

Stadt Thun

Kommunaler Gebietsrichtplan Stadtquartier Bahnhof Thun



Erläuterungsbericht

Kommunaler Gebietsrichtplan bestehend aus:

- Richtplankarte
- Richtplankarte
- **Erläuterungsbericht**

17. Juni 2025

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Thun

Auftragnehmerin:

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

KONTEXTPLAN AG, Gutenbergstrasse 6, 3011 Bern
Telefon 058 201 24 00
www.kontextplan.ch, info@kontextplan.ch

Bearbeitung:

David Stettler, dipl. Geograf, Raumplaner FSU
Arthur Stierli, Geschäftsführer
Noemi Häussler, Raumplanerin BSc FHO

Markus Hofstetter, Geschäftsführer
Roland Uhler, BSc FH in Verkehrssysteme
Seraina Hutter, MSc in Infrastruktursysteme

Stadt Thun, Präsidiales und Stadtentwicklung
Florian Kühne, Stadtarchitekt / Co-Leiter Planungsamt
Susanne Szentkuti, Stadtplanerin / Co-Leiterin Planung
Franziska Imhof, Projektleiterin Planungsamt
Sandra Perler, Projektleiterin Planungsamt
Marc Aerni, Projektleiter Planungsamt

Inhaltsverzeichnis

1. Planungsgegenstand	4
1.1 ESP Thun Bahnhof	4
1.2 Entwicklung Stadtquartier Bahnhof Thun	5
2. Perimeter	6
3. Planungsprozess und Projektorganisation	7
3.1 Bisheriger Prozess	7
3.2 Prozess Kommunalen Gebietsrichtplan	8
3.2.1 Öffentliche Mitwirkung	8
3.2.2 Kantonale Vorprüfung	8
3.2.3 Genehmigung	8
3.3 Projektorganisation Kommunalen Gebietsrichtplan	8
3.4 Ausblick auf die nächsten Planungsschritte	9
4. Ziele	10
4.1 Planungsziele	10
4.2 Entwicklungsziele	10
5. Abstimmung mit übergeordneten und kommunalen Planungen und Grundlagen	11
5.1 Überblick	11
5.2 Ebene Stadt	12
5.2.1 Nutzungsplanung	12
5.2.2 Gesamträumliche Strategien und Konzepte	13
5.2.3 Innenstadt	14
5.2.4 Stadtquartier Bahnhof Thun	15
5.3 Ebene Region	18
5.4 Ebene Kanton	20
6. Auswirkungen auf Raum und Umwelt	21
6.1 Ortsbild, Denkmalpflege und Bauinventare	21
6.2 Störfallvorsorge	22
6.3 Lärmschutz	23
6.4 Nichtionisierende Strahlung (NIS)	23
6.5 Naturgefahren	24
6.6 Gewässerraum und Uferschutzplanung	24
Anhang: Glossar	25

1. Planungsgegenstand

1.1 ESP Thun Bahnhof

Das Gebiet um den Bahnhof Thun ist seit 1989 Teil des Programms kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und als solcher im kantonalen Richtplan 2030 festgesetzt. Im Vordergrund steht im ESP Thun Bahnhof aufgrund der zentralen Lage und der optimalen ÖV-Erschliessung die Ansiedlung von Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung im Bereich Dienstleistungen, wobei sich der Standort gemäss kantonalem Richtplan auch für Wohnnutzungen eignet. Die erwünschte räumliche Entwicklung des ESP ist gemäss kantonalem Richtplan durch die Stadt Thun im Rahmen ihrer Planung zu sichern und mit der räumlichen Entwicklung des gesamten Stadtgebiets abzustimmen. Für zusätzliche Wohnanteile ist der ESP unter anderem räumlich zu analysieren, sind basierend darauf die Entwicklungsziele zu formulieren und in der kommunalen Richt- oder Nutzungsplanung behörden- bzw. grundeigentümerverbindlich zu sichern. Die behördenverbindliche Sicherung wird mit vorliegendem kommunalem Gebietsrichtplan (kGRP) umgesetzt.



Abb. 1. Perimeter Entwicklungsschwerpunkt Thun Bahnhof (Quelle: Geoportal Kanton Bern, Juli 2024)

1.2 Entwicklung Stadtquartier Bahnhof Thun

Das beträchtliche Entwicklungs- und Optimierungspotential im Stadtquartier Bahnhof Thun (Perimeter ESP Bahnhof Thun) soll basierend auf den städtischen, regionalen und übergeordneten Grundlagen (siehe Kapitel 5) prioritär umgesetzt werden. Bedeutende Grundlage ist dabei das räumliche Entwicklungsleitbild Stadtquartier Bahnhof Thun.

Das breit abgestützte Entwicklungsleitbild vom April 2024 definiert Leitlinien und Ziele für die zukünftige Entwicklung im Stadtquartier Bahnhof Thun zu folgenden Kernthemen: Mensch und Gesellschaft, Nutzung und Angebot, Ökologie und Stadtklima, Kulisse und Stadtbild, Vernetzung und Mobilität. Es setzt sich aus einem Bericht und einem Entwicklungsleitplan zusammen.

Das Entwicklungsleitbild bildet die belastbare Grundlage für die Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun. Es ist ein verwaltungsanweisendes Instrument für die Stadt sowie gemeinsam unterzeichnete richtungsweisende Grundlage der Planungspartner (SBB, BLS, STI, Post und Stadt als ÖV-Betreibende und/oder Grundeigentümerschaften). Das Entwicklungsleitbild hat aber darüber hinaus keine formell verbindliche Wirkung.

Die im Entwicklungsleitbild dokumentierten Erkenntnisse werden daher mit den vorliegenden Unterlagen in ein behördenverbindliches Instrument, den kommunalen Gebietsrichtplan, übersetzt.

In einem wesentlichen Punkt weicht der kGRP vom Entwicklungsleitbild ab: An der Stadtratssitzung vom 24. Oktober 2024 überwies der Stadtrat ein Postulat zur Buslösung auf der Bahnhofsüdseite an den Gemeinderat. Dieses forderte, die Anordnung der Bushaltekanten nach Möglichkeit in der Seefeldstrasse, nicht wie im Entwicklungsleitbild vorgesehen in der Frutigenstrasse, als Vorgabe für die weiteren Planungsschritte festzulegen. Die danach erarbeitete Vorstudie Bahnhofraum Thun zeigt, dass dies umsetzbar ist. Der kGRP richtet sich deshalb in diesem Punkt nach der Vorstudie.

2. Perimeter

Der Perimeter des kommunalen Gebietsrichtplans umfasst das in der untenstehenden Abbildung dargestellte Gebiet.

Der Perimeter orientiert sich an den Perimetern des kantonalen ESP Thun Bahnhof und dem räumlichen Entwicklungsleitbild, weicht jedoch in Teilbereichen von diesen ab:

Südlich des Bahnhofs wird die Betrachtung auf das Dreieck Frutigenstrasse – Länggasse – Klosestrasse ausgeweitet; dieses Teilgebiet ist Teil der Vorstudie Bahnhofraum Thun, welche die Anordnung der Bushaltekanten in der Seefeld- und Mönchstrasse aufzeigt und in der Klosestrasse eine Dispokante verortet. Nördlich des Bahnhofs wurden die meisten Parzellen entlang des Scherzligwegs von der Betrachtung ausgeklammert; sie sind bebaut und es bestehen derzeit keine Entwicklungsabsichten. Die bestehenden öffentlichen Grünflächen und der Scherzligweg selbst hingegen, sind wichtige Bestandteile des öffentlichen Freiraumgerüsts und Bestandteil des Richtplans.

