



S-Bahn-Haltestelle Thun Nord

Synthesebericht Workshopverfahren

Thun, 19. April 2021

Impressum:

Auftraggeber

Planungsamt der Stadt Thun

Planungsteam

Güller Güller architecture urbanism, Zürich (Federführung)

Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Zürich

mrs partner AG, Zürich

Westpol Landschaftsarchitektur, Basel

Begleitgremium

Aline Renard, Expertin Verkehr

Jürg Senn, Experte Städtebau/Architektur

Toni Weber, Experte Landschaft/Städtebau

Hans Heeb, SBB Infrastrukturplanung Region Mitte

Adrian Indermühle, BLS Netz AG, Infrastrukturplanung

Daniel Brunner, BLS AG, Angebotsplanung

Bruno Meier, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern (AÖV)

Emanuel Buchs, ALPGIS Raumentwicklung GmbH, Externe Verfahrensbegleitung und Moderation

Florian Kühne, Stadt Thun, Planungsamt, Stadtarchitekt/Co-Leiter Planungsamt

Susanne Szentkuti, Stadt Thun, Planungsamt, Stadtplanerin/Co-Leiterin Planungsamt

Sonja Gäumann, Stadt Thun, Planungsamt, Projektleiterin Stadtplanung

Michael Gassner, Stadt Thun, Fachstelle Umwelt Energie Mobilität, Leiter Fachstelle Umwelt Energie Mobilität

Eric Lanz, Stadt Thun, Tiefbauamt, Leiter Planung/Neubau

Verfahrensbegleitung und Organisation

Emanuel Buchs, ALPGIS Raumentwicklung GmbH, Externe Verfahrensbegleitung und Moderation

Daniela Ackermann, Stadt Thun, Planungsamt, Leiterin Administration

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	5
2	Workshopverfahren	6
2.1	Verfahren und Beteiligte.....	6
2.2	Einbezug Stakeholder	7
2.3	Ziele des Verfahrens	8
2.4	Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter	8
3	Rahmenbedingungen	9
3.1	Erschliessung.....	9
3.2	Richt- und Nutzungsplanung.....	9
3.3	Planung SBB	11
3.4	ÖV-Konzept	11
3.5	Grundeigentum und Verfügbarkeit	12
4	Workshops	13
4.1	Workshop 1 vom 19. März 2020.....	14
4.2	Workshop 2 vom 15. Mai 2020.....	20
4.3	Workshop 3 vom 1. Juli 2020.....	26
4.4	Workshop 4 vom 26. August 2020.....	32
5	Gesamtkonzept	36
5.1	Städtebauliche Vision und Erschliessungskonzept	36
5.2	Gesamtanlage Verkehrsknoten S-Bahn-Haltestelle Thun Nord	39
5.3	Variantenvergleich Haltestelle Tangentiallinie	40
6	Umsetzungsstrategie	42
6.1	Städtebauliches Konzept und Richtplanung	42
6.2	S-Bahn-Haltestelle.....	43
6.3	Kommunale Nutzungsplanung.....	43
6.4	Raumsicherung und Verfügbarkeiten	44
6.5	Agglomerationsprogramm Thun	46
6.6	Weiteres Vorgehen	47
6.7	Qualitätssicherung	47
7	Würdigung und Kernpunkte	48
8	Commitment	49
9	Anhang	50

1 Ausgangslage

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord ist der wichtigste Wirtschaftsstandort im Berner Oberland und einer von vier kantonalen Premium-Standorten. Das rund 60 ha grosse Militär- und Industrieareal wird seit dem Jahr 2000 in einem längeren Umnutzungsprozess für zivile und wirtschaftliche Nutzungen freigegeben und die militärischen und industriellen Nutzungen auf ausgewählte Baufelder konzentriert. Heute beherbergt der ESP rund 2300 Arbeitsplätze. Längerfristig bietet er Raum für maximal 8500 Arbeitsplätze und 200 Einwohnerinnen und Einwohner.

Der ESP Thun Nord ist nicht nur aufgrund seiner Grösse und der wirtschaftlichen Bedeutung, sondern auch aus Sicht der Stadtentwicklung ein Schlüsselgebiet. Durch die Öffnung für zivile Dienstleistung- und Gewerbebetriebe besteht die einmalige Möglichkeit, einen neuen Stadtteil zu entwickeln. Dies stellt hohe Anforderungen an die städtebauliche und verkehrliche Gesamtentwicklung des Areals. Aufgrund des hohen Koordinationsbedarfs wurde anfangs der 2000er-Jahre eine Projektorganisation mit der Stadt Thun, den Grundeigentümerinnen RUAG und armasuisse Immobilien sowie dem Kanton Bern aufgebaut, die den Entflechtungsprozess der militärischen und industriellen Nutzungen im ESP begleitet und die nötigen Planungsschritte zur Weiterentwicklung des Areals abstimmt.

Über den Bypass Thun Nord ist der ESP optimal mit dem Auto erreichbar. Mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle und einer ergänzenden tangentialen Buslinie, welche von Steffisburg über den Bypass und weiter in den Südwesten von Thun fährt, soll der ESP adäquat mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden. Im Frühsommer 2019 hat das eidgenössische Parlament die S-Bahn-Haltestelle Thun Nord in den Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Bahninfrastruktur aufgenommen. Für den Bau und die Planung der S-Bahn-Haltestelle sind die SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) zuständig. Das BAV erwartet vorgängig der bahnsseitigen Planung von der Stadt Thun und der Region die Klärung der städtebaulichen und verkehrlichen Einordnung der S-Bahn-Haltestelle in ihr Umfeld.

