

Thun, 6. September 2024

## Stellungnahmen «Kurzvernehmlassung Dringliches Postulat betreffend Buslösung Südseite»

Im Rahmen einer Kurzvernehmlassung lud der Stadtpräsident Raphael Lanz in einem Schreiben vom 26. August 2024 (vgl. Beilage) kantonale Ämter, ÖV-Vertretende, Leiste und weitere Interessensvertretende ein, ihre Stellungnahmen zu folgender Fragestellung einzubringen:

*Befürworten Sie die Weiterentwicklung der Buslösung mit Haltekanten und Lichtsignalanlage in der Frutigenstrasse auf Basis des räumlichen Entwicklungsleitbilds Stadtquartier Bahnhof Thun (vgl. Vertiefungsbericht Buslösung Variante S1, Mittelperrons)?*

*Befürworten Sie die Entwicklung einer Buslösung mit Haltekanten in der Seefeldstrasse auf Basis der Variante S0 gemäss Vertiefungsbericht Buslösung?*

*Falls ja: Wären Sie damit einverstanden, dass der Strassenraum der Seefeldstrasse baulich verändert wird, möglichst unter der im Postulat geforderten Vermeidung von Eingriffen in private Vorgärten oder die bestehende Allee?*

Zusammengefasst ergibt sich aus den eingegangenen Stellungnahmen folgendes Bild:

- Kantonale Ämter: Sowohl das OIK I als auch das AÖV befürworten eindeutig eine Entwicklung der Seefeldstrasse für die Buslösung Süd.
- ÖV-Vertreter: Die RVK5 (Angebotsplanung) und die STI (Busbetreiberin) befürworten eindeutig eine Entwicklung der Seefeldstrasse für die Buslösung Süd.
- Leiste: Die Rückmeldungen der Leiste sind gemischt, wobei sowohl die Variante S1 als auch die Variante S0 befürwortet 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 von Seiten Wirtschaft (Wirtschaft Oberland Thun, Gewerbeverein Thuner KMU) befürworten eindeutig eine Entwicklung der Seefeldstrasse für die Buslösung Süd.

Nachfolgend sind alle eingetroffenen Stellungnahmen zusammengestellt (aufgeführt sind inhaltlich massgebende Aussagen).

## Kantonale Ämter

### Oberingenieurkreis I (OIK I) (Markus Wyss, Kreisoberingenieur)

Der Abschnitt der Frutigenstrasse, auf dem die Mittelperronlösung angedacht ist, ist Bestandteil der Kantonsstrasse Nr. 6/11 und folglich im Eigentum des Kantons. Demzufolge liegt die Planungshoheit und die Befugnis, Veränderungen an der Strasse vorzunehmen oder von Dritten geplante und realisierte Veränderungen zu bewilligen, einzig und allein beim Kanton. Als ich Kenntnis von den Absichten der Stadt erhielt, intervenierte ich bei Florian Kühne mündlich und schriftlich wie folgt: Eine Mittelperronlösung komme nicht in Frage, weil sie technisch gar nicht machbar sei. Sie brauche wesentlich mehr Platz in der Breite, als «von Fassade zu Fassade» zur Verfügung stehe. Ich könne mir vorstellen, dass Haltekanten in der bestehenden Busspur möglich seien, sofern sich die Verhältnisse für den MIV und die Velofahrenden nicht verschlechterten und die VM-Massnahme auf der Frutigenstrasse nicht verunmöglicht werde (die vorhandene Lichtsignalanlage vor dem Mönchplatz, die als elektronische Busspur dient, wird dazu verwendet werden). Faktisch hiesse das, dass ein neuer Velostreifen zwischen Busspur und MIV-Fahrspur stadteinwärts angeordnet werden müsse, sofern denn der Platz für die dazu nötige, zusätzliche Breite von mind. 2 m gefunden werden könne. Auch könne ich mir vorstellen, dass stadtauswärts Haltekanten angeordnet werden könnten, sofern MIV und Velofahrende deswegen keine inakzeptablen Nachteile in Kauf nehmen müssten. Ein Fahrzeitemausgleich bei Fahrbahnhaltestellen sei zudem unmöglich. Zu beurteilen sei zu guter Letzt, ob querende Zufussgehende von und zu den Bussen den Verkehrsfluss auf der Frutigenstrasse in unzulässiger Weise beeinträchtigen würden. Auf die ausserordentlich negativen betrieblichen Nachteile und auf die inakzeptablen städtebaulichen Folgen einer Mittelperronlösung muss ich hier gar nicht weiter eingehen, weil die technische Machbarkeit, wie oben erwähnt, ohnehin nicht gegeben ist.

Weiter äusserte ich mich Florian Kühne gegenüber - wie letzte Woche auch gegenüber Alice Kropf - so, dass die Lösung vermutlich in einer Kombination von Massnahmen auf der Seefeld-, Mönch- und Frutigenstrasse liegen könne.

Schliesslich empfahl - oder je nach Wahrnehmung - verlangte ich von Florian Kühne, dass das Planungsamt auf der Frutigenstrasse erst weiterplant, wenn wir als Strasseneigentümer die Nutzungsanforderungen definiert haben und sichergestellt ist, dass der OIK I zweckmässig an den weiteren Planungsschritten beteiligt wird.

### Amt für öffentlichen Verkehr (AÖV) (Laurent Reusser, Angebotsplaner Oberland West)

Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs weist eine Bushaltestelle auf der Südseite des Bahnhofs Thun auf der Seefeld-/Mönchstrasse klare und unbestreitbare Vorteile auf. Die im Agglomerationsprogramm 4. Generation als – behördenverbindliches – Zwischenergebnis aufgenommene und im Vertiefungsbericht Buslösung als Variante S1 aufgeführte Haltestellenlage ermöglicht die kürzesten Wege nicht nur auf die Fernverkehrszüge und die S-Bahnen, sondern auch zum Bushof sowie zu den Dienstleistungen und Arbeitsplätzen auf der Nordseite des Bahnhofs. Auf den drei Buslinien 3, 4 und 5 der STI, die künftig auf der Südseite des Bahnhofs halten sollen, steigen werktätlich rund 7'000 Fahrgäste ein oder aus.

Zu den aufgeworfenen Fragen äussern wir uns wie folgt:

*Befürworten Sie die Weiterentwicklung der Buslösung mit Haltekanten und Lichtsignalanlage in der Frutigenstrasse auf Basis des räumlichen Entwicklungsleitbilds Stadtquartier Bahnhof Thun (vgl. Vertiefungsbericht Buslösung Variante S1, Mittelperrons)?*

Nein.

Auch wenn der Vorschlag S0 [Anmerkung PIA: gemeint ist Variante S1, Tippfehler AÖV] mit Bushaltestellen auf der Frutigenstrasse eine Aufwertung der Seefeldstrasse ermöglicht, weist sie sowohl aus ÖV-wie aus gesamtverkehrlicher Sicht gravierende Mängel auf, auf die wir mehrfach aufmerksam gemacht haben:

- Die Fusswege zwischen einer Bushaltestelle Frutigenstrasse und Bahnhof sind lang und nicht einsehbar, demzufolge sind sie unattraktiv und insbesondere für Gehbehinderte kaum zumutbar.
- Eine Anordnung einer Bushaltestelle mit Mittelperron in der Frutigenstrasse weist gravierende Mängel bezüglich Verkehrsfluss für alle Betroffenen auf. Diesbezüglich verweisen wir auf die Rückmeldung des OIK I als Strasseneigentümer.
- Aufgrund der verkehrlichen Belastung und der eingegengten Platzverhältnisse erscheint eine städtebauliche Aufwertung der Frutigenstrasse kaum machbar. Die Aufenthaltsqualität für auf die Busse wartenden Reisenden wäre mangelhaft.
- Auch bezüglich Sicherheit haben wir grosse Bedenken, da – auch wenn mit Lichtsignal geregelt – auf jeweils einer Strassenhälfte der Individualverkehr und die Busse in entgegengesetzter Richtung verkehren.
- Zur Fahrplanstabilität zu Hauptverkehrszeiten sowie zur Anschlusssicherung Bahn–Bus insbesondere zu Nebenverkehrszeiten müssen zwingend Ausgleichs- und Wartezeiten möglich sein. Dies schliesst Fahrbahnhaltstellen bei einer allfälligen Anordnung der Haltekanten in Seitenlage aus.