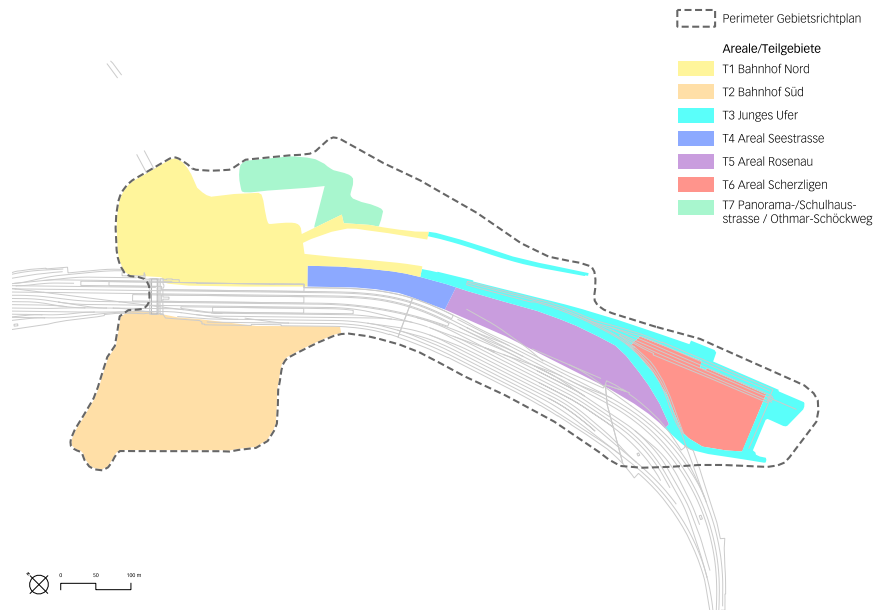


Abb. 2. Perimeter kommunaler Gebietsrichtplan Stadtquartier Bahnhof Thun mit Teilräumen (eigene Darstellung)

3. Planungsprozess und Projektorganisation

3.1 Bisheriger Prozess

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

Vor diesem Hintergrund wurde 2018 das «Grundlagenprojekt Verkehr» erarbeitet und verabschiedet. Dieses fokussierte auf eine Verkehrslösung für den Busbetrieb beim Bahnhof Thun. In der 2019 durchgeführten öffentlichen Mitwirkung wurde einerseits kritisiert, dass zugunsten einer guten ÖV-Erschliessung des Bahnhofs teilweise privates Land in Anspruch genommen werde, andererseits, dass dem Projekt der gesamtheitliche Blick, eine Gesamtvision des Gebiets sowie der Einbezug der Bevölkerung fehle.

Basierend auf diesen Rückmeldungen und den innerhalb des Projekts gewonnenen Erkenntnissen wurde 2021 ein umfassender Planungsprozess («Entwicklung Stadtquartier Bahnhof Thun») gestartet. Im Rahmen einer breiten partizipativen Bedürfnisermittlung mit Einbezug der Bevölkerung wurde in der ersten Phase erarbeitet, was der Raum leisten muss (LeiStbild). Diese Anforderungen wurden in der zweiten Phase, dem Charrette-Verfahren «Stadtquartier Bahnhof Thun», durch multidisziplinäre Teams und unter weiterer partizipativer Beteiligung zu räumlichen und betrieblichen Entwicklungsszenarien für das Stadtquartier verarbeitet. In der dritten und letzten Phase wurden diese Visionen und Ideen im Sinne einer Synthese vertieft und zum räumlichen Entwicklungsleitbild zusammengeführt. Das Entwicklungsleitbild wurde im Sommer 2024 im Rahmen einer Ausstellung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und der Prozess damit abgeschlossen. Für weitere Informationen zum Prozess «Entwicklung Stadtquartier Bahnhof Thun» siehe räumliches Entwicklungsleitbild, Kapitel 5.2.4.

Um die Neugestaltung des Stadtraums Bahnhof Thun als A-Massnahme in das Agglomerationsprogramm (AP) der fünften Generation eingeben zu können, wurde die im räumlichen Entwicklungsleitbild enthaltene Buslösung in der Vorstudie Bahnhofraum Thun vertieft (2024). Gleichzeitig wurde in der Studie überprüft, ob die Bushaltekanten wie vom Stadtrat (Postulat P 19/2024 Betreffend eine Buslösung Seefeldstrasse) gefordert in der Seefeldstrasse, statt wie im Entwicklungsleitbild vorgesehen in der Frutigenstrasse, angeordnet werden können. Anfang 2025 wurden detaillierte Pläne und Kostenschätzungen zuhanden des AP eingereicht.

3.2 Prozess Kommunalen Gebietsrichtplans

Der Planungsprozess des kGRP umfasst folgende Planungsschritte:

Planungsschritt	Zeitraum
Entwurf kGRP (Plan, Massnahmen, Bericht)	bis Mai 2025
Beschluss Gemeinderat zur Mitwirkung	Juni 2025
Öffentliche Mitwirkung	Aug. – Sept. 2025
Einarbeitung Mitwirkungsergebnisse	Okt. – Dez. 2025
Beschluss Gemeinderat zur Vorprüfung	Jan. 2026
Kantonale Vorprüfung (AGR)	Feb. – Mai 2026
Einarbeitung Vorprüfungsergebnisse	Juni – Aug. 2026
Beschluss Gemeinderat zur Genehmigung	Sept. 2026
Genehmigung	anschliessend

3.2.1 Öffentliche Mitwirkung

[An dieser Stelle wird nach der Mitwirkung über das Ergebnis der Mitwirkung und über den Umgang mit den Mitwirkungseingaben informiert. Auch informiert wird über allfällige neue Erkenntnisse der Stadt Thun, die sich aus parallelaufenden Projekten (siehe Kapitel 3.4) ergeben, sofern diese nach der öffentlichen Mitwirkung / vor der kantonalen Vorprüfung zu Anpassungen im kGRP führen.]

3.2.2 Kantonale Vorprüfung

[An dieser Stelle wird nach der Vorprüfung über das Ergebnis der Vorprüfung und über den Umgang mit den Vorbehalten und Hinweisen des Kantons informiert.]

3.2.3 Genehmigung

[An dieser Stelle werden am Ende des Planungsprozesses die Informationen zur Genehmigung vermerkt.]

3.3 Projektorganisation Kommunalen Gebietsrichtplans

Die in den Prozess zur Erarbeitung des kommunalen Gebietsrichtplans (kGRP) involvierten Akteure setzen sich aus verschiedenen Funktionen zusammen und sind in eine Begleit- sowie Projektgruppe unterteilt.