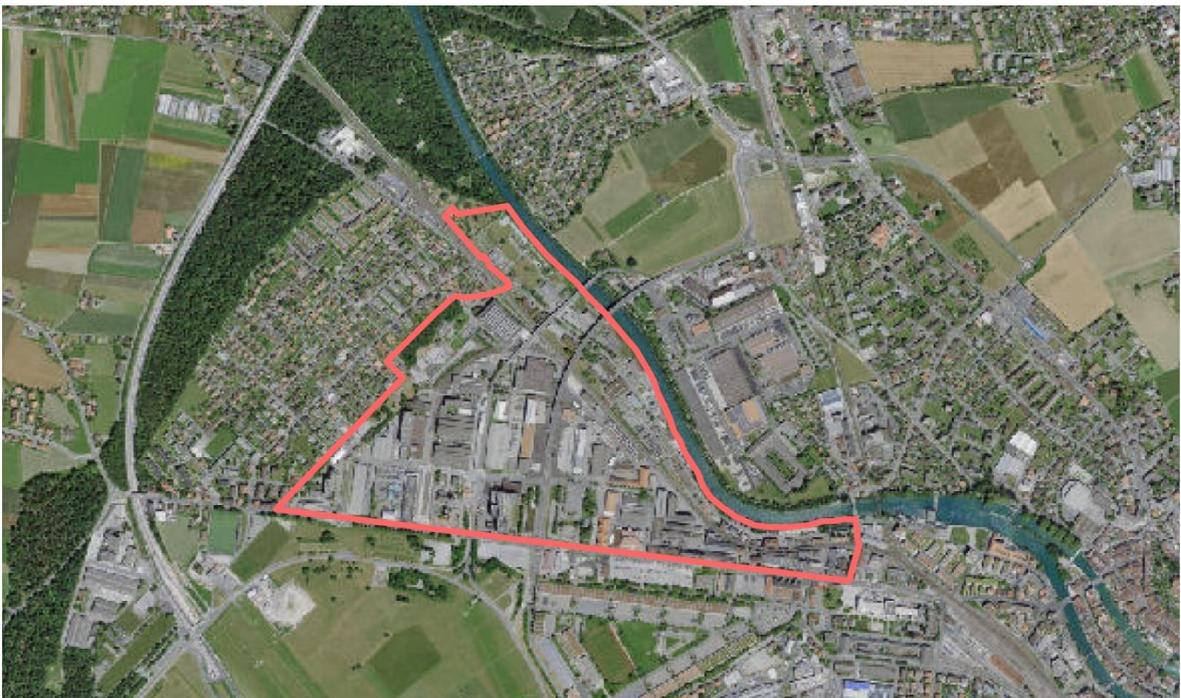


Abbildung 1: Orthophoto mit Perimeter Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord, Mst. 1:20 000

2 Workshopverfahren

2.1 Verfahren und Beteiligte

Die Stadt Thun hat sich entschlossen, mithilfe eines kooperativen Workshopverfahrens ein Grobkonzept für die S-Bahn-Haltestelle zu erarbeiten. Konkret geht es dabei um die städtebauliche Einbindung sowie die optimale Anbindung der S-Bahn-Haltestelle ans bestehende Verkehrsnetz und die angrenzenden Quartiere. Dabei sollen auch die Fragen zur zukünftigen Nutzung, zur betrieblichen Organisation sowie zur städtebaulichen Ausgestaltung der Flächen rund um die S-Bahn-Haltestelle geklärt und der notwendige Raumbedarf definiert werden. Die Synthese aus dem Planungsprozess bildet die Grundlage für die weitere Konkretisierung der S-Bahn-Haltestelle sowie für deren Aufnahme ins Agglomerationsprogramm der 4. Generation.

Organisation und Verfahrensbegleitung

Für die Vorbereitung, Organisation und Begleitung des Verfahrens war das Planungsamt der Stadt Thun, zusammen mit der externen Verfahrensbegleitung, verantwortlich. Für die Verfahrensbegleitung und die Moderation war Emanuel Buchs, ALPGIS Raumentwicklung GmbH, zuständig. Im Gegensatz zu einem Wettbewerbsverfahren wurde die Aufgabe im Workshopverfahren nur durch ein ausgewähltes Planungsteam in enger Zusammenarbeit mit dem Begleitgremium bearbeitet.

Begleitgremium

Das Begleitgremium setzte sich aus Expertinnen und Experten aus den Fachbereichen Verkehr, Städtebau, Architektur und Landschaft sowie aus Vertreterinnen und Vertretern der SBB und BLS, des Kantons (Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination) sowie der Stadt Thun (Planungsamt, Tiefbauamt, Fachstelle Umwelt Energie Mobilität) zusammen:

- Aline Renard, Expertin Verkehr
- Jürg Senn, Experte Städtebau/Architektur
- Toni Weber, Experte Landschaft/Städtebau
- Hans Heeb, SBB Infrastrukturplanung Region Mitte
- Adrian Indermühle, BLS Netz AG, Infrastrukturplanung
- Daniel Brunner, BLS AG, Angebotsplanung
- Bruno Meier, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern (AÖV)
- Emanuel Buchs, ALPGIS Raumentwicklung GmbH, Externe Verfahrensbegleitung und Moderation
- Florian Kühne, Stadt Thun, Planungsamt, Stadtarchitekt/Co-Leiter Planungsamt
- Susanne Szentkuti, Stadt Thun, Planungsamt, Stadtplanerin/Co-Leiterin Planungsamt
- Sonja Gäumann, Stadt Thun, Planungsamt, Projektleiterin Stadtplanung
- Eric Lanz, Stadt Thun, Tiefbauamt, Leiter Planung/Neubau
- Michael Gassner, Stadt Thun Fachstelle Umwelt Energie Mobilität, Leiter Fachstelle Umwelt Energie Mobilität

Planungsteam

Die Wahl des Bearbeitungsteams erfolgte im Rahmen einer Präqualifikation. Hierfür wurden elf Architekturbüros eingeladen, ein Planungsteam bestehend aus den Disziplinen Städtebau, Landschaftsarchitektur/öffentliche Räume/Aussenräume und Verkehrsplanung zu bilden und sich mit Referenzen, Motivationsschreiben sowie der Teamzusammensetzung zu bewerben.