*Befürworten Sie die Entwicklung einer Buslösung mit Haltekanten in der Seefeldstrasse auf Basis der Variante S0 gemäss Vertiefungsbericht Buslösung?*

Ja.

Bushaltestellen in der Seefeldstrasse – ggf. teilweise auch in der Mönchstrasse – sind nicht nur für Umsteigende auf die Bahn, sondern auch für weitere Busbenützer klar attraktiver. Mit einer entsprechenden Gestaltung sind wir überzeugt, dass sich die Auswirkungen auf die Anwohnerschaft auf ein verträgliches Ausmass beschränken lassen. Des Weiteren wird sich die Lärmbelastung mit dem künftigen Einsatz von Elektrobussen reduzieren. Zudem sind die Busse für die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs aus der Unterführung direkt sichtbar.

*Falls ja: Wären Sie damit einverstanden, dass der Strassenraum der Seefeldstrasse baulich verändert wird, möglichst unter der im Postulat geforderten Vermeidung von Eingriffen in private Vorgärten oder die bestehende Allee?*

Da das AÖV von allfällig erforderlichen Eingriffen nicht direkt betroffen ist, können wir uns zu dieser Frage nicht äussern. Wir unterstützen eine Gestaltung, die derartige Eingriffe möglichst vermeidet. Aus unserer Sicht können bis zu einem gewissen Mass auch betriebliche Einschränkungen wie der Verzicht auf eigenständige Zu- und Wegfahrten zu einzelnen Haltekanten erwogen werden.

Abschliessend weisen wir darauf hin, dass für den Bushof am Bahnhof Thun auch im Hinblick auf das BehiG dringender Handlungsbedarf besteht und eine umsetzbare Variante voranzutreiben ist. Gerne unterstützen wir die Fachstellen der Stadt Thun weiterhin auf der Suche nach einer einvernehmlichen und für die täglich 7'000 Fahrgäste attraktiven Lösung. Für weitere Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

## ÖV-Vertreter:

Regionale Verkehrskonferenz (RVK5) (Jolanda Brunner, Präsidentin / Emanuel Buchs, Geschäftsführer):

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum titelgenannten Postulat Stellung nehmen zu dürfen. Die RVK5 hat sich in den letzten Jahren in mehreren Studien mit dem Bahnhofgebiet und dem Bushof auf der Bahnhofsüdseite auseinandergesetzt. Anfangs 2024 wurden die zur Diskussion stehenden Varianten aus der Synthesephase des Charrette-Verfahrens in einer Vertiefungsstudie (vgl. Beilage) betrieblich überprüft. Gerne legen wir Ihnen nachfolgend die Ergebnisse dieser Prüfung dar.

Die Vertiefende ÖV-Studie Raum Thun/Steffisburg wurde Mitte 2023 gestartet, um diverse Fragestellungen aus laufenden Planungen hinsichtlich dem Regionalen Angebotskonzept 2027-2030 zu überprüfen. So unter anderem auch die Frage zu den betrieblichen Auswirkungen einer Anordnung von Bushaltekanten in der Frutigenstrasse aus den laufenden Vertiefungen zum Charrette-Verfahren ESP Thun Bahnhof. Die Studie wurde durch diverse Vertreter:innen der städtischen Verwaltung begleitet. Das Planungsamt, das Tiefbauamt und die Fachstelle Umwelt Energie Mobilität waren in der Begleitgruppe vertreten. Im Fazit auf Seite 26 des Schlussberichts (vgl. Beilage) wird zur Überprüfung der Bushaltekanten auf der Bahnhofsüdseite folgendes festgehalten:

- Die Umsteigewege Bus – Bahn und teilweise Bus – Bus sind nicht attraktiv und nur beschränkt zumutbar (lange Wege, schwierige Orientierung und Auffindbarkeit). Es wird empfohlen, dass sich Folgeplanungen mit diesen Themen befassen.
- Die Mittelperronlösung in der Frutigenstrasse bringt verschiedene Nachteile mit sich und wird aus Sicht Verkehrsfluss, Sicherheit, ÖV-Betrieb und Fahrgast nicht empfohlen.
- Ein Bushof in der Seefeldstr./Mönchstr. hat aus Sicht Fahrgast und Betrieb Vorteile. Falls dieser Standort nicht weiterverfolgt wird, werden Haltekanten in der Frutigenstrasse in «Seitenlage» empfohlen (Fahrbahnhaltestellen oder Busbuchten).

Aus Betriebs- und Fahrgastsicht bestehen insbesondere bei der Variante mit Mittelperrons in der Frutigenstrasse grosse Vorbehalte. Diese werden auf der Seite 23 ff detailliert dargelegt. Eine Anordnung der Haltestellen in Seitenlage könnte die Defizite teilweise mindern. Insgesamt schneidet aber auch diese Lösung gegenüber einem Bushof in der Seefeld- oder Mönchstrasse klar schlechter ab. Dies widerspiegelt die Bewertungsergebnisse im Vertiefungsbericht Buslösung der Stadt Thun.

Aus diesen Gründen beantworten wir ihre Fragen wie folgt:

*Befürworten Sie die Weiterentwicklung der Buslösung mit Haltekanten und Lichtsignalanlage in der Frutigenstrasse auf Basis des räumlichen Entwicklungsleitbilds Stadtquartier Bahnhof Thun (vgl. Vertiefungsbericht Buslösung Variante S1, Mittelperrons)?*

Die RVK5 empfiehlt aus den obgenannten Gründen, die Variante 1 mit Mittelperrons nicht weiterzuverfolgen. Sollte die Variante 0 nicht umsetzbar sein, empfehlen wir die Anordnung von Haltekanten in Seitenlage.

*Befürworten Sie die Entwicklung einer Buslösung mit Haltekanten in der Seefeldstrasse auf Basis der Variante S0 gemäss Vertiefungsbericht Buslösung?*

Die RVK5 befürwortet aus ÖV-Sicht die Weiterentwicklung der Variante 0 mit Haltekanten in der Seefeld- oder allenfalls der Mönchstrasse.

*Falls ja: Wären Sie damit einverstanden, dass der Strassenraum der Seefeldstrasse baulich verändert wird, möglichst unter der im Postulat geforderten Vermeidung von Eingriffen in private Vorgärten oder die bestehende Allee?*

Grundsätzlich unterstützen wir eine Gestaltung, die derartige Eingriffe möglichst vermeidet. Wir sind aber der Ansicht, dass ein baulicher Eingriff aufgrund der Bedeutung des Bahnhofs als regionale ÖV-Drehscheibe gerechtfertigt wäre, wenn ein solcher für den reibungslosen Betrieb und die Attraktivität des ÖV für die Fahrgäste nötig ist. Ohne einen einwandfrei funktionierenden und attraktiven ÖV können die gegenwärtigen und zukünftigen verkehrlichen Herausforderungen der Stadt Thun nicht bewältigt werden.