Projektgruppe:

- Florian Kühne, Planungsamt Stadt Thun
- Franziska Imhof, Planungsamt Stadt Thun
- Sandra Perler, Planungsamt Stadt Thun
- Martin Moser, Tiefbauamt Stadt Thun
- Arthur Stierli, David Stettler, ecoptima ag (externe Auftragnehmer)
- Markus Hofstetter, Roland Uhler, kontextplan AG (externer Auftragnehmer)

Begleitgruppe:

- Thomas Trachsel, Umwelt Energie Mobilität Stadt Thun
- Emanuel Buchs, Entwicklungsraum Thun / RVK Oberland-West
- Martin Graf, STI
- Beat Michel, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR)
- Laurent Reusser, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV)
- Markus Wyss, Tiefbauamt des Kantons Bern (TBA)

Auch die Planungspartner des räumlichen Entwicklungsleitbilds (SBB, BLS, STI, Post und Stadt als ÖV-Betreibende und/oder Grundeigentümerschaften) sind in den Prozess einbezogen.

3.4 Ausblick auf die nächsten Planungsschritte

Die Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun geht in eine umsetzungsorientierte Phase über. In dieser werden für einzelne oder mehrere Teilräume zusammen spezifische Folgeprojekte bearbeitet. Basierend auf dem räumlichen Entwicklungsleitbild hat der Thuner Stadtrat an der Sitzung vom 04. Juli 2024 einstimmig einen Kredit von 1.36 Mio. CHF für die ersten unmittelbar anstehenden Folgeprojekte gesprochen. Dies sind das Freiraumkonzept Stadtquartier Bahnhof Thun, das Betriebs- und Gestaltungskonzept / Vorprojekt Stadt-raum Bahnhof Thun sowie die Anpassung der Überbauungsordnung UeO h Aarefeld-Bahnhofplatz. Parallel dazu werden durch die Grundeigentümer erste Machbarkeits- und Potentialstudien zu den Arealentwicklungen angestossen. Diese und weitere für die Umsetzung des räumlichen Entwicklungsleitbilds erforderlichen Schritte sind im Massnahmenband des kGRP enthalten.

4. Ziele

4.1 Planungsziele

Mit dem vorliegenden kommunalen Gebietsrichtplan sollen die wichtigsten Grundsätze des räumlichen Entwicklungsleitbilds und der nachgelagerten Vorstudie Bahnhofraum Thun behördenverbindlich gesichert werden. Der kGRP soll als Arbeitsinstrument für die zielgerichtete räumliche und verkehrliche Entwicklung des Stadtquartiers dienen, indem er die dafür notwendigen Massnahmen festlegt. Darüber hinaus soll er als wichtiges Koordinations- und Steuerungsinstrument für die Stadt Thun sowie für weitere betroffene Behörden und Partner dienen.

4.2 Entwicklungsziele

Für den kGRP gelten die Entwicklungsziele gemäss räumlichem Entwicklungsleitbild Stadtquartier Bahnhof Thun. Abgeleitet aus dem räumlichen Entwicklungsleitbild sind im Dokument Richtplantext und Massnahmenband in Kapitel 2 übergeordnete Entwicklungsziele und allgemeine Entwicklungsgrundsätze festgehalten. Für die einzelnen Teilräume sind die Ziele in den jeweiligen Kapiteln des Massnahmenbands beschrieben.

Die übergeordneten Entwicklungsziele sind:

- Umsetzbare, bezüglich Freiraum, Siedlung und Verkehr sorgfältig abgestimmte städtebauliche Entwicklung.
- Durchgehendes, attraktives, öffentliches Freiraumgerüst:
 - zur Attraktivierung und Belebung des Stadtquartiers Bahnhof Thun
 - zur Fuss- und Veloverkehrsvernetzung zwischen Innenstadt – Stadtquartier Bahnhof – Nachbarsquartieren – Thunersee
 - zur Anbindung der Teilräume Seestrasse – Rosenau – Scherzligen
 - zur Grünraumvernetzung zwischen verschiedenen durchgrüneten Nachbarsquartieren und Gewässern zugunsten der Biodiversität
 - zur Sicherstellung guter klimatischer Bedingungen im Stadtquartier und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels
- Dichtes, qualitativ hochwertiges Arbeits- und Wohnquartier mit attraktiven Aussenräumen.
- Stärkung der Funktion als multimodale Verkehrsdrehscheibe und Bindeglied zu den nördlich und südlich angrenzenden Stadträumen.
- Stärkung und Quervernetzung von Fuss- und Veloverkehr, Stärkung und Sicherstellung der Funktion des öffentlichen Verkehrs sowie Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.
- Hoher Stellenwert der Schifffahrt mit attraktiven Räumen für Betrieb und für Passagiere sowie Vernetzung zu einzigartiger Drehscheibe Bahn – Bus – Schiff.

5. Abstimmung mit übergeordneten und kommunalen Planungen und Grundlagen

Dieses Kapitel gibt Auskunft über die Planungen und Grundlagen, welche für die Inhalte des kGRP bestimmend sind und zeigt auf, wie der kGRP darauf abgestimmt ist.

5.1 Überblick

Der kommunale Gebietsrichtplan berücksichtigt die nationalen, kantonalen, regionalen und städtischen Planungen und Grundlagen, insbesondere folgende:

- Räumliches Entwicklungsleitbild Stadtquartier Bahnhof Thun (2024) mit Beilagen
 - Entwicklungsleitplan
 - Bericht Vertiefung Buslösung
 - Denkmalpflegerische und ortsbildliche Grobanalyse
 - Fachgutachten Lärm, Störfall
- Vorstudie Bahnhofraum Thun (2024)
- LeiStbild Stadtquartier Bahnhof Thun (2023)
- Charrette-Bericht Schlussbericht (2022)
- Grundlagenprojekt Verkehr (2019)
- Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Innenstadt (2025)
- Studie ÖV-Thun: Vertiefung Innenstadt (2019)
- Strategie Stadtentwicklung
- Stadtentwicklungskonzept STEK 2035
- Gesamtverkehrskonzept GVK Stadt Thun 2035
- Wohnstrategie 2030
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2025 (Stand Mitwirkung)
- Regionales Angebotskonzept RAK 2027-2030 (Stand Mitwirkung)
- Agglomerationsprogramm 5. Generation
- Verkehrsmanagement (VM) Region Thun
- Thun – Vertiefende ÖV-Studie Raum Thun/Steffisburg (2024)
- Kantonaler Richtplan (RP)
- Raumplanungsgesetz (RPG)

5.2 Ebene Stadt

5.2.1 Nutzungsplanung

Planungsrechtliche Ausgangslage Folgende rechtskräftige Planungsinstrumente sind im Perimeter des kGRP vorhanden:

Planungsinstrument	In Kraft
UeO h «Aarefeld-Bahnhofplatz»	31.12.1991 Rev.: 08.02.2004/23.03.2004
ZPP AM Mönchstrasse	16.02.2012/31.07.2012
ZPP P «Aarefeld Nord»	20.07.1998
ZPP O «Bahnhof West»	17.11.2022
Uferschutzplan «Bahnhof-Schadau»	17.11.2022
Uferschutzplan «Inseli»	31.12.1993
Zonenplan mit:	Stand 12.07.2024
– Zone Wohnen W2	
– Zone Wohnen/Arbeiten W/A3+	
– Zone Arbeiten A	
– Zone für öffentliche Nutzungen	
– Uferschutzzone	
– Ortsbildgebiet V	

Anpassungen der Planungsinstrumente sind als Massnahmen im kGRP enthalten. Zu Uferschutzplänen siehe auch das Kapitel 6.6.