Anhand der Bewertung der eingereichten Bewerbungen hat das Begleitgremium folgendes Team ausgewählt:

- Güller Güller architecture urbanism (Federführung), Grubenstrasse 12, 8045 Zürich
Michael Güller
- Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, Birmensdorferstrasse 55, 8004 Zürich
Roman Hanimann
- mrs partner AG, Birmensdorferstrasse 55, 8004 Zürich
Andreas Bernhardsgrütter
- Westpol Landschaftsarchitektur, Hammerstrasse 123, 4057 Basel
Dennis Mayr

Workshopverfahren

Am 13. Februar 2020 führte die Stadt Thun zusammen mit dem Planungsteam die Startsitzen mit einer anschliessenden Begehung des Planungsgebietes durch.

Mitte März erklärte der Bundesrat die «ausserordentliche Lage» gemäss Epidemien gesetz. Damit der Terminplan für das Verfahren trotzdem eingehalten werden konnte, fanden die Workshops digital statt. Das iterative Planungsverfahren umfasste insgesamt vier Workshops, an denen die Ideen, Varianten und Konzeptentwürfe des Planungsteams zusammen mit dem Begleitgremium diskutiert wurden. Die vier Workshops hatten folgende Hauptthemen:

Workshop 1: 19. März 2020	Lesung des Ortes, Rahmenbedingungen und Spielräume S-Bahn-Haltestelle, erste Stossrichtungen und räumliche Leitideen
Workshop 2: 15. Mai 2020	Entwicklungsoptionen, Funktion und Organisation des Verkehrsknotens
Workshop 3: 1. Juli 2020	Erschliessungskonzept, städtebauliche Vision, Bahnhofstabelle und Umsteigeknoten
Workshop 4: 26. August 2020	Entwicklungsetappen, Infrastruktur des ÖV-Knotens

2.2 Einbezug Stakeholder

Ergänzend zum Begleitgremium reflektierten die Stakeholder in separaten Sitzungen die Ergebnisse der einzelnen Workshops. Die Rückmeldungen und Anforderungen wurden fortlaufend in den Planungsprozess eingebracht. Als Stakeholder am Planungsprozess beteiligt waren Vertreterinnen und Vertreter der Grundeigentümerinnen (RUAG Real Estate AG und armasuisse Immobilien), des Kantons (Tiefbauamt, Amt für Gemeinden und Raumordnung), der Geschäftsstelle ESP Thun Nord sowie der Gemeinde Steffisburg:

- Rolf Metzeler, armasuisse Immobilien
- Simon Flückiger, armasuisse Immobilien
- Michael Schuster, RUAG Real Estate AG
- Karin Bärtschi, RUAG Real Estate AG
- Stefan Otziger, Geschäftsstelle ESP Thun Nord
- Markus Wyss, Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I
- Daniel Gäumann, Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR des Kantons Bern
- Jürg Marti, Gemeindepräsident Steffisburg
- Emanuel Buchs, Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)

2.3 Ziele des Verfahrens

Mit der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord soll die Attraktivität des kantonalen Entwicklungsschwerpunktes weiter gesteigert und die Möglichkeit geschaffen werden, die (neuen) Arbeitsplätze gut mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.

Mit dem Workshopverfahren wurden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Stadträumliche Vision
Für die neue S-Bahn-Haltestelle und deren Umfeld soll ein städtebauliches Gesamtkonzept entwickelt werden. Dieses macht Aussagen zur städtebaulichen Setzung der Haltestelle, den öffentlichen Räumen, den Übergängen zu den angrenzenden Baufeldern, den gleisquerenden Verbindungen und zum Nutzungsmix bzw. zum ergänzenden Dienstleistungs- und Infrastrukturangebot.
- Erschliessungskonzept
Das Erschliessungskonzept macht Aussagen zur Einordnung der S-Bahn-Haltestelle in das übergeordnete Verkehrssystem, insbesondere auch zur Einbindung ins Busnetz und zur Anbindung an Steffisburg für den Velo- und Fussverkehr sowie an regionale Velorouten. Dazu gehören grundsätzliche Aussagen zur Mobilitätsentwicklung und zum angestrebten Verkehrsverhalten, die Klärung der Erschliessung der Haltestelle für die verschiedenen Verkehrsträger sowie zur Anordnung und Organisation des ruhenden Verkehrs.
- Planungssicherheit
Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Formulierung der qualitativen Rahmenbedingungen und Grundsätze aus Sicht Verkehrsplanung und Städtebau. Sie bilden den Input für vertiefende Planungen der S-Bahn-Haltestelle und des Haltestellenumfelds, die weitere Entwicklung im ESP Thun Nord, die Definition von Infrastrukturmassnahmen im Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung sowie die Aktualisierung bestehender und Erarbeitung neuer planungsrechtlicher Instrumente. Damit wird die Planungssicherheit für die verschiedenen Planungen des Kantons, der Region, der Stadt Thun, der Grundeigentümerinnen und der Transportunternehmen erhöht.

2.4 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasste das Umfeld rund um die S-Bahn-Haltestelle sowie die wichtigsten Zugangsbereiche.

In die Überlegungen miteinzubeziehen waren grundsätzlich der Perimeter des ESP Thun Nord und ausserdem der Aareraum, die angrenzenden Quartiere Lerchenfeld und Schwäbis, Steffisburg, der Übergang zum Grün- und Freiraum auf der Allmend sowie die regionale Anbindung in Bezug auf den Verkehr.

3 Rahmenbedingungen

3.1 Erschliessung

Über den Bypass Thun Nord ist der Entwicklungsschwerpunkt für den motorisierten Verkehr bestens erreichbar. Die Allmendstrasse ist eine weitere wichtige Erschliessungsachse. Auf ihr verkehren ab Bahnhof Thun die Buslinien Nr. 4 ins Lerchenfeld und Nr. 50/51 nach Blumenstein/Wattenwil. Entlang des Aareufers verläuft ein öffentlicher Fussweg.