STI (Patrick Fankhauser, Direktor):

---

Der öffentliche Verkehr in Thun ist unser Kerngeschäft. Gerne nutzen wir die Möglichkeit, zum vorliegenden Postulat Stellung zu nehmen.

*Befürworten Sie die Weiterentwicklung der Buslösung mit Haltekanten und Lichtsignalanlage in der Frutigenstrasse auf Basis des räumlichen Entwicklungsleitbilds Stadtquartier Bahnhof Thun (vgl. Vertiefungsbericht Buslösung Variante S1, Mittelperrons)?*

Die STI spricht sich gegen die Buslösung in der Frutigenstrasse aus. Die dezentrale Lage der Haltestellen und die damit verbundenen langen Umsteigewege machen den öffentlichen Verkehr unattraktiv und sind für alle Kunden ein Nachteil. Gerade für mobilitätseingeschränkte sowie ortsunkundige Kunden sind die Umsteigebeziehungen eine Herausforderung. Unserer Einschätzung nach birgt die Positionierung der Haltestellen auf Mittelperrons Sicherheitsrisiken für Fahrgäste und Verkehrsteilnehmer. Zudem würde die Lösung für die STI zu betrieblichen Einschränkungen führen.

*Befürworten Sie die Entwicklung einer Buslösung mit Haltekanten in der Seefeldstrasse auf Basis der Variante S0 gemäss Vertiefungsbericht Buslösung?*

Wir befürworten die Entwicklung einer Buslösung mit Haltekanten in der Seefeldstrasse. Die Nähe zum Bahnhof begünstigt kundenfreundliche Umsteigebeziehungen Bus – Zug – Bus sowie Bus – Bus und erhöht damit die Attraktivität der ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Thun. Mit Blick in die Zukunft verringern sich durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen die Immissionen für die Anwohner.

*Falls ja: Wären Sie damit einverstanden, dass der Strassenraum der Seefeldstrasse baulich verändert wird, möglichst unter der im Postulat geforderten Vermeidung von Eingriffen in private Vorgärten oder die bestehende Allee?*

Der Veränderungsbedarf des Strassenraums ist in einem Teilprojekt zu prüfen. Nicht ausser Acht zu lassen sind indes die betrieblichen Bedürfnisse, wie z. B. das Überholen der Fahrzeuge innerhalb des Trassenabschnitts.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Modalsplit soll gesteigert werden: Dieses Ziel ist unserer Einschätzung nach nur zu erreichen, wenn der öffentliche Verkehr ein attraktives Gesamtangebot mittels einer auf die Kunden- und Betriebsbedürfnisse abgestimmten ÖV-Drehscheibe darstellt. Zu diesem Gesamtangebot gehören nebst der Preisgestaltung, der Fahrplanstabilität auch kundenfreundliche Umsteigebeziehungen.»

Seefeld-Leist (Beat Imhof, Vorstand):

*Befürworten Sie die Weiterentwicklung der Buslösung mit Haltekanten und Lichtsignalanlage in der Frutigenstrasse auf Basis des räumlichen Entwicklungsleitbilds Stadtquartier Bahnhof Thun (vgl. Vertiefungsbericht Buslösung Variante S1, Mittelperrons)?*

Ja.

*Befürworten Sie die Entwicklung einer Buslösung mit Haltekanten in der Seefeldstrasse auf Basis der Variante S0 gemäss Vertiefungsbericht Buslösung?*

Nein.

*Falls ja: Wären Sie damit einverstanden, dass der Strassenraum der Seefeldstrasse baulich verändert wird, möglichst unter der im Postulat geforderten Vermeidung von Eingriffen in private Vorgärten oder die bestehende Allee?*

Nein.

Begründungen:

– Perimetertiefe (Strassenbreite)

– S1: Mögliche Perimetertiefe Parzellen Nr 58, 799,1130 ca. 20m bis an private Parzellengrenzen. Hier ist es möglich, alle Funktionen wie Buslinien, Fahrspuren MIV, Fahrradspuren, Wartezonen und Platz für private Zugänge parallel zu organisieren.

– S0: Ohne Eingriffen in private Vorgärten oder die bestehende Alleen.

Mögliche Perimetertiefe Parzellen Nr 4032 ca. 12m bis an private Parzellengrenzen. Abzüglich Alleen ca. 2m ergibt das ca. 10m. Hier ist es nicht möglich, alle Funktionen wie Buslinien, Fahrspuren MIV, Fahrradspuren, Wartezonen und Platz für private Zugänge parallel zu organisieren.

Der Raum für Buskanten ist daher nicht vorhanden, dies würde nur funktionieren wenn man die privaten Vorgärten und die Baumallee zurückbauen würde.

– Emissionen

Auszug aus Postulat betreffend Elektrobussen: «Allfällige Befürchtungen von unzumutbaren Lärmemissionen in den Vorgärten sind daher obsolet.»

– Emissionen entstehen durch wartende Passagiere, Türen öffnen und schliessen, Abfall in den Vorgärten, Rauchen etc. Elektrobusse helfen da nicht viel.

– Partikularinteressen

Auszug aus Postulat betreffend die Partikularinteressen: «Es darf nicht sein, dass die Partikularinteressen von einigen wenigen privilegierten Anwohner/innen über den Nutzen für die Allgemeinheit gestellt werden.»

– S0: In den betroffenen Wohnhäusern befinden sich Mietwohnungen mittleren Standards, keine privilegierten Bewohner-Innen.

– S1: Die Parzellen 58, 799,1130 befinden sich in öffentlicher Hand.

– Distanzen und Zugänglichkeit

Auszug aus Postulat: «Für Menschen mit Behinderung oder (temporärer) Geheinschränkung sind die langen Wege, v.a. Bus-zu-Bus Süd-Nord, eine Zumutung.»

– Mit der neuen Perronunterführung sind die Wegdistanzen für Menschen ohne Behinderung in den Varianten S1 und S0 in etwa gleich weit. Für Menschen mit Behinderung ist die Variante S0 in Stosszeiten unzumutbar, da der notwendige Raum fehlt.

– S1: Bringt eine Entflechtung und «in die Länge ziehen» (Dosierung) der Verkehrsströme.

Menschen mit Behinderung oder Geheinschränkung können der Masse ausweichen und in ihrem

eigenen Tempo zirkulieren. Die Wege sind jedoch weiter da nur die Haupt-Perronunterführung über eine Rampe verfügt.