OPR Teile des kGRP (konkret Gebiet UeO h und Areale Seestrasse, Rosenau, Scherzligen) waren von der letzten Gesamtrevision der Ortsplanung (OPR) ausgenommen. Für diese sind entsprechend die Bestimmungen gemäss Bauordnung 1986 oder Baureglement 2002 massgebend. Die baurechtlichen Vorschriften zu diesen Arealen werden in den nächsten Jahren im Rahmen von ZPP und/oder UeO, teilweise gestützt auf qualitätssichernde Verfahren, erarbeitet und erlassen. Entsprechende Massnahmen sind im kGRP enthalten.

Die Anpassung des Baulinienkatasters gemäss OPR umfasst grundsätzlich das gesamte Gemeindegebiet, also auch die von der Ortsplanungsrevision ausgenommenen Gebiete. Eine Anpassung von Baulinien in von der Ortsplanungsrevision ausgenommenen Gebieten (z.B. ESP Bahnhof Thun/Rosenau) wird basierend auf den Ergebnissen laufender Verfahren geprüft und bei Bedarf losgelöst von der Ortsplanungsrevision vorgenommen (gem. Erläuterungsbericht OPR).

5.2.2 Gesamträumliche Strategien und Konzepte

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

- | | |
|----------------------------|---|
| Strategie Stadtentwicklung | <ul style="list-style-type: none">– Stadt nach innen entwickeln und erneuern (Stadtgestaltung und Entwicklung)– Wirtschaftsstandort und Wertschöpfung stärken, touristisches Angebot verbessern, Innenstadt lebendig erhalten (Wirtschaft und Arbeit)– Attraktives Wohnen fördern (Menschen und Wohnen)– Städtische Mobilität effizient und umweltfreundlich bewältigen (Verkehr, Umwelt und Energie)– Bildungsangebot weiterentwickeln, Kulturangebote festigen (Bildung, Jugend und Kultur)– Räume für Bewegung und Sport anbieten (Freizeit, Sport und Erholung)– Natur und Landschaft nachhaltig fördern– Stadt in der Agglomeration stärken (Stadt, Agglomeration und Region)– Finanziellen Spielraum nachhaltig verbessern (Finanzen und Verwaltung) |
| STEK 2035 | <ul style="list-style-type: none">– Arbeitsgebiete nach innen entwickeln und Flächen verfügbar machen; emissionsarme Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe an gut erschlossenen Lagen in Mischgebieten integrieren; zusätzliche Flächen insbesondere für Arbeitsplätze des tertiären Sektors schaffen (Arbeiten).– Zentren und Mischgebieten zur Ansiedlung hochwertiger Dienstleistungen mit gut qualifizierten Arbeitnehmenden und urbanem Wohnraum attraktiveren; die Thuner Innenstadt als Hauptzentrum und Schwerpunkt des öffentlichen Lebens stärken (Zentren, Mischgebiete).– Ökologisch und landschaftlich wertvolle Lebensräume bewahren und stärken; Nutzungsvielfalt und die optimale Zugänglichkeit zu den Landschafts- und inneren Frei- und Grünräumen fördern; gute Vernetzung der Grünräume sicherstellen (Landschaft, Freiraum).– Bahnhof Thun als regionale, effiziente Verkehrsdrehscheibe optimieren und neugestalten; attraktive öffentliche Räume für alle Thunerinnen und Thuner schaffen (Stadtraum, Mobilität). |
| GVK 2035 | <p>Die im GVK analysierten Defizite im Bahnhofsgelände können mit dem räumlichen Entwicklungsleitbild bzw. kGRP mehrheitlich behoben oder die Situation verbessert werden. Auch werden wichtige Ziele und Grundsätze, insbesondere das Ziel 5 «Bahnhof als effiziente Verkehrsdrehscheibe optimieren», erfüllt. Die Massnahme G1 «Verkehrsknotenpunkt und ESP Bahnhof Thun» wird umgesetzt. Ausserdem bestehen enge Zusammenhänge zu den Massnahmen M2 «Umwidmung Seestrasse», V6 «Ausbau Veloparkierungsangebot» und F5 «Begegnungsräume», welche in die Entwicklung einfließen werden.</p> |

Wohnstrategie
2030

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

Weitere übergeordnete städtische Grundlagen, die in der Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun berücksichtigt werden, sind die Klimastrategie und das Biodiversitätskonzept.

5.2.3 Innenstadt

ÖV Thun: Vertiefung
Innenstadt

In der Studie »ÖV Thun: Vertiefung Innenstadt« (Metron Verkehrsplanung AG, 2019; Federführung RVK) wird das Thema der Bushoferweiterung nach Süden sowie der Durchmesserlinien aus dem GVK aufgegriffen. Im Rahmen dieser Studie wurden verschiedene Linienverknüpfungen und Linienführungen geprüft. Aus der Studie resultiert ein auf den Bedarf abgestimmtes kurz-/ mittelfristiges ÖV-Zielbild. Zudem wurden Potenziale für die Weiterentwicklung des Busangebots aufgezeigt. Das Zielbild sieht vor, die Buslinien 4 und 5 zu einer Durchmesserlinie zu verknüpfen und die Haltestellen der Buslinien 3 und 4/5 vom Bahnhofplatz auf die Südseite des Bahnhofs Thun zu verschieben. Dies ist Teil der Lösung des räumlichen Entwicklungsleitbilds bzw. der Vertiefung Buslösung sowie der Vorstudie Bahnhofraum Thun. Entsprechend ist auch der kGRP darauf ausgerichtet.

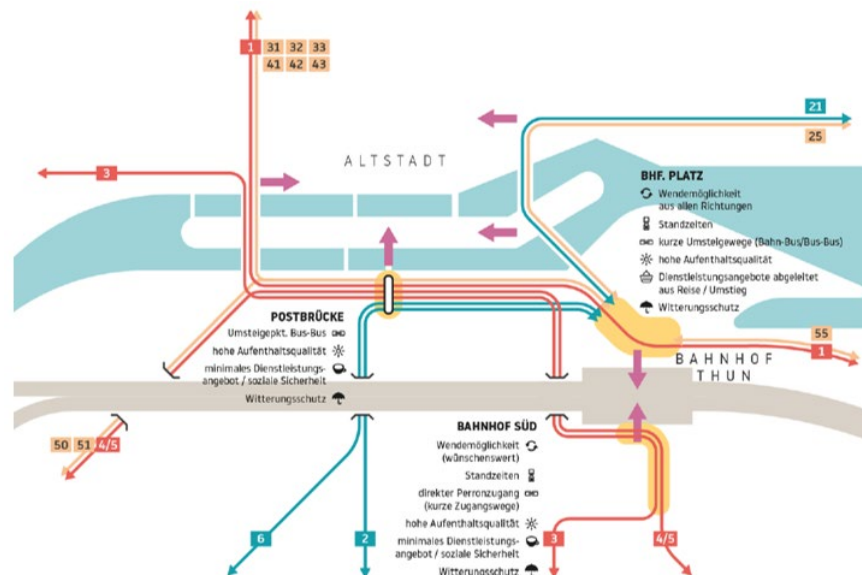


Abb. 3. Kurz-/mittelfristiges ÖV-Zielbild gemäss Studie Metron

BGK Innenstadt

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Innenstadt entwickelte für die Aarest- rasse und die beiden Nord-Süd-Verbindungen (Guisanplatz – Burgersrasse und Maulbeerkreisel – Burgerstrasse) sowohl betriebliche als auch gestalterische Ansätze. Betrieblich zielen die Lösungen darauf ab, mittels besserer Steuerung und Dosierung den Verkehr zu verflüssigen und so für sämtliche

Verkehrsteilnehmende die Situation zu verbessern. Gestalterisch wurden standardisierte, aber ortsspezifische Gestaltungselemente entwickelt. Der Knoten Maulbeerplatz bildet die Schnittstelle zwischen dem BGK Innenstadt und dem Stadtraum Bahnhof. Zwischen den beiden Planungen ist eine Abstimmung erfolgt. Dabei sind die Ergebnisse aus dem Stadtraum Bahnhof – namentlich die Bushaltekanten auf dem Bahnhofplatz und in der Bahnhofstrasse – als Rahmenbedingung ins BGK Innenstadt eingeflossen.