Der Entwicklungsschwerpunkt ist mehrheitlich umzäunt und der Zugang mit Toren und Personenschleusen geregelt. Die Zufahrt zum Areal südlich der Bahnlinie erfolgt überwiegend ab dem Bypass über die Parallelstrasse zur Allmendstrasse. Für die Querung der Bahnlinie stehen arealintern eine Unterführung für den motorisierten Verkehr sowie zwei Personenunterführungen zur Verfügung. Zwischen Bahnlinie und Aare bestehen bereits erste Drittnutzungen. Deshalb ist dieser Arealteil tagsüber ab der Regiestrasse frei zugänglich, weitere öffentlich zugängliche Strassen- und Wegverbindungen bestehen innerhalb des Entwicklungsschwerpunkts nicht.

Mit der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord kann der wichtigste Entwicklungsschwerpunkt der Region auch adäquat mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.

3.2 Richt- und Nutzungsplanung

Seit 2014 besteht für die Abstimmung der Entwicklungen im ESP Thun Nord ein kommunaler Richtplan. Der Entwicklungsstrategie liegt ein städtebauliches Konzept (Wehrlin, 2010) zugrunde, welches auf dem Vorhandenen aufbaut und den Raum zu einem urbanen System aus Aussenräumen mit Erschliessungsfunktion und Aufenthaltsqualität sowie bestehenden und neuen Bauten verdichtet. Die heutigen Bauten und die im städtebaulichen Konzept aufgezeigten Baufelder sowie Grün- und Freiflächen sind stark auf die Allmendstrasse ausgerichtet.

Entstehen soll ein Wirtschaftspark im Grünen: hierbei spielen die bestehenden Grünräume eine wichtige Rolle. Der Aareraum trägt als nahe gelegener Grün- und Erholungsraum wesentlich zur Attraktivität des Entwicklungsschwerpunkts bei und soll über ein differenziertes System von Grün- und Freiräumen mit der Allmendstrasse bzw. der Grosse Allmend verbunden werden. Ergänzt wird das Grünraumsystem durch strassenbegleitendes Grün: Alleen, Baumreihen und Einzelbegrünungen prägen die stadträumlich wichtigen Strassen.



Abbildung 2: Städtebauliches Konzept: Innerhalb des definierten Rasters fügen sich bestehende Gebäude (grau) und neue Bauten (rot) zu einem Ganzen (Auszug aus dem kommunalen Richtplan ESP Thun Nord 2014).

Mit dem neuen Bypass Thun Nord, der das Entwicklungsgebiet über den Autobahnzubringer Heimberg direkt mit der Autobahn A6 verbindet, ist das Kernelement der Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr seit Ende 2017 in Betrieb. Für das Areal südlich der Bahnlinie definiert der Richtplan die innere Erschliessung als Ring. Dieser beginnt beim Kreisel Allmendstrasse West, umfasst das gesamte Areal südlich der Bahnlinie und mündet beim Kreisel Allmendstrasse Ost wieder in die Allmendstrasse ein. Ein System von Plätzen, die auch als Orientierungspunkte zu verstehen sind, zeichnet besondere Orte im Aussenraumsystem aus. Zusammen mit den Strassenräumen, die in publikumsorientierten Bereichen von Fassade zu Fassade reichen, prägen sie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Die im Richtplan vorgesehenen arealinternen Strassen und die zentralen Aussenräume sollen mittels einer Überbauungsordnung «Erschliessung und Aussenraum» grundeigentümergebunden festgelegt werden. Die Überbauungsordnung liegt im Entwurf vor. Die Ausarbeitung wurde aufgrund der Planung zur Konkretisierung der S-Bahn-Haltestelle vorläufig sistiert.

Für den Entwicklungsschwerpunkt besteht die Zone mit Planungspflicht ZPP R Thun Nord. Darin sind Nutzungsart und -mass sowie die Gestaltungs- und Erschliessungsgrundsätze geregelt. Das Bauen in einer Zone mit Planungspflicht setzt eine rechtskräftige Überbauungsordnung voraus. Für einzelne Baufelder wird – basierend auf qualitätssichernden Verfahren – jeweils mittels Teilüberbauungsordnungen die Grundlage für die Realisierung von konkreten Vorhaben geschaffen.

Seit 2016 überarbeitet die Stadt Thun die Ortsplanung. Der Gemeinderat hat das Stadtentwicklungskonzept (STEK 2035) im Dezember 2018 verabschiedet. Im Winter 2019/2020 fand die öffentliche Mitwirkung zur Anpassung der baurechtlichen Grundordnung statt. Diese liegt aktuell zur Vorprüfung beim Kanton. Das STEK weicht in einem Punkt von den Zielsetzungen aus dem Richtplan ESP Thun Nord ab. Im Gebiet zwischen der Aare und der Bahnlinie (Uttigenstrasse) werden neu gemischte Nutzungen anstelle von Arbeitsnutzungen angestrebt. Im Rahmen des Workshopverfahrens sollte überprüft werden, ob eine ausgeglichenerere Verteilung der bereits heute in der Richtplanung verankerten Wohn- und Arbeitsnutzung zielführend ist und wie ein allfälliger Nutzungsmix aussehen könnte.

3.3 Planung SBB

Die bahnseitige Planung der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord erfolgt durch die SBB, wurde aber vom Bundesamt für Verkehr (BAV) noch nicht ausgelöst. Das Workshopverfahren stützte sich auf folgende Annahmen zur Haltestelleninfrastruktur:

- Es soll ein Mittelperron mit zwei Perronkanten realisiert werden.
- Die Perronlänge beträgt mindestens 220 Meter und kann bis auf 320 Meter verlängert werden (Raumsicherung).
- Ein direkter Zugang von der Alpenbrücke ist zu prüfen.
- Die Lage der Haltestelle wird nördlich durch ein längerfristig mögliches Entflechtungsbauwerk der SBB (Linien Aaretal und Gürbetal) sowie das Betriebsgleis (KVA) begrenzt.
- Die südseitige Begrenzung der Haltestelle ist durch die Trasseeführung gegeben, welche in einem Bogen weiter Richtung Thun geführt wird.
- Im Planungshorizont übermorgen (> 2035) ist für das Aaretal ein 4-Spur-Ausbau vorgesehen. Die Linienführung der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord wird bereits auf diesen möglichen Ausbau ausgerichtet.