- Grundsätzlich sind beide Varianten S1 und S0 in diesem Bezug nicht ideal.
- Verkehrsfluss
  - S1: Der mögliche Eingriff in den MIV erfolgt nicht anders als an bestehenden Haltstellen wie beispielsweise Dürrenast, Hohmad oder Waisenhausstrasse.
  - S0: Die Querung des ÖV über die MIV-Hauptverkehrsader Frutigenstrasse bei Hin- wie Wegfahrt beeinflusst die Fahrplansicherheit. In Bezug auf den Fahrradverkehr und MIV lassen sich noch keine klaren Aussagen machen ohne vertiefte Abklärungen.
- Städtebau und Ortsbild
  - Die Seefeldstrasse gehört zu dem um 1880 konzipierten Stadtentwurf «Spitalmatte» mit der charakterisierenden Strassen-Alleen und den geschützten Wohnhäusern. Die Variante S0 würde die bestehende Struktur komplett zerstören, Wohnungen auf Strassenniveau wären nicht mehr möglich, in den oberen Geschossen müssten Schallschutzfenster und Lüftungen eingebaut werden.
- Aussicht / Zukunft
  - Auf den Linien 2, 3 und 5 wird das Passagieraufkommen über die nächsten Jahre markant steigen.
  - Konsequenzen: Mehr wartende Passagiere (Mehr Platzbedarf) grössere Busse.
  - S0: An der Verzweigung Mönchstrasse - Seefeldstrasse dürften Radien und Schleppkurven für zukünftige Doppelgelenkfahrzeuge schwierig zu realisieren sein.
- Rückblick
  - Im Jahre 2020 zeigte eine breite Mitwirkung zu den Plänen der Stadt zum Gebiet Bahnhof Rosenau, dass eine Verlagerung von Bussen auf die Seefeldstrasse über 280 sehr kritische Rückmeldungen erhielt. Weiter zeigte sich bei der provisorischen Verlegung der Linien 2,3 und 5, dass die Akzeptanz auch bei den Umsteigepassagieren nicht vorhanden war. Nach diesen Rückmeldungen beurteilte der Gemeinderat das Vorhaben als nicht machbar und liess im Jahr 2020 verlauten, dass es auch künftig keine Bushaltestellen an der Seefeldstrasse geben wird. Im Anschluss daran initiierte der Stadtpräsidenten ein Charetteverfahren mit dem Ziel tragfähige und breit abgestützte Lösungen zu erhalten. Verschiedene Varianten wurden durch Fachleute und Verkehrsplanende entwickelt und geprüft und das Ergebnis vorgestellt.
- Umsetzbarkeit, Rechtssicherheit und Akzeptanz
  - Diese Rubrik ist in der Tabelle: Ziel- und Kriterienraster Bewertung Bahnhofplatz Thun nicht vorhanden. Wäre vermutlich ein No-Go (Killer). Weiter ist eine Gewichtung der Kriterien nicht ersichtlich, was das Endresultat erheblich in Frage stellt. Da die Variante S0 unseres Erachtens nur mit einer Raumerweiterung funktioniert, sprich dem Rückbau der Vorgärten und der Aufhebung der Baumallee, ist mit grossem Widerstand durch den Heimatschutz, die Denkmalpflege sowie mit Rechtsstreiten der Grundbesitzer und des Seefeldleistes zu rechnen. Was den ganzen Prozess ESP erheblich verzögerte, wenn nicht gar komplett verhindern würde.
- Anregung
  - Die Mönchstrasse wurde im Verfahren S0 bis S3 unseres Erachtens zu wenig geprüft.
  - In Bezug auf BehiG-konform, Umsteigebeziehungen, Orientierung, direkte Wegverbindungen sowie stadträumliche Qualität sehen wir hier ein grosses Potential. Ob das leichte Gefälle ein Hinderungsgrund sein soll, müsste noch bewiesen werden. Leider hat es die Stadt Thun verpasst im Entwicklungsverfahren der Überbauung Mönchsstrasse 4 den notwendigen Raum für zukünftige Infrastrukturprojekte zu reservieren. Allenfalls muss das neu verhandelt werden.

Innenstadt-Leist (André Nyffenegger, Co-Präsident):

---

Grundsätzlich unterstützen wir das Postulat P19/2024 für eine Buslösung Seefeldstrasse.

Grundsatz:

Der Verkehrsraum Bahnhof Thun ist und bleibt DIE öV-Plattform für täglich, oder mehrmals wöchentlich, zu Tausenden Pendelnde. Es bestehen aber auch berechnete, eher vernachlässigbare, Anliegen von 2-mal monatlich öV Nutzenden bei Umstieg «Bus-Süd» - «Bus Nord».

Erklärung:

Ein erweitertes, verdichtetes öV-Angebot wird zeitgerechte Anschlüsse in alle Richtungen ermöglichen. Distanzen zum nächstgelegenen Bushalt sind in den Quartieren oftmals länger als die Strecke Variante S1 – Bahnhof.

Fragestellung:

*Befürworten Sie die Weiterentwicklung der Buslösung mit Haltekanten und Lichtsignalanlage in der Frutigenstrasse auf Basis des räumlichen Entwicklungsleitbilds Stadtquartier Bahnhof Thun (vgl. Vertiefungsbericht Buslösung Variante S1, Mittelperrons)?*

Ja.

*Befürworten Sie die Entwicklung einer Buslösung mit Haltekanten in der Seefeldstrasse auf Basis der Variante S0 gemäss Vertiefungsbericht Buslösung?*

Nein.

Stellt sich auch die Frage der Motivation in konsensorientierten, partizipativen Prozessen mitzuwirken, wenn ausgehandelte Kompromisslösungen hintertrieben werden.

Aussicht:

Auf den Linien 2, 3 und 5 wird das Passagieraufkommen über die nächsten Jahre markant steigen. Dies in Abhängigkeit zu den Bautätigkeiten Freistatt, Siegenthalergut, Hoffmatte und Schoren.

Die Entwicklung von «Haltekanten» hin zu «Fließskanten» in einem erweiterten, verdichteten öV-Angebot muss möglich sein.

Ein erweitertes, verdichtetes öV-Angebot mit neu entstehenden, optimierten Umsteigeorten (Postbrücke) ist in alle Überlegungen miteinzubeziehen.

Zusätzliche Buslinien für einen gezielt geförderten öV müssen an bestehenden Fließskanten Platz finden. Räder und Schleppkurven für Fahrzeuge der neusten Generation – Doppelgelenkbusse - müssen möglich sein.

Varianten-Vergleich (Kurzform):

+ S1: Bringt eine Entflechtung und «in die Länge ziehen» (Dosierung) der Verkehrsströme zu Fussgehender,

Menschen mit Behinderung oder Geheinschränkung können in ihrem eigenen Tempo zirkulieren.

+ S1: Velofahrende und zu Fussgehende kommen sich weniger in die Quere

- S0: Das konzentrierte Verkehrsvolumen an zu Fussgehenden drängt Menschen mit Behinderung oder Geheinschränkung «an den Rand». Wird mit steigenden Passagierzahlen zusätzlich verschärft.

- S0: Das konzentrierte Verkehrsvolumen an zu Fussgehenden bedingt einen massiven Ausbau der Verbindungen unter den Bahngleisen und den Rampen südlich davon.

+ S1: Die klare Trennung von Stadtlinien und «Sonderfahrten» (Ersatzverkehr, Eventzubringer) ist zu begrüssen.

+ S1: Ein flexibles Reagieren auf den möglichen Ausbau der Stadtlinien ist möglich.

S1: Der mögliche Eingriff in den MIV erfolgt nicht anders als an bestehenden Haltstellen.

Beispielsweise Dürrenast und Hohmad oder Waisenhausstrasse.

- S0: Die Querung des öV über die MIV-Hauptverkehrsader Frutigenstrasse bei Hin- wie Wegfahrt beeinflusst die Fahrplansicherheit.
- S0: Der vorhandene Querschnitt der Seefeldstrasse lässt ein Nebeneinander aller «Verkehrsträger» nicht zu.
- S0: An der Verzweigung Mönchstrasse - Seefeldstrasse dürften Radien und Schleppkurven für Doppelgelenkfahrzeuge schwierig zu realisieren sein.

S1 zu klären / zu vertiefen:

- Verkehrsflüsse bei Ankunft / Wegfahrt Busse
- Warteräume Buspassagiere
- Anordnung Fliesskanten
- Entflechtung Velofahrende / zu Fussgehende
- Wegeföhrung Fussverkehr durch Innenhof
- Linienföhrung Linie 3, Bushalt Eigerplatz

Auch noch zu berücksichtigen:

SP-Thun, MW Januar 2020, «ESP Bahnhof TP „Verkehr“», Kapitel «Busbahnhof Seefeld»»

Westquartier-Leist (Christoph Ott, Präsident):

---

Der Vorstand des Westquartierleistes spricht sich für die Buslösung mit Haltekanten in der Seefeldstrasse (Variante S0) aus. Diese soll so umgesetzt werden, dass es möglichst wenig Eingriffe in die bestehende Allee und die privaten Vorgärten gibt.