5.2.4 Stadtquartier Bahnhof Thun

Räumliches Entwicklungsleitbild

Wichtigste Ansätze aus dem räumlichen Entwicklungsleitbild Stadtquartier Bahnhof Thun, die mit dem kGRP gesichert werden, sind:

- Entwicklung Stadtquartier als Bindeglied
- Zeitlich unabhängige Entwicklung in Teilräumen
- Bauliche Entwicklungen basierend auf einem klaren, stabilen Freiraumgerüst
- Attraktivierung und Neuschaffung von öffentlichen Freiräumen
- Attraktivierung der multimodalen Verkehrsdrehscheibe
- Nachhaltige, klimaangepasste Arealentwicklungen
- Denkmalpflege und ISOS kompatible, sorgfältige städtebauliche Entwicklung

Weitere Entwicklungsgrundsätze sind im Richtplantext und Massnahmenband des kGRP festgehalten. Darüber hinaus dient das räumliche Entwicklungsleitbild als zentrales, erläuterndes und wegleitendes Dokument.

Der kGRP weicht einzig von der Buslösung auf der Bahnhofsüdseite vom räumlichen Entwicklungsleitbild ab. Diesbezüglich nimmt der kGRP die Lösung der Vorstudie Bahnhofraum Thun auf.

Bericht Vertiefung Buslösung

Parallel zur Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbilds Stadtquartier Bahnhof Thun wurde die favorisierte Buslösung aus dem Charrette-Verfahren vertieft. In diesem Schritt wurde sie auf das GVK 2035, auf die Studie «ÖV Thun: Vertiefung Innenstadt» und auf das regionale Angebotskonzept (RAK) abgestimmt. Die Erarbeitung erfolgte unter Einbezug der betroffenen Betriebe (STI, BLS, SBB), der zuständigen Ämter (Amt für öffentlichen Verkehr, Tiefbauamt der Stadt Thun, Fachstelle Umwelt Energie Mobilität sowie dem Planungsamt) und der regionalen Verkehrskonferenz (RVK).

Der bereits mehrfach ausgewiesene Bedarf, Busse auch auf der Bahnhofsüdseite anzuordnen, hat sich im Charrette-Verfahren und in der darauffolgenden Vertiefung der Buslösung erneut bestätigt. Gemäss favorisiertem Charrette-Ergebnis wurden daher auf der Bahnhofsüdseite zwei Mittelperrons in der Frutigenstrasse angeordnet. Bewusst in Kauf genommen wurden dabei die Herausforderungen bezüglich des Verkehrsflusses auf der Frutigenstrasse und den Umsteigewegen zwischen den betroffenen Buslinien und der Bahn. In den Folgeprojekten sollte die Lösung dahingehend überprüft und weiterentwickelt werden.

Kernelemente der Buslösung auf der Bahnhofnordseite sind ein Bushof auf dem Bahnhofplatz sowie die Aktivierung der Seestrasse als Stadtboulevard mit Bushaltekanten. Gleichzeitig wird die Schiffländte verbreitert. Mit der Verlegung des heutigen Buswende- und Wartebereichs im Othmar-Schoeck-Weg kann zudem der Bereich beidseits des Schifffahrtskanals für den Fuss- und Veloverkehr und als öffentlicher Raum stark aufgewertet werden. Die Lösungen auf der Bahnhofnord- und auf der Bahnhofsüdseite stehen in enger Abhängigkeit zueinander (Platzverhältnisse und Anzahl Haltekanten, Durchmesserlinien usw.). Für das Funktionieren als Gesamtlösung müssen beide Seiten realisiert werden.

Bei den Bushaltekanten handelt es sich mehrheitlich um Fliesskanten. Dadurch sind keine unabhängigen Zu- und Wegfahren von hintereinanderstehenden Bussen möglich, dafür aber eine kompakte, platzsparende Anordnung der Haltekanten. Aufgrund der damit verbundenen Einschränkung für den Busbetrieb erfolgte im Rahmen der Vertiefungsarbeiten sowie der aktuellen Angebotsplanung eine auf Ankunfts- und Abfahrtszeiten abgestimmte, sorgfältige Linienzuordnung zu den Haltekanten. Nur mit dem Einsatz von Fliesskanten konnte eine Lösung im eng begrenzten Bahnhofraum gefunden werden. Verbunden mit zukünftigen Taktverdichtungen lässt dieses Konzept weitere Angebotssteigerungen zu.

Der kGRP weicht einzig von der Buslösung auf der Bahnhofsüdseite von der Vertiefung Buslösung ab. Diesbezüglich nimmt der kGRP die Lösung der Vorstudie Bahnhofraum Thun auf.

Vorstudie Bahnhofraum Thun

Um die Neugestaltung des Stadtraums Bahnhof Thun als A-Massnahme in das Agglomerationsprogramm (AP) der fünften Generation eingeben zu können, wurde die im räumlichen Entwicklungsleitbild enthaltene Buslösung in der Vorstudie Bahnhofraum Thun vertieft (2024). Im Rahmen dieser Vorstudie wurde auch nachgewiesen, dass die Bushaltekanten im Süden wie vom Stadtrat (Postulat P 19/2024 Betreffend eine Buslösung Seefeldstrasse) gefordert in der Seefeld- und Mönchstrasse, statt wie im Entwicklungsleitbild vorgesehen in der Frutigenstrasse, angeordnet werden können. Der kGRP baut auf den Ergebnissen der Vorstudie auf und sieht deshalb auf der Südseite des Bahnhofs die Bushaltekanten in der Seefeld- und Mönchstrasse statt in der Frutigenstrasse vor.

Grobanalyse Denkmalpflege / ISOS

Die Entwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun betrifft ein Ortsbild von nationaler Bedeutung und verschiedene Denkmäler, die in Inventaren verzeichnet sind. Im Rahmen des Charrette-Verfahrens fand eine Auseinandersetzung mit diesen Themen statt. Zudem wurde während der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbilds eine «Denkmalpflegerische und ortsbildliche Grobanalyse» erarbeitet. Diese kam zum Schluss, dass das Vorhaben nicht in einem grundsätzlichen Widerspruch zum Ortsbild- und Denkmalschutz steht. Es sei sicherzustellen, dass die Schutzinteressen in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Die Erhaltungsziele seien als verbindliche Rahmenbedingungen in

die kommenden Planungen zu integrieren und die kantonale Denkmalpflege sei einzubeziehen.