3.4 ÖV-Konzept

Das Busnetz in Thun und Umgebung ist radial auf den Bahnhof Thun ausgerichtet. In den kommenden Jahren wird sich der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord als beträchtlicher Treiber der Stadtentwicklung etablieren und neue Anforderungen an das Busnetz stellen. Unter anderem aus diesen Gründen wurde eine neue, tangential Buslinie von Steffisburg über das Areal des ESP Thun Nord und weiter in Richtung Zentrum Oberland untersucht.

Zur Verbesserung der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sieht die Studie der Regionalen Verkehrskonferenz Thun-Oberland West (RVK 5) aus dem Jahr 2018 ergänzend zur bestehenden Buslinie Nr. 4 Richtung Lerchenfeld und der Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord die Einführung einer neuen tangentialen Buslinie Steffisburg–Thun Nord–Thun Südwest (via Bypass Thun Nord) vor. Zudem soll die Option zur Führung einer weiteren Linie (z. B. Verdichtungskurse der Linie Nr. 50/51) durch den ESP Thun Nord offengehalten werden.

Der Aufbau des neuen Angebots soll in mehreren Phasen erfolgen. In einer ersten Phase ist ein dreijähriger Versuchsbetrieb der neuen Tangentiallinie geplant.

3.5 Grundeigentum und Verfügbarkeit

Die heute im Perimeter des Entwicklungsschwerpunkts Thun Nord bestehende militärische Nutzung wird teilweise auf andere, bereits heute durch das Militär genutzte Areale in Thun verlagert. Die im ESP verbleibende militärische Nutzung wird auf bestimmte Baufelder (Kernbestand) konzentriert. Die Areale im Kernbestand des VBS wurden im kommunalen Richtplan ESP Thun Nord 2014 definiert. Im Jahr 2020 hat das VBS die Baufelder im AKLA Areal nochmals überprüft und zusätzlich das Baufeld B8 westlich des Bypasses dem Kernbestand zugeordnet. Die Baufelder im Kernbestand bleiben langfristig durch militärische Nutzungen belegt, sie bleiben umzäunt und sind nicht öffentlich zugänglich.

Die heute bestehende, weitgehend militärisch geprägte, industrielle Nutzung der RUAG soll in den kommenden zehn Jahren auf ein, durch die RUAG und das VBS gemeinsam betriebenes Werksareal, konzentriert werden. Das Areal wird im Norden durch die Gleisanlage von SBB/BLS, im Süden durch die Allmendstrasse, im Osten durch den Bypass und im Westen durch das Lerchenfeldquartier begrenzt. Die heute schon bestehende und sich zunehmend verdichtende Nutzung über dem Teilperimeter ist geprägt durch das bestehende Hochregallager der Logistikbasisunterstützung der Armee und der Produktions- und MRO-Leistungen der RUAG AG. Neben der mittelfrequenten An- und Auslieferung von Waren über Schiene und Strasse besteht eine rege Intra-logistik, auch zu den angrenzenden Arealen der Grossen Allmend und dem Schwäbis in Form einer Panzerpiste. Das Areal muss als integrale Fabrik verstanden werden, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz erfordern eine Umschliessung mit kontrollierten Zugangspunkten. Partiiell bestehen Schutzabstände aus der Störfallverordnung. Entsprechende Rücksichtnahme auf Betriebe und Bedürfnisse sind im Richtplan verankert.

Ein Sonderfall besteht mit der Munitionsproduktion. Im Grundsatz sind sowohl der Betrieb, das Testing (unterirdischer 300 m Schiesstand) und insbesondere die damit verbundenen Sicherheitsmassnahmen aufrecht zu halten – der mittel- und langfristige Weiterbestand ist heute durch eine Verkaufsabsicht nicht planbar.

Die heute schon partiell mit Drittnutzungen durchsetzten und vorwiegend im Eigentum der RUAG stehenden Baufelder B6 Ost, B9 und B10 sollen im Rahmen einer geführten Entwicklung von der heutigen Arbeitsnutzung in eine Mischnutzung überführt werden. Die Baufelder verbleiben im Eigentum der RUAG, es sind eigene Projekte aber auch Baurechte vorgesehen. Grössere bauliche Veränderungen sind ab 2024/25 möglich.

Das Eigentum der RUAG im unmittelbaren Umfeld der geplanten S-Bahn-Haltestelle südlich der Gleisanlage soll für Vorhaben im Zusammenhang mit derselben ab 2030 bereitstehen.

Die Baufelder B6 West und B8 Ost, welche vorwiegend im Eigentum des VBS stehen, verbleiben im Eigentum des VBS. Es ist vorgesehen, dass das VBS die Baufelder entwickelt und im Baurecht abgibt.

An der Kreuzung Bypass/Allmendstrasse wurden auf dem Baufeld B4 bereits 2004 die neue Kehrichtverbrennungsanlage Thun sowie das Heizkraftwerk für das Fernwärmenetz realisiert. Auf dem Baufeld B5 wurde der Stadt Thun für 80 Jahre ein Baurecht, zur Ansiedlung von neuen Firmen sowie für den neuen Standort der EMPA eingeräumt.

Die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle und die damit zusammenhängende Öffnung der erforderlichen Erschliessungsstrassen und Umnutzung der angrenzenden Baufelder erfordert eine äusserst sorgfältige Abstimmung und Koordination mit den zu verlagernden, den noch verbleibenden und den neu entstehenden militärischen und industriellen Nutzungen sowie Drittnutzungen.

