. Ein möglicher Ansatz besteht dabei in der Realisierung der Bushaltekanten in der Frutigenstrasse als Fahrbahn- bzw. Kaphaltestellen<sup>1</sup> (anstelle der Mittelperrons). Dies bedingte neben weiteren Einschränkungen für den Veloverkehr voraussichtlich einen Landerwerb oder betriebliche Einschränkungen im Bereich der heutigen Tankstelle.

Der Gemeinderat war sich allerdings bewusst, dass die grundsätzlichen Schwachstellen der Variante Frutigenstrasse auch mit Optimierungen bestehen bleiben:

---

<sup>1</sup> Kaphaltestellen sind vorgezogene Trottoirkanten, mit welchen Bus- und Tramhaltestellen für die ein- und aussteigenden Fahrgäste sicherer, bequemer und attraktiver gestaltet werden können.

- Weite Wege / Umsteigebeziehungen (Bus-Bahn / Bus-Bus) (insbesondere hinsichtlich BehiG).
- Herausfordernde Orientierung / Auffindbarkeit Bahn-/Bushof (insbesondere hinsichtlich BehiG) / erschwerte städtebauliche Aufwertung der Bahnhof-Südseite als attraktives Zugangportal.
- Negative Anreize für Verkehrsverlagerung (ÖV wird unattraktiver).
- Unzureichende Verkehrssicherheit für umsteigende Busreisende (eiliges Queren der Frutigenstrasse [aufgrund knapper Umsteigezeiten] mit ein-/ausfädelnden Bussen und Velos).
- Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Frutigenstrasse (Velo, MIV) / Erhöhung der Komplexität (Gesamtverkehrssystem, Verkehrsmanagement, Veloführung, Busspur).
- Betriebliche Herausforderungen bezüglich Aufenthaltszeiten, Wendemanövern, Ein-/Aussetzen von Fahrzeugen.
- Voraussichtlich erforderlicher Landerwerb durch Weiterentwicklung Variante S1.
- Gesamthaft höhere Eingriffstiefe (Betrieb, Verkehrssystem, Landerwerb).
- Höhere Abhängigkeiten bezüglich Planung (Planungshoheit beim Kanton als Strasseneigentümerin im betroffenen Bereich Frutigenstrasse).

Obenstehende Herausforderungen können bei der Variante Seefeldstrasse (S0) ausgeschlossen oder in der weiteren Vertiefung berücksichtigt und eliminiert werden. Eine Lösung an der Seefeldstrasse würde wiederum folgende Herausforderungen bedeuten:

- Grosser Widerstand der Anwohnenden / Beeinträchtigung der Wohnqualität.
- Anspruchsvolle Anordnung der Haltekantenanordnung und allenfalls betriebliche Massnahmen, um Eingriffe in private Vorgärten und die bestehende Baumallee zu vermeiden (Hinweis: Die Allee besteht aus nicht erhaltenswerten Bäumen; grösstenteils aus Robinien, welche als invasive Neophyten gelten).
- Betriebliche Optimierungen bezüglich Lärms und Belastung des öffentlichen Raums erforderlich (z. B. Einsatz Elektrobuse, Abschalten der «Türpiepser», Reinigung und Unterhalt).
- Betriebliche und räumliche Herausforderungen bezüglich Bushaltekanten, Veloparkierung und ergänzender Verkehrsangebote.

Der Gemeinderat hat das vorliegende Postulat zum Anlass genommen, eine Kurzvernehmlassung bei verschiedenen Interessengruppen durchzuführen. Im Rahmen dieser Kurzvernehmlassung unter kantonalen Ämtern, ÖV-Vertretungen, Leisten und weiteren Interessensvertretenden, welche mehrheitlich bereits im Rahmen des vorhergehenden Planungsprozesses beteiligt waren, hat sich bezüglich der gestellten Fragen (vgl. Beilage) folgendes Bild ergeben:

	Weiterentwicklung Frutigenstrasse (Variante S1)?	Entwicklung Seefeldstrasse (Variante S0)?	Bauliche Veränderung Strassenraum Seefeldstrasse (möglichst unter Vermeidung Eingriffe in private Vorgärten / bestehende Baumallee)?
OIK I	Nein	Ja	-
AÖV	Nein	Ja	Eingriffe möglichst vermeiden.
RVK5	Nein	Ja	Eingriffe möglichst vermeiden, wäre aber aufgrund Bedeutung des Bahnhofs als regionale ÖV-Drehscheibe gerechtfertigt.
STI	Nein	Ja	Veränderungsbedarf des Strassenraums ist in einem Teilprojekt zu prüfen.
Seefeld-Leist	Ja	Nein	Nein
Innenstadt-Leist	Nein	Ja	-
Hohmad-Leist	Ja	Nein	-
Westquartier-Leist	Nein	Ja	Eingriffe möglichst vermeiden.