Zum Teilraum Rosenau ist im kGRP eine entsprechende Massnahme enthalten. Siehe auch Kapitel 6.1.

Fachgutachten Lärm, Störfall	Im Rahmen der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungsleitbilds wurde ein Fachgutachten zu den Themen Lärm und Störfall auf Basis des favorisierten Charrette-Ergebnisses in Auftrag gegeben. Gemäss Resultat sind keine konzeptbestimmenden Auswirkungen auf das räumliche Entwicklungsleitbild zu erwarten. Die Themen sollten mit baulichen und betrieblichen Massnahmen gelöst werden können. Damit bildet das räumliche Entwicklungsleitbild eine belastbare und stufengerechte Grundlage für die weitere Entwicklung. In Folgeplanungen zu den Teilräumen müssen die Abklärungen vertieft und in Bezug auf Strassenlärm, nicht ionisierende Strahlung (NIS) und Erschütterungen ergänzt werden. Entsprechende Massnahmen sind im kGRP enthalten. Siehe auch Kapitel 6.2 und 6.3.
LeiStbild	Die Ergebnisse aus dem LeiStbild sind in das Charrette-Verfahren und damit auch in das räumliche Entwicklungsleitbild sowie in den kGRP eingeflossen. Siehe dazu auch Kapitel 3.1.
Charrette-Schlussbericht	Die Charrette-Ergebnisse sind im Rahmen einer Synthese in das räumliche Entwicklungsleitbild und damit in den kGRP eingeflossen. Siehe dazu auch Kapitel 3.1.
Grundlagenprojekt Verkehr	Das Grundlagenprojekt Verkehr (2019) befasste sich mit einer Verkehrslösung für den Busbetrieb beim Bahnhof Thun. Es wurde aufgezeigt, dass ein Busbetrieb mit Haltekannten in der Seefeldstrasse funktionieren kann. In der Vorstudie Bahnhofraum Thun wurde diese Lösung aufgrund der Forderung des Stadtrats (<u>Postulat P 19/2024 Betreffend eine Buslösung Seefeldstrasse</u>) wieder <u>aufgegriffen und optimiert</u> .

5.3 Ebene Region

RGSK 2021/2025	<p>Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Thun-Oberland West umfasst die mittel- bis langfristigen räumlichen Abstimmung zwischen Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung. Es beinhaltet ausserdem die behördenverbindlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung (AP). Die RGSK und AP werden alle vier Jahre überarbeitet. Das rechtskräftige RGSK 2021 wurde im Dezember 2021 genehmigt und wird voraussichtlich Ende 2025 vom RGSK 2025 abgelöst.</p> <p>Im Perimeter des ESP Thun Bahnhof ist das Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet Rosenau-Scherzligen (Massnahme TOW.S-UV-.1.10) im RGSK 2021 enthalten. Die Massnahme beschreibt den Planungsprozess zur Klärung der städtebaulichen und nutzungsmässigen Klärung des Bereichs zwischen Bahnlinie und Aare im Osten des Bahnhofs und identifiziert die spezifische Potenziale für Wohnen, Dienstleistungsnutzungen und allenfalls touristische Nutzungen.</p> <p>Das auf regionaler Ebene bereits beschlossene (aber noch nicht genehmigte) RGSK 2025 nimmt die Ergebnisse aus den bisherigen Planungsprozessen im Stadtquartier Bahnhof Thun auf und entwickelt die Massnahme aus dem RGSK 2021 weiter. Das Stadtquartier ist als Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiet «ESP Bahnhof Thun» (Massnahme TOW.S-UV.1.9; gemischt genutztes Gebiet mit Schwerpunkt Wohnen) im RGSK 2025 enthalten. Die Inhalte des RGSK und des kGRP sind somit optimal aufeinander abgestimmt.</p>
Agglomerationsprogramm 5. Generation	<p>Auf Basis des räumlichen Entwicklungsleitbilds Stadtquartier Bahnhof Thun wurden folgende Massnahmen ins Agglomerationsprogramm der 5. Generation aufgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite (5. Generation, A-Horizont)- Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse und Schiff-ländte (5. Generation, A-Horizont)- Neugestaltung Bahnhof Thun, 2. Etappe, Nordseite des Bahnhofs (5. Generation, B-Horizont) <p>Massnahmen zur Erweiterung der Personenunterführung Mitte sowie zur Aufwertung des Uferraums und der Seestrasse wurde im C-Horizont eingegeben.</p>
RAK 2027- 2030	<p>Das Regionale Angebotskonzept (RAK) 2027 – 2030 der RVK Oberland West zeigt die mittel- bis langfristige Perspektive des öffentlichen Verkehrs für die Region auf und dient dem Kanton als Grundlage zur Erarbeitung des kantonalen ÖV-Angebotsbeschlusses der Periode 2027 – 2030. Im RAK 2027 – 2030 werden die Ergebnisse des Charrette-Verfahrens (Einführung von Flieskantenn und Haltekanten auf der Bahnhofssüdseite) als Grundlage für die mittel- bis längerfristige Entwicklung des ÖV-Angebots aufgenommen. Es wird zudem beabsichtigt, dass die Haltestelle Postbrücke längerfristig noch stärker in den Fokus gerückt wird und als Umsteigeknoten der Durchmesserlinien dienen soll, um den Bahnhof Thun weiter zu entlasten. Verknüpfungen von Radiallinien zu Durchmesserlinien sind im aktuellen RAK noch nicht vorgesehen.</p>

Vertiefende ÖV-
Studie Raum
Thun/Steffisburg

Die ÖV-Studie Raum Thun/Steffisburg wurde parallel zum RAK 2027 – 2030 erarbeitet. Im Rahmen dieser Studie wurden verschiedene Fragestellungen bearbeitet. Die Ergebnisse daraus sind ins RAK 2028 – 2030 eingeflossen.

Ein Themenbereich in der ÖV-Studie war der ESP Bahnhof Thun. Es erfolgte eine betriebliche Prüfung der Buslösung aus dem räumlichen Entwicklungsleitbild. Es bestätigte sich, dass die Aufteilung in Busbahnhof Nord und Süd eine gewünschte Entlastung für die Haltekantensituation am Bahnhofplatz erwirken kann und dass sich mit der vorgeschlagenen Haltestellenanordnung auf der Nordseite sich die Anforderungen aus Sicht Betrieb weitgehend erfüllen lassen. Zwei Konflikte lassen sich betrieblich lösen (geringfügige Anpassungen am Fahrplan, Neuzuteilung einer Ausstiegskante, Anpassung der betrieblichen Durchbindungen). Bei zwei weiteren Konflikten auf der Bahnhofnordseite sind infrastrukturelle Anpassungen am bestehenden Entwurf notwendig, welche einen erhöhten Platzbedarf mit sich ziehen. Diese sind in den Nachfolgeplanungen zu berücksichtigen. Für die Südseite kam die ÖV-Studie zum Schluss, dass ein Haltestellenstandort in der Frutigenstrasse aus vielerlei Gründen suboptimal ist. Aus Betriebs- und Fahrgastsicht wird ein Haltestellenstandort in der Seefeld- und Mönchstrasse als sinnvoller erachtet (kürzere Umsteigewege, einfache Orientierung).