4 Workshops

Workshopverfahren sind offene Prozesse, bei denen sich alle Beteiligten im Dialog einbringen können und gemeinsam eine tragfähige, gute und umsetzbare Lösung entwickelt wird. Das Verfahren ist als gemeinsamer Denk- und Lernprozess zu verstehen.

Das Workshopverfahren wurde als Verfeinerungstrichter strukturiert, in welchem von der räumlichen Positionierung über Variantskizzen ein finaler Konzeptvorschlag erarbeitet wurde. Ergänzende Vertiefungsthemen erlaubten es, die Themen mit geringerem Freiheitsgrad frühzeitig zu präzisieren und die vorhandenen Spielräume auszuloten und gezielt zu nutzen.

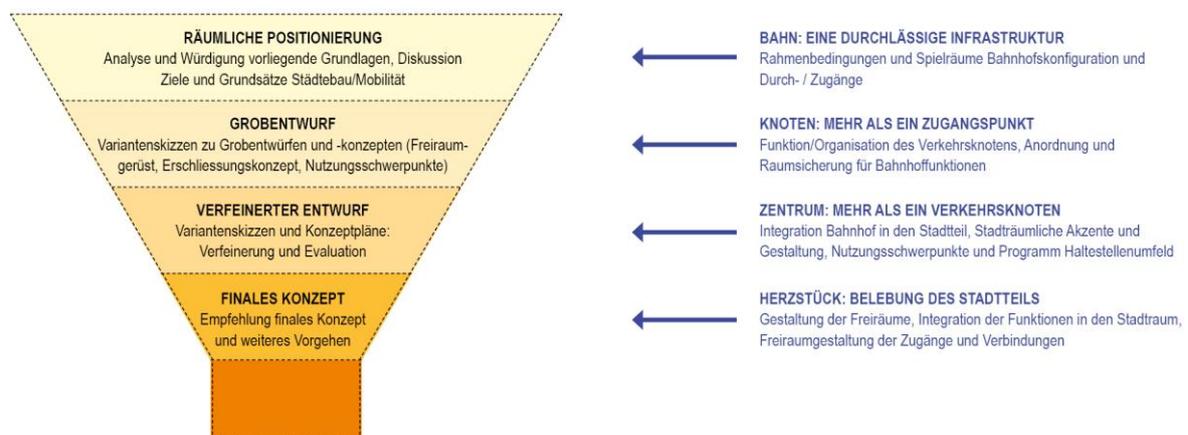


Abbildung 3: Verfeinerungstrichter und Vertiefungsthemen

Die nachfolgenden Kapitel geben einen Überblick über die Arbeitsstände und die wichtigsten Diskussionspunkte der vier Workshops sowie die jeweiligen separaten Rückmeldungen der Stakeholder und die daraus resultierenden Erkenntnisse und Aufträge für den nachfolgenden Workshop.

4.1 Workshop 1 vom 19. März 2020

Lesung des Ortes

Zu Beginn des ersten Workshops präsentierte das Planungsteam eine erste Analyse zur Entwicklung und zur heutigen Situation im Planungsgebiet.

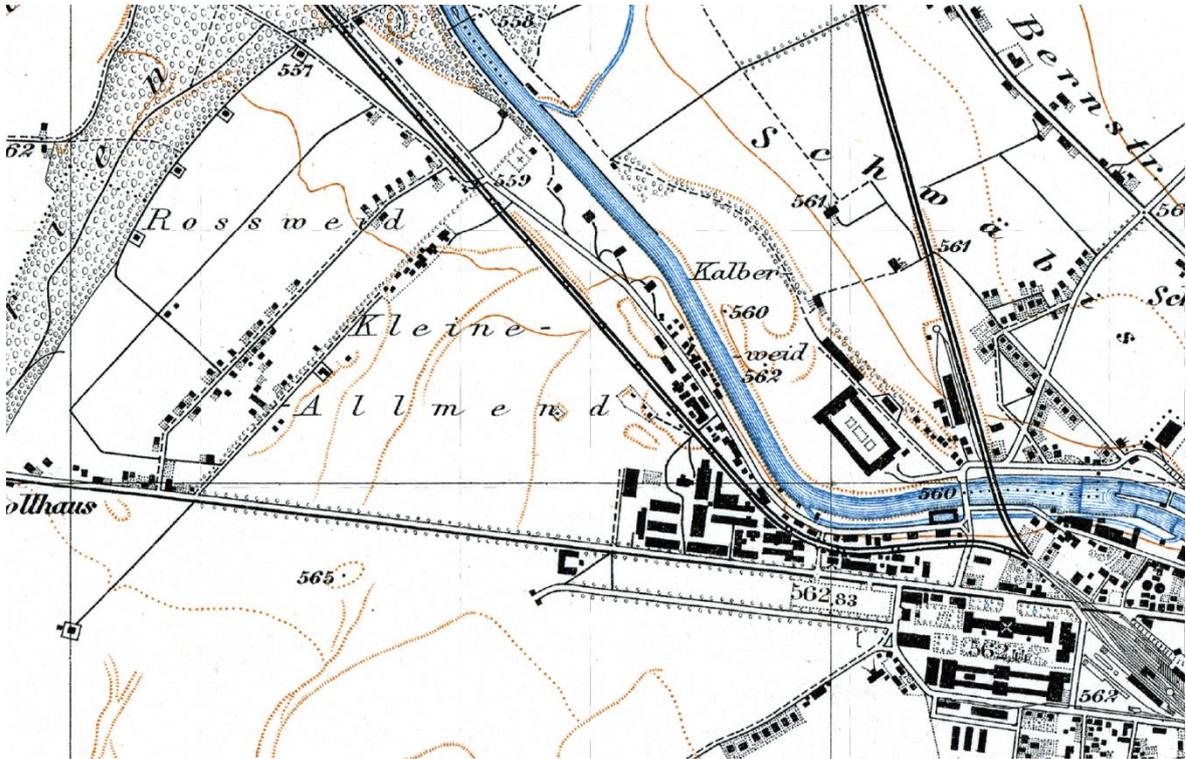


Abbildung 4: Siegfriedkarte 1913, Mst. 1:15 000

Neben der Aare als prägendes Element bildet die Allmendstrasse die historisch wichtige Achse, auf welche das Areal heute ausgerichtet ist. Die Keimzelle der Entwicklung liegt im Osten des heutigen Entwicklungsschwerpunkts zwischen Allmendstrasse und Bahnlinie. Hier befinden sich auch zahlreiche schützenswerte Bauten. Mit der neuen S-Bahn-Haltestelle soll im Areal ein neues Zentrum des öffentlichen Verkehrs geschaffen werden, welches an der gegenüberliegenden Aarekante zu liegen kommen wird und die Orientierung des Areals grundsätzlich verändert.