Die Variante mit der Busföhrung über die Frutigenstrasse lehnen wir ab, da sie zu viele negative Auswirkungen hätte. Dazu zählen insbesondere eine weitere Verschlechterung des Verkehrsflusses auf der Frutigenstrasse, damit einhergehend verstärkter Ausweichverkehr in die Quartierstrassen, Platzprobleme für Radstreifen sowie ein zu langer Umsteigeweg zwischen den Buslinien und der Bahn.

Zudem möchten wir den Gemeinderat angesichts der Lärmbelastung durch Busse in den Quartieren bitten, sich bei der STI dafür einzusetzen, dass die Umstellung auf Elektromobilität bereits im 2024 prioritär in Angriff genommen wird.

Gwatt-Schoren-Buchholz-Leist (René Feller, Präsident):

---

Aufgrund der knappen Zeitverhältnisse war es leider nicht möglich, eine vollständige und konsolidierte Meinungsbildung innerhalb des Vorstandes zu erlangen.

Die erhaltenen Rückmeldungen eines Teils der Vorstandsmitglieder gehen stark auseinander, weshalb wir uns nicht imstande sehen, die gestellten Fragen mit Ja oder Nein beantworten zu können. Die Vorteile der Nähe der Variante S0 liegen in der Nähe zum Bahnhof. Demgegenüber liegen die Vorteile einer Lösung an der Frutigenstrasse vermutlich in den grosszügigeren Platzverhältnissen, die dort vorhanden sind.

Es wäre sicher zu empfehlen, die Planung der Buslösung mit der künftig angestrebten Erschliessungsstrategie der STI abzustimmen. Möglicherweise ergeben sich daraus auch zusätzliche Erkenntnisse für eine Buslösung Bahnhof Süd.

Ich erlaube mir, aufgrund der offensichtlichen Wichtigkeit einer guten Buslösung auf der Südseite des Bahnhofs für die Qualität des ÖV, eine Grobbeurteilung der beiden zur Diskussion stehenden Varianten, die im Rahmen des Entwicklungsleitbilds für das Stadtquartier Bahnhof Thun erarbeitet wurden. Diese Beurteilung ist weitgehend meine persönliche und widerspiegelt wie gesagt nicht die Meinung des GSB-Leistes.

Grobbeurteilung Variante S0 «Haltekanten an der Seefeldstrasse»:

Aufgrund der Nähe zwischen Bushaltestellen südlich des Bahnhofs und Seefeldstrasse erscheint die Lösung attraktiv. Es ist aber offensichtlich, dass die bestehenden Platzverhältnisse die Anforderungen an eine zukunftsfähige Verkehrsdrehscheibe nicht zu erfüllen vermag. Nur durch eine tiefgreifende, kostspielige Anpassung der Situation und den Eingriff in die bestehenden Eigentumsverhältnisse könnten die bestehenden Verhältnisse an die realen Bedürfnisse angepasst werden.

Die bestehenden räumlichen Verhältnisse an der Seefeldstrasse mit einer Gesamtbreite der Strassenparzelle von 12m einschliesslich beidseitigem Trottoir und beidseitigen Baumreihen erlaubt es nicht, beidseits Haltekanten für die drei Buslinien 3,4 und 5 zu schaffen, ohne in die Vorgärten der angrenzenden Liegenschaften einzugreifen: 2 x 3m Fahrspurbreite plus Haltebereich von 2 x 3m + 2 x 3m Trottoirbreite für Fussgänger und Wartende ergibt bereits eine minimale Gesamtbreite von 18m, somit eine Überschreitung des zur Verfügung stehenden Raumes um mindestens 6m. Die Konflikte zwischen Bussen, Velos, Autos, Fussgängern, Wartenden, ein- und aussteigenden Personen in diesen beengten Verhältnissen ist bereits heute vorhersehbar. Der Bereich des Anschlusses der Seefeldstrasse an die Mönchstrasse stellt in dieser Hinsicht einen äusserst kritischen Verkehrsknoten dar, wo die gegenseitige Behinderung aller Verkehrsteilnehmer bereits zum jetzigen Zeitpunkt offensichtlich ist. Von den prekären Verhältnissen, welche z. Bsp. Gehbehinderte oder Erwachsene mit Kinderwagen antreffen würden, wurde hier noch gar nicht gesprochen. Von einer den zukünftigen Bedürfnissen angemessenen und komfortablen Verkehrslösung kann hier nicht die Rede sein.

Die Abwägung zwischen den Zielsetzungen öffentlicher Interessen an einen gut funktionierenden Verkehrsknoten und den (partikularen) Interessen der angrenzenden Bewohner, sowohl der Hausbesitzer wie auch der Mieter, ergab im Vorstand keine einheitliche Haltung.

Die Ausfahrt der Busse von der Seefeldstrasse auf die Frutigenstrasse erachten wir als weiteren Problempunkt dieser Lösung. Die Ausfahrt der Busse würde den Verkehr auf der Frutigenstrasse stark behindern. Zur Sicherstellung der Einhaltung des Fahrplans wäre eine Ampel unumgänglich.

Die Enteignung benachbarter Grundstückflächen, um die räumliche Situation an den effektiven Raumbedarf anzupassen, würde ein grosses Risiko für ein langwieriges Beschwerdeverfahren mit ungewissem Ausgang beinhalten, welches eine Lösung des Verkehrsproblems am Bahnhof auf lange Sicht verzögern könnte. Die Machbarkeit der Variante S0 scheint noch sehr fraglich und nicht gesichert.

Grobbeurteilung Variante S1 «Haltekanten an der Frutigenstrasse»:

Die räumliche Situation an der Frutigenstrasse bietet wesentlich mehr Spielraum bei der Gestaltung der Buslösung auf dem der Stadt zur Verfügung stehenden öffentlichen Grund. Die Gesamtbreite der öffentlichen Strassenparzelle einschliesslich beidseitigem Trottoir beträgt mindestens rund 20m, die grob eine Aufteilung in zwei Fahrstreifen für Busse (10m) mit Mittelinsel, einen zusätzlichen Fahrstreifen für den Normalverkehr (3m) sowie zwei Trottoirs (6m) erlauben sollte. Der Nachteil der etwas grösseren

Fusswegdistanz zu den beiden Bahnhofunterführung (1x Treppenaufgang bei Unterführung Frutigenstrasse, 1x Anschluss Bahnhofunterführung in der Verlängerung der Seefeldstrasse) wird aufgewogen durch die grosszügigeren räumlichen Verhältnisse.

Persönliches Fazit:

Ich erlaube mir folgende persönliche Empfehlung: Die Variante S1 sollte unbedingt vertieft untersucht werden, um das ganze Potential der Variante mit deren Vor- und Nachteile erkennen zu können, bevor die Variante S0 weiter vertieft wird.

Es ist auf jeden Fall prüfenswert, bei der weiteren Untersuchung der Lösung an der Frutigenstrasse den Perimeter der Untersuchung nach Süden zu erweitern, in Anbetracht der Tatsache, dass im Bereich nördlich der Einmündung von Klosestrasse und innerer Ringstrasse die vorhandene Strassenbreite grösser ist als im nördlicheren Abschnitt und gegebenenfalls zusätzlich die bestehende Grünfläche zugunsten von etwas mehr Verkehrsraum angepasst werden könnte. Die Bushaltestellen befänden sich im südlichen Bereich der Frutigenstrasse in der Verlängerung der Seefeldstrasse, so dass eine möglichst kurze Fussweganbindung an den Bahnhof und die Geleise möglich ist.