Als weiteres Thema wurden in der ÖV-Studie Optimierungen im Korridor Thun – Steffisburg betrachtet. U.a. wurde geprüft, ob die Regionallinien vorzeitig eingekürzt oder an andere Bahnhöfe (z.B. Steffisburg) geführt werden könnten. Als Bestvariante hat sich herausgestellt, die Regionalbuslinien weiterhin bis zum Bahnhof Thun zu führen, diese aber auf dem gemeinsam mit der Stadtlinie 1 befahrenen Abschnitt nicht mehr an jeder Haltestelle halten zu lassen (Regionallinien als Expressbusse). Für den Stadtraum Bahnhof Thun ergibt sich damit keine zusätzliche Entlastung.

VM Region Thun

Mit dem geplanten Verkehrsmanagement (VM) Region Thun soll die Frutigenstrasse auch die Funktionen des durchleitenden Elements und als Stauraum einnehmen. Durch die Anordnung der Bushaltekanten in der Seefeld- und Mönchstrasse wird der kGRP den an die Frutigenstrasse gestellten Anforderungen gerecht.

5.4 Ebene Kanton

Kantonaler Richt-
plan 2030

Im Richtplan des Kantons Bern (KRP) ist das Gebiet Bahnhof Thun als kantona-
ler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) bezeichnet (siehe Kap. 1.1):

Die erwünschte räumliche Entwicklung des ESP ist gemäss KRP durch die Stadt
Thun im Rahmen ihrer Planung zu sichern und mit der räumlichen Entwicklung
des gesamten Stadtgebiets abzustimmen. Für zusätzliche Wohnanteile ist der
ESP unter anderem räumlich zu analysieren, sind basierend darauf die Entwick-
lungsziele zu formulieren und in der kommunalen Richt- oder Nutzungsplanung
behörden- bzw. grundeigentümergebunden zu sichern. Die grundeigentümerge-
bundenliche Sicherung erfolgt mit vorliegendem kommunalem Gebietsricht-
plan.

Das Gebiet Rosenau-Scherzligen als Teil des kantonalen ESP Bahnhof Thun ist
im KRP (Massnahmenblatt A_08) als «prioritäres Entwicklungsgebiet Wohnen /
gemischte Nutzungen aus kantonaler Sicht» vermerkt. Der Kanton anerkennt
damit die städtische und regionale Beurteilung, dass sich dieses Gebiet «be-
sonders gut für eine Wohnnutzung resp. eine gemischte Nutzung mit grossem
Anteil Wohnen eignet». Die Gemeinden sind angehalten, im Rahmen ihrer
(Orts)Planung aufzuzeigen, wie die bezeichneten Gebiete «mit hoher Priorität,
angemessener Dichte, hoher städtebaulicher Qualität und entsprechenden
Freiräumen der vorgesehenen Nutzung zugeführt werden». Mit den Festlegun-
gen im KGRP setzt die Stadt Thun auch diesen Auftrag auf behördenverbindli-
cher Stufe um.

6. Auswirkungen auf Raum und Umwelt

In Kapitel 6 werden weitere im Richtplanperimeter betroffene Interessen dargestellt und die Abhängigkeiten respektive Auswirkungen der Planung auf diese Interessen beschrieben.

6.1 Ortsbild, Denkmalpflege und Bauinventare

ISOS	<p>Das Gebiet Stadtquartier Bahnhof Thun ist im Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) mit dem Schutzziel C verzeichnet, einzelne Bauten (Bahnhofsgebäude, Valentini-Gebäude) und Elemente liegen in der höchsten Schutzklasse A.</p> <p>Das ISOS und der adäquate Umgang mit den Schutzzielen war Thema im Charrette-Verfahren; die kantonale Denkmalpflege war an den entsprechenden Workshopveranstaltungen vertreten. Im Rahmen der Arbeiten wurde in unterschiedlichen Szenarien aufgezeigt, wie das ISOS berücksichtigt werden kann und dass mit dem ISOS kompatible, sorgfältige städtebauliche Entwicklungen möglich sind. Mit dem Prinzip, die Entwicklung auf Basis der bestehenden Strukturen voranzutreiben, werden einerseits alle im ISOS genannten Elemente wie z.B. das Bahnhofgebäude (ISOS-Nr. 5.1.1) erhalten. Andererseits kann der Charakter des Gebiets – trotz einer klaren Weiterentwicklung – dennoch optimiert werden.</p>
Denkmalpflege	<p>Verschiedene Objekte im Perimeter sind überdies im Inventar der kantonalen Denkmalpflege enthalten. Auch hierzu gibt es Möglichkeiten, diese in eine bauliche Entwicklung zu integrieren (Umnutzung, Transformation, Erweiterung) oder in nachfolgenden qualitätssichernden Verfahren einen allfälligen Ersatz zu prüfen. Eine „Denkmalpflegerische und ortsbildliche Grobanalyse“ wurde im Rahmen des Entwicklungsleitbildprozesses vorgenommen (vgl. Kapitel 3.1 resp. 5.2.4).</p>
Bauinventar	<p>Die im kantonalen Bauinventar erfassten Bauten sind in der Richtplankarte orientierend dargestellt.</p>
ISBA	<p>In Zusammenarbeit mit der Fachstelle Denkmalpflege der SBB wurde eine erste Analyse und Einschätzung gemacht (siehe Absatz ISBA unten und Beilage). Ein Objekt (Aufnahmegebäude neben Bahnhof-Hauptbaute) aus dem Inventar der schützenswerten Bauten und Anlagen der SBB (ISBA) befindet sich vollständig im Betrachtungsperimeter. Es ist als Kulturdenkmal (Art. 3 NHG) zur Aufnahme ins ISBA vorgesehen und mutmasslich von nationaler Bedeutung (Art. 4 NHG).</p>

Nachfolgende Erhaltungsziele werden dem Objekt zugeschrieben:

- Der ungeschmälerte Erhalt des Objektes ist sicherzustellen.
- Gebäudeäusseres: Fassaden, Fassadenöffnungen; bauzeitliche Türen und Fenster; Dachkonstruktion, Geländer.
- Gebäudeinneres: alle statisch wirksamen Teile des Tragwerks von Fassaden, Innenraum und Dach; Treppenhaus, bauzeitliche Oberflächen, bauzeitliche eingebaute Ausstattungen, künstlerischer Schmuck.
- Umgebungsschutz: Das Objekt darf in seiner Wirkung nicht beeinträchtigt werden.

Die Schutzziele stehen nicht im Konflikt mit der geplanten Entwicklung. Vielmehr wird die Wirkung des Gebäudes in seiner Wirkung verbessert, da dieses durch die Definition von Aufenthaltsflächen von störenden Anbauten befreit wird.

6.2 Störfallvorsorge

Die Planung befindet sich im Konsultationsbereich der Bahnstrecke, auf welcher Gefahrguttransporte (Alptransit-Route) stattfinden. Somit sind die Bestimmungen der Störfallverordnung zu beachten.