Gwatt-Schoren-Buchholz-Leist	Ja	Nein (zuerst S1 vertiefen)	-
Dürrenast-Leist	-	-	-
Neufeld-Leist	Nein	Ja	Bauliche Veränderungen vorstellbar.
Allmendingen-Leist	Nein	Ja	Ja, wobei ein Eingriff in die privaten Vorgärten zwingend vermieden werden soll.
Fussverkehr Schweiz	Nein	Ja	Ja, im Sinne der Absenderin des Postulats.
VCS	Nein	Ja	-
TCS	Nein	Ja	Ja
Pro Velo	Nein	Ja (noch lieber S3)	-
WTO	Nein	Ja	-
Gewerbeverein Thuner KMU	Nein	Ja	Notwendige bauliche Massnahmen verständlich.
Forum Schlossberg	-	-	-
Generationentandem UND	-	-	-
Architekturforum Thun (nicht eingeladen)	Nein	Ja	Lösung anzustreben, welche mit Baumallee funktioniert. Falls nicht möglich, betroffene Einzelbäume / zu schmälernde Vorgärten aufzeigen und im Mitwirkungsverfahren vertiefend thematisieren.

Aus den im Rahmen der Kurzvernehmlassung eingegangenen Stellungnahmen lässt sich resümieren:

- *Kantonale Ämter:* Sowohl das OIK I als auch das AÖV befürworten eindeutig eine Entwicklung der Seefeldstrasse für die Buslösung Süd.
- *ÖV-Vertretungen:* Die RVK (Angebotsplanung) und die STI (Busbetreiberin) befürworten eindeutig eine Entwicklung der Seefeldstrasse für die Buslösung Süd.
- *Leiste:* Die Rückmeldungen der Leiste sind gemischt, wobei je nach Leistgebiet sowohl die Variante S1 als auch die Variante S0 befürwortet wird oder gar weitere Varianten zur Weiterentwicklung vorgeschlagen werden. Tendenziell befürworten die weiter vom Bahnhof entfernten (und damit mehr auf den Bus angewiesenen) Leiste eine Entwicklung der Seefeldstrasse für die Buslösung Süd.
- *Weitere:* Die weiteren Interessensvertretenden von Seiten Verkehr (Fussverkehr Schweiz, VCS, TCS, Pro Velo) und Wirtschaft (Wirtschaft Oberland Thun, Gewerbeverein Thuner KMU) befürworten eindeutig eine Entwicklung der Seefeldstrasse für die Buslösung Süd.

Der Gemeinderat bekannte sich mit der Verabschiedung des Räumlichen Entwicklungsleitbildes Stadtquartier Bahnhof Thun – im Wissen um dessen Herausforderungen - zum Lösungsansatz an der Frutigenstrasse (S1) und war aus Loyalität gegenüber dem durchgeführten Prozess bestrebt, sich für die Folgeplanungen (u. a. BGK Stadtraum Bahnhof Thun) an diese breit abgestützte Grundlage zu halten. Damit nahm er die Mitwirkungseingaben zum Teilprojekt Verkehr (2019) und den daraufhin ausgelösten umfassenden Planungsprozess ernst, der bezüglich Buslösung Süd eine Lösung ausserhalb der Seefeldstrasse forderte.

Der Gemeinderat hat das eingereichte Postulat sowie die eingegangenen Stellungnahmen zum Anlass genommen, den Standort der Bushaltekanten auf der Südseite des Bahnhofs noch einmal grundsätzlich zu diskutieren. Dabei hat er gewürdigt, dass sich eine grosse Mehrheit der

Stellungnahmen für Haltekanten an der Seefeldstrasse ausspricht. Hinzu kommen die erwähnten grossen Herausforderungen, welche mit einer Lösung auf der Frutigenstrasse verbunden sind. Insbesondere angesichts der klaren Mehrheit für eine Buslösung an der Seefeldstrasse hält der Gemeinderat an seiner Auffassung, dass eine solche politisch nicht mehrheitsfähig ist, nicht mehr fest. Er beantragt dem Stadtrat deshalb die Annahme des Postulats. Damit schliesst er sich den fachlichen Einschätzungen an und will auch potenzielle Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses auf der Frutigenstrasse vermeiden.

Der Stadtrat kann somit mit seiner Beschlussfassung eine demokratisch legitimierte politische Weichenstellung vornehmen: Nimmt er das Postulat an, wird der Gemeinderat die Variante S0 in der Seefeldstrasse unter Berücksichtigung der im Postulat geforderten Punkte im Rahmen des BGK Stadtraum Bahnhof Thun als Grundlage für die weitere Planung festlegen. Lehnt der Stadtrat das Postulat ab, wird der Gemeinderat die Optimierung der Variante Frutigenstrasse weiterverfolgen.

**Hinweis:**

Zum Zeitpunkt dieser Beantwortung wurde die öffentliche Ausschreibung für das BGK bereits auf SIMAP publiziert. Sollte der Stadtrat das Postulat annehmen, lässt es die Ausschreibung zu, die Variantengrundlage für das BGK anzupassen. Die Ausschreibung schafft bezüglich Variantenentscheidungen deshalb kein Präjudiz.

**Antrag**

Annahme.

Thun, 18. September 2024

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident  
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber  
Bruno Huwyler Müller

Beilagen

Stellungnahmen «Kurzvernehmlassung zum Postulat P 19/2024: Für eine Buslösung Seefeldstrasse»