Untenstehend habe ich eine Skizze der Situation angefügt, die eine grobe Organisation der Bushaltemöglichkeiten aufzeigen soll.

Ich hoffe, dass wir mit unserem Schreiben einen kleinen Beitrag für die weiteren Planungsschritte dieser anspruchsvollen Aufgabe leisten konnten.

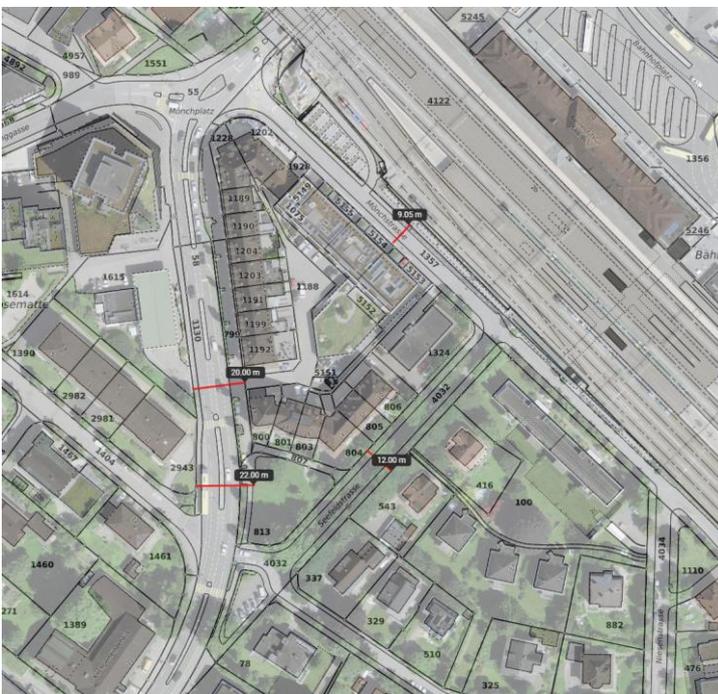


Abbildung 1: Öffentlicher Strassenraum inkl. Trottoir Frutigenstrasse, Seefeldstrasse und Mönchstrasse

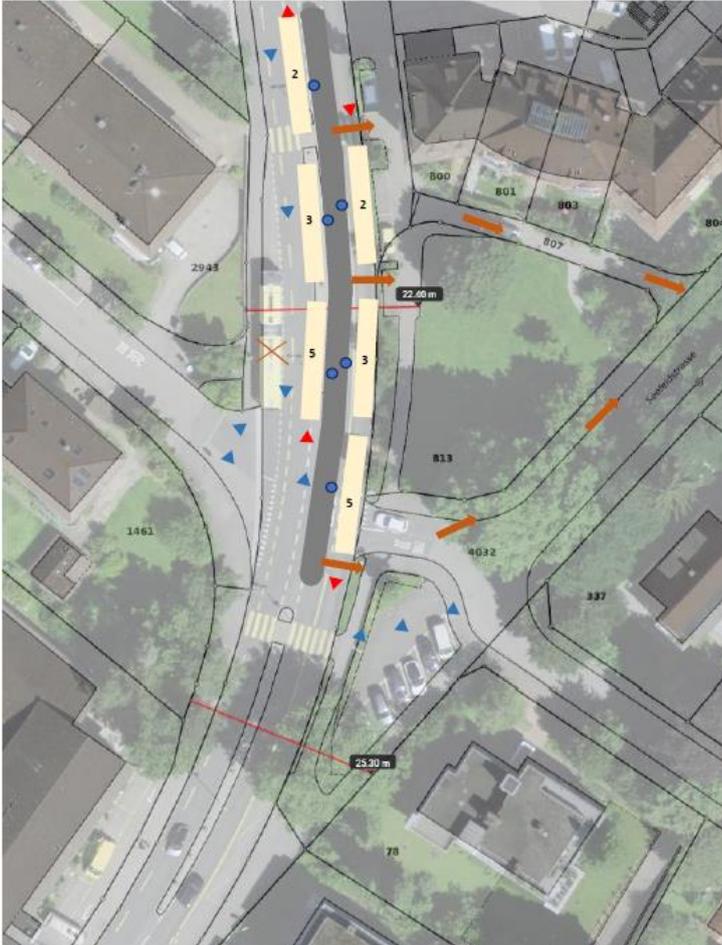


Abbildung 2: Skizze für Haltekanten Busse an der Frutigenstrasse zwischen Tankstelle und Abzweigung innere Ringstrasse

---

#### Dürrenast-Leist

Keine Stellungnahme eingegangen.

---

#### Neufeld-Leist (Matthias Wyler):

Aus Erfahrung können wir sagen, dass die Buslösung mit Haltekante in der Seefeldstrasse bei unserer Quartierbevölkerung im Neufeld nicht beliebt war und dagegen Unterschriften gesammelt wurden. Vor allem wurde die Lösung von älteren Personen und Leuten, die nicht gut zu Fuss sind, wegen der Distanz und den Hindernissen (Treppen) bemängelt.

Mit einer Haltestelle an der Frutigenstrasse sind die Distanzen Bus-Zug noch grösser und daher lehnen wir diese Lösung ab. Bauliche Veränderungen an der Seefeldstrasse können wir uns vorstellen.

---

#### Allmendingen-Leist (Piero Catani, Präsident):

Eine Lösung an der Seefeld- oder auch Frutigenstrasse hat ein Grundsatzproblem. Ältere und gehbehinderte Allmendinger:innen wird der Zugang zu den Buslinien auf der anderen Bahnhofseite bei

allen Varianten massiv erschwert oder teilweise verunmöglicht. Dies zeigte sich deutlich im Jahr 2018 mit der Haltekante X. Der Leist hat damals aus der Bevölkerung entsprechende Rückmeldungen erhalten. Das Problem könnte teilweise mit Liften auf beiden Seiten des Bahnhofs entschärft werden.

Die gestellten Fragen beantwortet der Vorstand des Allmendingen-Thun-Leistes wie folgt:

*Befürworten Sie die Weiterentwicklung der Buslösung mit Haltekanten und Lichtsignalanlage in der Frutigenstrasse auf Basis des räumlichen Entwicklungsleitbilds Stadtquartier Bahnhof Thun (vgl. Vertiefungsbericht Buslösung Variante S1, Mittelperrons)?*

Nein, eine Lösung mit einer Haltekante an der Mönchstrasse sollte in diesem Zusammenhang noch geprüft werden.

*Befürworten Sie die Entwicklung einer Buslösung mit Haltekanten in der Seefeldstrasse auf Basis der Variante S0 gemäss Vertiefungsbericht Buslösung?*

Ja.

*Falls ja: Wären Sie damit einverstanden, dass der Strassenraum der Seefeldstrasse baulich verändert wird, möglichst unter der im Postulat geforderten Vermeidung von Eingriffen in private Vorgärten oder die bestehende Allee?*

Ja, wobei ein Eingriff in die privaten Vorgärten zwingend vermieden werden soll.

#### Weitere Interessensvertretende

Fussverkehr Schweiz, Kanton Bern (Jürg Bühler, Vorstand):

Die Bewertungen der zwei Kriterien betreffend Fussverkehr (im Vertiefungsbericht Buslösung auf Seite 17 beschrieben) stützen wir. Deshalb bevorzugen wir die Variante V0 deutlich. Weiter erschliesst uns nicht, weshalb die Variante S0 am besten abschneidet und trotzdem mit der Variante S1 weitergeplant wird.