Die Risikorelevanz von konkreten Vorhaben sind gemäss der Planungshilfe «Koordination Störfallvorsorge in der Raumplanung» AGR et. al. vom März 2018 zu überprüfen. Die Schwellenwerte werden mit den zum heutigen Zeitpunkt vorhandenen und den zu erwartenden zusätzlichen Raumnutzern auf den verschiedenen Teilflächen voraussichtlich deutlich überschritten. Mit der Überschreitung der Referenzwerte ist die Planung als risikorelevant einzustufen. Die Vorgaben und Empfehlungen der Planungshilfe können Auswirkungen auf die Bebaubarkeit der Baufelder entlang der Bahnlinie haben.

In den Vorgaben für die qualitätssichernden Verfahren ist auf diesen Sachverhalt hinzuweisen und es sind erste Empfehlungen für die Bebauung der Baufelder zu formulieren und auf Auflagen zur Risikominderung hinzuweisen.

Im Rahmen der Nutzungsplanung sind die raumrelevanten Massnahmen gemäss Art. 95 im Baureglement der Stadt Thun zu berücksichtigen und auf erforderliche Schutzmassnahmen an den Objekten hinzuweisen. Erste Abklärungen und Massnahmen wurden im "Fachgutachten Lärm, Störfallvorsorge" zum ESP Bahnhof Thun vom Dezember 2023 aufgezeigt. Diese gilt es mit dem Baugesuch abschliessend auszuarbeiten und festzulegen.

6.3 Lärmschutz

Die in Zukunft gemischt genutzten Teilräume mit Wohnanteil haben die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) einzuhalten.

Bahnlärm

Das Planungsgebiet ist aufgrund der Lage entlang der Bahnlinie lärmbelastet. Daher sind primär Massnahmen zum Schutz der Raumnutzenden vor Bahnlärm zu prüfen respektive zu erlassen. Eine Herausforderung ist insbesondere der Lärmschutz nachts vor Emissionen der Güterzüge. Neubauten haben die Immissionsgrenzwerte gemäss LSV einzuhalten. Diese betragen in der ES III tags 65 dBA, nachts 55 dBA. Lärmgutachten wurden bisher nicht erstellt. Solche sind als Grundlage für die Qualitätssichernden Verfahren zu erarbeiten und bilden die Basis für Auflagen und Empfehlungen für die Bebauung der Baufelder.

Strassenlärm

Insbesondere im Teilraum Bahnhof Süd ist auch der Schutz vor Strassenlärm zu beachten. Der kGRP sieht hier keine grösseren baulichen Veränderungen respektive Planungsmassnahmen in der städtischen Nutzungsplanung vor. Allerdings wird mit dem kGRP im Stadtquartier Bahnhof Thun generell eine autoreduzierte Entwicklung und im Teilraum T2 spezifisch auf der Seefeld- und Mönchstrasse eine Verkehrsreduktion angestrebt (vgl. Massnahme M-M.2.1).

6.4 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

In den in Zukunft gemischt genutzten Teilräumen mit Wohnanteil entlang der Bahnlinie werden Orte mit empfindlicher Nutzung (OMEN) im Sinne der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) entstehen. Aus diesem Grund wird die von der Bahn verursachte NIS-Belastung auf die Areale gemäss den Vorgaben der NISV zu bestimmen sein. Die entsprechende Untersuchung kann als Grundlage für die Qualitätssichernden Verfahren durchgeführt werden und die Basis für Auflagen und Empfehlungen für die Bebauung der Baufelder bilden.

6.5 Naturgefahren

Die Flächen im Perimeter des kGRP sind durch Überschwemmungen gefährdet. Mit Ausnahme der eigentlichen Wasserflächen sind die Teilräume im gelben Gefahrengebiete, d.h. sie sind einer geringen Gefährdung ausgesetzt:

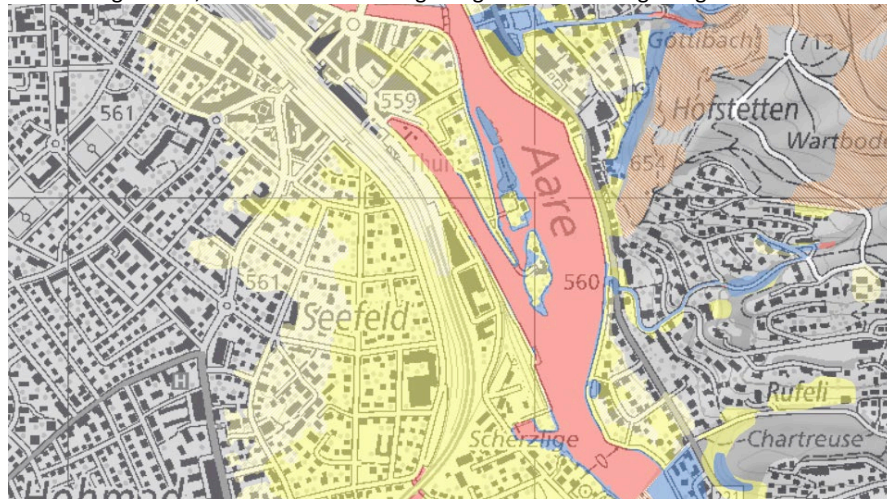


Abb. 4. Naturgefahrenkarte im Raum Bahnhof Thun. Gefahrenstufen: gelb = geringe, blau = mittlere, rot = erhebliche Gefahr (Quelle: www.topo.apps.be.ch, Zugriff am 8. Juli 2024)

Im gelben Gefahrengelände mit geringer Gefährdung werden die Baugesuchsteller im Baubewilligungsverfahren auf die Gefahr aufmerksam gemacht.

6.6 Gewässerraum und Uferschutzplanung

Der gesamte Perimeter befindet sich in einem Gebiet mit geringer Gefährdung durch ansteigendes Grundwasser bei hohen Seewasserständen. Beidseitig des Schifffahrtskanals besteht ein Uferweg gemäss Seeufer- und Flussgesetz (SFG). Die Planung und Gestaltung der Ufer auf dem Inseli und entlang der Schiffplände bis zum Schadau-Areal wird in den jeweiligen Uferschutzplänen (USP) festgelegt. Im USP «Bahnhof-Schadau» und «Inseli» werden neue Uferwege sowie neue gedeckte Uferwege eingezeichnet. Auch Baubereiche und zwei neue Freiflächen bzw. Zonen für die Erhaltung sowie eine archäologische Schutzzone werden im USP ausgedehnt. Im USP «Inseli» wird im Anschluss an den Bahnhofplatz eine Betriebsfläche für den öffentlichen Verkehr festgehalten. Wie jedoch im Kapitel 5.2.1 ersichtlich ist, sind die beiden Uferschutzpläne älteren Datums. Mit der Umsetzung der Massnahmen aus dem kGRP sind die beiden Planungsinstrumente zu aktualisieren.

Anhang: Glossar

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AP	Agglomerationsprogramm
BGK	Betriebs- und Gestaltungskonzept
BGO	baurechtliche Grundordnung / Nutzungsplanung
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
kGRP	Kommunaler Gebietsrichtplan
KRP	Kantonaler Richtplan Bern (2030)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RAK	Regionales Angebotskonzept (für den öffentlichen Verkehr)
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz (Oberland-West)
TBA	Tiefbauamt der Stadt Thun
UeO	Überbauungsordnung
VM	Verkehrsmanagement
ZPP	Zone mit Planungspflicht