Die Frage, ob der Strassenraum Seefeldstrasse baulich verändert werden soll, beantworten wir mit ja - im Sinne der Absenderin des Postulats.

Wir sehen dem weiteren Projektverlauf mit Interesse entgegen, bedanken uns für die Prüfung unserer Anliegen und hoffen, dass Sie diese in der weiteren Planung berücksichtigen werden.»

Verkehrsclub Schweiz (VCS) (Suzanne Albrecht, Vorstand):

Die VCS Regionalgruppe Thun-Oberland setzt sich für eine möglichst effiziente und barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Verkehrsnetzes in Thun ein. Insbesondere legen wir grossen Wert auf kurze Umsteigezeiten am Bahnhof Thun.

Eine ideale Lösung wäre es, alle Stadtbusse auf der Nordseite des Bahnhofs zu konzentrieren. Dies würde nicht nur die Umsteigewege verkürzen, sondern auch die Übersichtlichkeit und den Komfort für die Fahrgäste erheblich verbessern. Wir verstehen jedoch, dass für die Entlastung der Knoten und des Bahnhofplatzes eventuell einzelne Linien auf der Rückseite (Südseite) geführt werden müssen.

Falls eine Konzentration aller Busse auf der Nordseite nicht möglich sein sollte, fordert der VCS eine umgehende Verbesserung der Zugänglichkeit der Perrons durch einen Liftzugang, wie es bereits an anderen Bahnhöfen wie Spiez oder Münsingen umgesetzt wurde. Dies wäre ein wichtiger Schritt hin zu einer behindertengerechten Infrastruktur.

Die Stadt Thun sollte daher gegenüber der SBB und der BLS unbedingt eine neue Unterführung mit Liftzugang und Velodurchlässigkeit einfordern. Dies würde sowohl die Erreichbarkeit der Perrons verbessern, als auch die Vernetzung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern stärken.

Sollten die Busse jedoch auf die Südseite des Bahnhofs verlegt werden, verweist der VCS auf die Studie von KONTEXTPLAN vom 11.04.2024 «vertiefte Buslösung», welche die Buslösung SO vorschlägt, wie sie auch im Postulat gefordert wird. Hierbei sollen die Haltestellen an der Mönchstrasse vor dem Parkhaus und/oder an der Seefeldstrasse möglichst nahe an der Unterführung platziert werden, um einen schnellen Zugang zu den Perrons und zur Nordseite des Bahnhofs zu gewährleisten.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass durch eine Verlegung der Busse auf die Südseite etliche Veloparkplätze weichen müssen. In diesem Fall schlägt der VCS vor, eine Etage des bestehenden Parkhauses für die Veloparkierung freizulegen. Dies würde sicherstellen, dass ausreichend Veloparkplätze vorhanden bleiben und gleichzeitig der motorisierte Individualverkehr nicht zusätzlich eine Belastung der Mönchsstrasse bewirkt.

Ausserdem sollten die Haltestellen auf der Seefeldstrasse nicht gegenüberliegend platziert werden, da der Strassenraum dafür zu knapp ist, und die bestehende Baumallee erhalten bleiben muss.

Eine Haltestelle Frutigenstrasse hingegen ist aufgrund der notwendigen Fahrbahnwechsel für Busse zu

komplex und zu weit von den Perrons oder anderen Bushaltestellen entfernt. Zudem zwingt die Mittelinsel der Busstation alle Fahrgäste zur Querung der Frutigenstrasse, was ein Sicherheitsrisiko darstellt. Die Wege zum Umsteigen sind dadurch zu lang und nicht behindertengerecht.

Zusammenfassend unterstützt der VCS das Postulat zur Buslösung Seefeldstrasse grundsätzlich und fordert eine möglichst effiziente, sichere sowie barrierefreie Lösung für alle Verkehrsteilnehmenden.

Touringclub Schweiz (TCS) (Eduard Müller, Präsident):

---

*Befürworten Sie die Weiterentwicklung der Buslösung mit Haltekanten und Lichtsignalanlage in der Frutigenstrasse auf Basis des räumlichen Entwicklungsleitbilds Stadtquartier Bahnhof Thun (vgl. Vertiefungsbericht Buslösung Variante S1, Mittelperrons)?*

Nein.

*Befürworten Sie die Entwicklung einer Buslösung mit Haltekanten in der Seefeldstrasse auf Basis der Variante S0 gemäss Vertiefungsbericht Buslösung?*

Ja.

*Falls ja: Wären Sie damit einverstanden, dass der Strassenraum der Seefeldstrasse baulich verändert wird, möglichst unter der im Postulat geforderten Vermeidung von Eingriffen in private Vorgärten oder die bestehende Allee?*

Ja.

Pro Velo (Adrian Christen, Präsident):

---

Wir haben den beigelegten Vertiefungsbericht aufmerksam gelesen und vor allem die vier Varianten S0 bis S3 und deren Auswertung genau studiert. Wir verstehen nicht warum die Variante S1 weiterverfolgt wird, da diese gar nicht am besten abschliesst. In der Bewertung, Abbildung 17, sind wir zudem der Meinung, dass die Bewertung der Varianten beim Veloverkehr mit dem Mittelwert «4» bei allen Varianten nicht korrekt ist. Liest man den Text zum Veloverkehr bei den vier Varianten entsteht ein ganz anderes Bild:

- S0: «Für den Veloverkehr sind die Zu-/Wegfahrten zur/von der Velostation in der Mönchstrasse ohne Umwegfahrten zu gewährleisten. Auf den übrigen Strassen funktioniert der MIV und der Veloverkehr gleich wie heute.»
- S1: «Es besteht kein Platz mehr für Radstreifen, wodurch die Veloführung in der Frutigenstrasse gegenüber heute erschwert wird.»
- S2: «Es besteht jedoch auf diesem Abschnitt der Frutigenstrasse kein Platz mehr für Radstreifen, wodurch die Veloführung in der Frutigenstrasse gegenüber heute erschwert wird.»
- S3: «Zu prüfen ist, in welchem Umfang auf diesem Abschnitt noch Radstreifen möglich sind.»

Die Frutigenstrasse ist heute auf diesem Abschnitteine der einzigen Strassenabschnitte in Thun, die von Velofahrenden ohne Einschränkungen und in genügender Breite befahren werden kann. Da sich an dieser Stelle die Autos oft stauen, ist dies umso wichtiger, dass Velofahrende eine eigene Spur

(zusammen mit dem ÖV) haben. Die Frutigenstrasse ist eine Velohauptroute. In Zusammenhang mit der Veloinitiative ist es ausgeschlossen, dass dieser Abschnitt für Velofahrende verschlechtert wird. Aus unserer Sicht ist die Bewertung, Abbildung 17, beim Kriterium Velo wie folgt anzupassen: S0: «4», S1: «1», S2: «1.5», S3: «2». Dies führt dazu, dass die Variante S1 im Vergleich zu S0 noch schlechter abschliesst.

Aus Velosicht ist die Variante S1 der Absolute Horror, ein «NO-GO». Man versteht diese Idee auch überhaupt nicht. Wieso fahren die Busse auf die andere Strassenseite? Damit auch die Busfahrenden, die auf der Bahnhofseite aussteigen könnten, auch noch über die Strasse gehen müssten? Die Variante S1 ist viel zu kompliziert, dass diese Sinn machen würde. Zumindest aus Velosicht verstehen wir nicht was das soll und wir würden uns vehement gegen diese Lösung zur Wehr setzen.

Zu Ihren Fragen können wir nach eingehendem Studium wie folgt Stellung beziehen:

- Wir sind dezidiert gegen die Variante S1, aber auch S2. Wir sind gegen jegliche Einschränkung für Velofahrende auf der Frutigenstrasse, da diese eine Velohauptroute ist. Eine Einschränkung für Velofahrende auf der Frutigenstrasse würde auch der Umsetzung der Veloinitiative zuwider laufen.
- Aus Velosicht ist auch die Variante S0 nicht ganz optimal, wenn die Busse die Seefeldstrasse verstopfen und dort kein Durchkommen für die Velofahrenden mehr besteht, die zum/vom Bahnhof kommen. Ohne den genauen Querschnitt zu kennen, ist diese aber schwierig zu beurteilen. Wir könnten uns aber eine optimierte Variante S3 vorstellen. Wir glauben, dass diese bei einer korrekten Bewertung vom Kriterium Velo, Abbildung 17, am zweit besten abschliesst und eine Lösung für einen Kompromiss sein könnte.

Die älteren Mitglieder vom Vorstand von Pro Velo Region Thun, die auch regelmässig den ÖV nutzen, würden begrüssen, wenn alle Buslinien auf der gleichen Seite vom Bahnhof stationiert sind. Das vereinfacht das Umsteigen gerade für ältere Menschen oder Busfahrende mit Kindern, Kinderwagen, Einschränkungen und so weiter. Alle finden, dass die Bushaltestellen an der Frutigenstrasse zu weit weg vom Bahnhof sind. Die fehlende Sichtbeziehung zum Bahnhof ist zusätzlich erschwerend.

Verband Wirtschaft Thun Oberland (WTO, Carlos Reinhard, Präsident):

---

Für die Wirtschaft ist diese Umorganisation nicht im direkten Einfluss unserer Rahmenbedingungen der Wirtschaft und deshalb würden wir beide Varianten nicht verhindern wollen. Glücklicherweise hat der Bahnhof Thun zwei Seiten und sollte auch vermehrt so genutzt werden. Dadurch kann der Bahnhofplatz entlastet werden.

Wir haben bereits früher mitgeteilt, dass die Seefeldstrasse für eine Bushaltekante einzuplanen sei. Dies entlastet der Hauptverkehrsfluss des Maulbeerkreisel und der Unterführung. Ebenfalls wird dies für eine Busverbindungen Bahnhof in Richtung Dürrenast und die dortigen Arbeitsplätze attraktiveren und wahrscheinlich auch benutzt werden. Deshalb würden wir die Haltekanten an der Seefeldstrasse bevorzugen.

Gewerbeverein Thuner KMU (Thomas Krebs, Präsident):

---

Der Gewerbeverein Thuner KMU sieht eine Lösung im Seefeldquartier als klar die bessere Lösung an als auf der Frutigenstrasse. Diese ist aus unserer Sicht eh bereits recht stark frequentiert und z.T überlastet. Aus diesem Grund ist es für uns verständlich, dass im Rahmen der Bauvorschriften im Seefeldquartier die notwendigen baulichen Massnahmen gemacht werden müssten.

Für uns ist es enorm wichtig, dass mit jeder Massnahme die den Verkehr in Thun betreffen, keine neuen Hindernisse für einen reibungslosen Verkehr entstehen. Das Gewerbe hat mit der aktuellen Situation bereits enorme finanzielle Einbussen zu verkraften.

#### Forum Schlossberg

---

Keine Stellungnahme eingegangen.

#### UND Generationentandem

---

Keine Stellungnahme eingegangen.

Architekturforum Thun (Simon Peter Rösti, Präsident / Carolina Piasecki, Vizepräsidentin):  
*(nicht zur Kurzvernehmlassung eingeladen)*

---

Erstmals möchten wir uns als Architektur | Forum | Thun herzlich für den Einblick in den Planungsprozess und dessen Resultate betreffend dem ESP Bahnhof Thun im Rathaus am 18.06.2024 mit Florian Kühne bedanken. Wir werten das breit abgestützte Charretteverfahren sehr positiv und auch das weitere Mitwirkungsverfahren erachten wir als wichtig und wertvoll für die künftige Entwicklung Stadtquartier (ESP) Bahnhof Thun. In der Mitwirkungsmöglichkeit im Januar 2020 haben wir in erster Linie nach einer offen partizipativ erarbeiteten städtebaulichen Vision gefragt. Diese haben Sie nun erarbeitet — dazu herzliche Gratulation. Obwohl wir als Verein nicht in das Charretteverfahren eingebunden waren und nicht im Verteiler Ihres Schreibens "Kurzvernehmlassung zum Postulat P19/2024: Für eine Buslösung Seefeldstrasse" direkt angeschrieben wurden, erlauben wir uns diesbezüglich eine Stellungnahme.

#### Bahnhof Südseite

Die Erweiterung der Buskanten auf die Südseite des Bahnhofs ist unbestritten. Eine jetzige Festlegung und einzige Weiterverfolgung der Variante S1 erachten wir aufgrund der bekannten Nachteile, insbesondere der dezentralen Lage zum Bahnhof, als überstürzt und nicht zielführend für ein attraktives und intuitiv verständliches öffentliches Verkehrsangebot der Stadt Thun. Daher befürworten wir eine detaillierte Prüfung und Weiterentwicklung der Variante SO. Dabei ist eine Lösung anzustreben, welche mit der bestehenden Baumallee funktionieren kann. Kann dies nicht erzielt werden, sind die betroffenen Einzelbäume, so wie die zu schmälern den Vorgärten aufzuzeigen und im Mitwirkungsverfahren vertiefend zu thematisieren. Denkbar ist insbesondere auch die Weiterentwicklung mit möglichen Haltestellen an der Seefeldstrasse, an der Mönchstrasse (gemäss Variante S3) und an der Länggasse (gemäss Variante S2).

#### Bahnhof Nordseite

Wir sprechen uns generell für eine konzentrierte Buskantenlösung mit kurzen Fussweg-Verbindungen und guter, intuitiver Ersichtlichkeit aus. Dieser Ansatz gilt es auch auf der Nordseite des Bahnhofs zu verfolgen, wo wir uns eine Berücksichtigung der Fliesskante (Linien 31, 32, 33) gemäss Variante N4 an der Aarefeldstrasse in einer Weiterentwicklung erhoffen, welche diesem Ziel am nächsten kommt. Die erstellte Vertiefung Buslösung von Kontextplan bildet eine gute Grundlage für die Weiterentwicklung der Buskantenanordnung. Aufgrund dieser Studie kann unseres Erachtens jedoch keine abschliessende Entscheidung für eine Variante gefällt werden. Wir erhoffen uns, dass die Varianten SO

und die positiven Aspekte der Variante N4 detaillierter ausgearbeitet werden und entsprechende Zusammenhänge am Mitwirkungsverfahren aufgezeigt und nochmals besprochen werden können.

Das Architektur | Forum | Thun ist ein politisch neutraler Verein, deren Mitglieder bestehen aus Fachleuten der Bereiche Architektur, Landschaftsarchitektur, Städtebau und Kunst aus der Region Thun. In Anbetracht der Breite von einbezogenen Interessensverbänden empfinden wir es als angebracht und sind sehr daran interessiert, bei städtebaulichen Projekten mit solch einer Tragweite wie der ESP Bahnhof Thun in den weiteren Entwicklungsprozess miteinbezogen zu werden. Wir danken den Verantwortlichen für eine zukünftige Offenheit.

Für den Bericht:

*Franziska Imhof*  
Projektleiterin Stadtplanung