Das Planungsgebiet wird stark von grossen und geschlossenen Einheiten dominiert und geprägt und insbesondere südlich der Bahnlinie ist die bestehende Raumstruktur schlecht ablesbar und nicht für Fussgängerinnen und Fussgänger konzipiert. Im Planungsgebiet fehlen Grünräume und der Aareraum am linken Aareufer ist nur schlecht zugänglich und als Naherholungsgebiet kaum in Wert gesetzt.

Durch die orthogonale Rasterung des Areals entstehen entlang der Bahnlinie Resträume die stark voneinander getrennt sind und kaum genutzt werden. Hingegen sind die bestehenden Durchgänge unter der Bahnlinie gut positioniert.

Im Gebiet zwischen Aare und Bahnlinie wurden bereits erste Schritte zur Öffnung des Areals unternommen. Dieses Gebiet ist klarer strukturiert und es bestehen bereits einzelne Angebote, die den Raum beleben, wie beispielsweise das Restaurant Zündkapselabrik.

Eine spezielle Herausforderung für die Arealentwicklung stellt die unterirdische Schiessanlage der RUAG dar, welche im Konflikt mit einer neuen Unterführung stehen könnte. Da die Schiessanlage nahe an der Bahnlinie liegt, ist jedoch davon auszugehen, dass diese auch von einem Bahnausbau betroffen wäre und entsprechend grundsätzlich über eine Verlegung nachgedacht werden sollte.

Die im kommunalen Richtplan vorgesehene Ringstrasse ist Ausdruck der starken Ausrichtung der Arealerschliessung auf die Strasse. Sie wurde entwickelt, als die Idee der S-Bahn-Haltestelle noch sehr unsicher bzw. langfristig angedacht war. Ihre Führung direkt an der S-Bahn-Haltestelle vorbei scheint nicht verträglich mit der Idee der S-Bahn-Haltestelle als neues Zentrum des Gebiets. Es stellt sich daher die Frage, für welche Verkehrsträger sie vorrangig zur Verfügung stehen soll. Der dem Richtplan zugrundeliegende Siedlungsentwurf sieht eine Konzentration von höheren Gebäuden entlang der Allmendstrasse vor, was zur Folge hat, dass die arbeitsplatzintensiven Areale entlang der Allmendstrasse liegen. In Bezug auf die Nutzungsanordnung müsste es das Ziel sein, die Arbeitsplätze möglichst in Bahnhofsnähe anzusiedeln oder für diese mindestens eine hervorragende Erschliessung sicherzustellen.

Rahmenbedingungen und Spielräume S-Bahn-Haltestellen

Von Seiten SBB wurde ein erster Entwurf eines Gleisplans aus dem aktuellen Rahmenplan SBB sowie die Grundsätze zur Dimensionierung von Perronzugängen als Grundlage für das Workshopverfahren präsentiert. In der aktuellen Planungsphase geht es insbesondere um die Raumsicherung für ein Perron mit einer Gesamtlänge von 320 m. Die mögliche Positionierung wird nördlich durch die Weichenlage und das Anschlussgleis und südlich durch die beginnende Kurvenlage begrenzt. Im Ausbauschnitt 2035 bleibt die Zahl der Gleise gleich, die S-Bahn-Haltestelle erfordert jedoch eine neue Linienführung. Ausserdem muss langfristig (nach 2035) der Raum für das vierte Gleis gesichert werden. Beim präsentierten Entwurf handelt es sich um einen ersten Vorschlag, den es in Abstimmung mit der Planung der S-Bahn-Haltestelle noch zu optimieren gilt. Auf Basis des Vorschlags können die Problemstellen aufgezeigt und gemeinsam Lösungen bzw. Optimierungen gesucht werden. Die Lage der Zugänge ist eine Schlüsselfrage und soll im Rahmen dieses Prozesses gemeinsam ausgelotet werden.

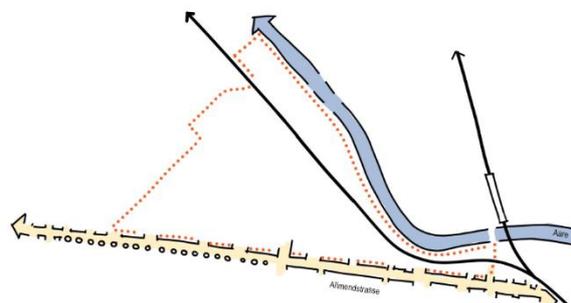
Erste Stossrichtungen und räumliche Leitideen

Vom Planungsteam wurden am ersten Workshop nachfolgende Leitideen und erste Stossrichtungen präsentiert:

Aufwertung der Arealränder

An die übergeordneten und das Areal prägenden Elemente Aare, Bahnlinie und Allmendstrasse wird angeknüpft. Die Zugänglichkeit und die Anbindung des Areals an die Umgebung soll von den Rändern aus verbessert werden:

«öffnen, was man öffnen kann»



Stärkung der Keimzelle des Militärareals

Die Keimzelle der militärischen Nutzung befindet sich im Umfeld der Halle, in der früher Flugzeuge montiert wurden. Diese identitätsstiftende Struktur soll als Schwerpunkt für die Transformation des Gebiets gestärkt und weiterentwickelt werden:

«alle kommen hier durch»

Schaffung von Quartierverbindungen

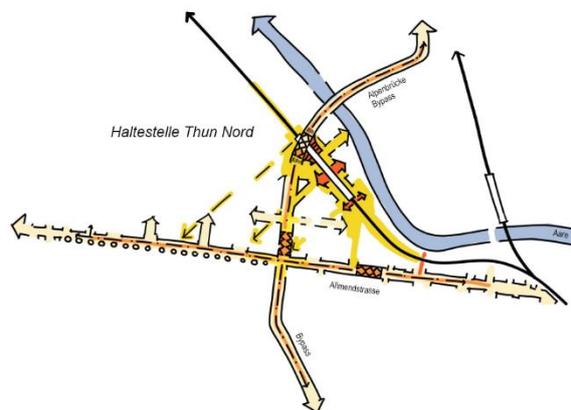
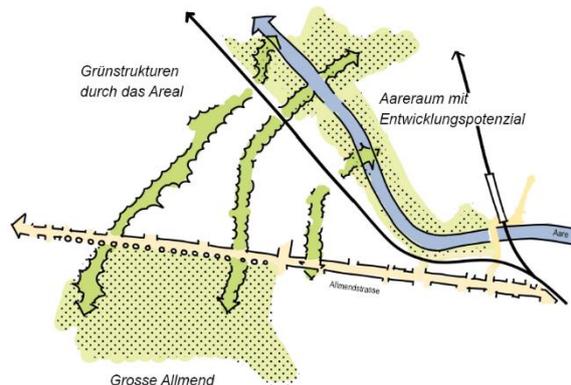
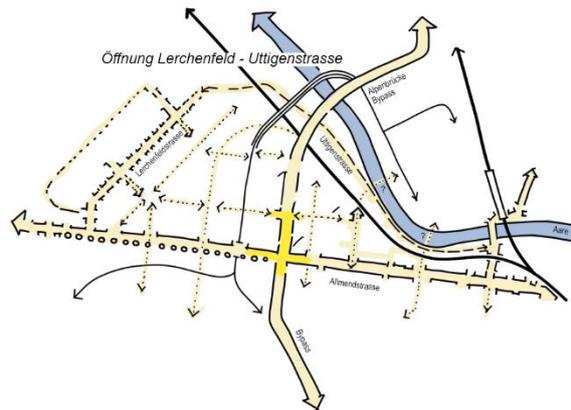
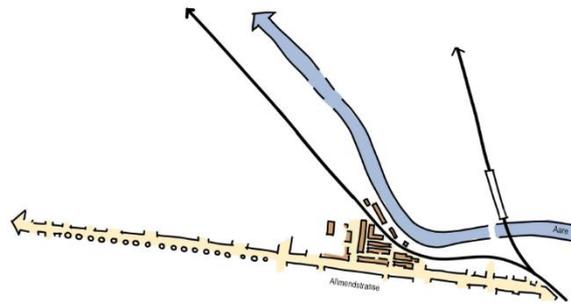
Der Bypass als übergeordnete Strassenverbindung bildet mit der Allmendstrasse einen wichtigen Knotenpunkt. Das Areal wird vom motorisierten Verkehr dominiert und Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr fehlen. Das Ziel ist, ein feinmaschiges Erschliessungsnetz für den Fuss- und Veloverkehr auf unterschiedlichen Hierarchieebenen in und über die Arealgrenzen hinweg zu schaffen.

Stärkung der Grünstrukturen

Als Grünstruktur prägend sind die Grosse Allmend sowie der Aareraum. Der Aareraum soll als Freiraum gestärkt und aufgewertet werden und mit starken, grün geprägten Verbindungen quer durch den Entwicklungsschwerpunkt mit der Grossen Allmend vernetzt werden. Die Grünstrukturen bilden wichtige Flächen für Erholung und Freizeit und sind grüne Lungen für das Areal.

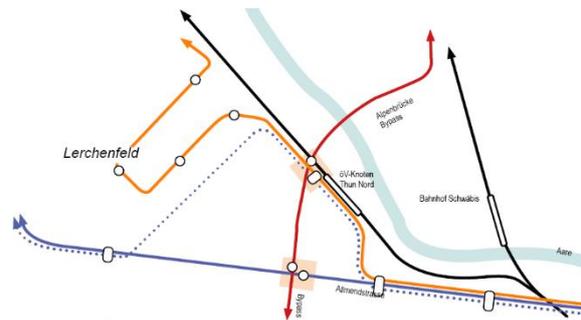
Umbau der Haupteerschliessungsstruktur

Die S-Bahn-Haltestelle soll als neues Zentrum etabliert werden. Neu strukturierte Baufelder verbessern die Zugänglichkeit und Sichtbarkeit der Haltestelle. Die allfälligen diagonalen Verbindungen dienen ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr. Die Gleisquerungen werden ausgebaut und ergänzt. Mit einer besseren Verbindung zur Aare soll der Freizeitraum besser an die S-Bahn-Haltestelle angebunden werden (Stichwort Schlauchboot). Für den motorisierten Individualverkehr erfolgt die Erschliessung mit Stichstrassen ab dem Bypass und der Allmendstrasse. Die geplante Ringstrasse soll keine oder nur eine untergeordnete Erschliessungsfunktion übernehmen.



ÖV-Knoten Thun Nord

Die S-Bahn-Haltestelle Thun Nord wird als ÖV-Knoten ausgebaut. Es gilt insbesondere die Tangentiallinie optimal an die Haltestelle anzubinden. Wünschenswert wäre ausserdem, auch die städtische Buslinie ins Lerchenfeld direkt an die S-Bahn-Haltestelle zu führen. Damit wäre auch die Umsteigebeziehung von einer städtischen Linie auf die Tangentiallinie sichergestellt.



Die Syntheseskizze der Leitideen präsentiert sich wie folgt:

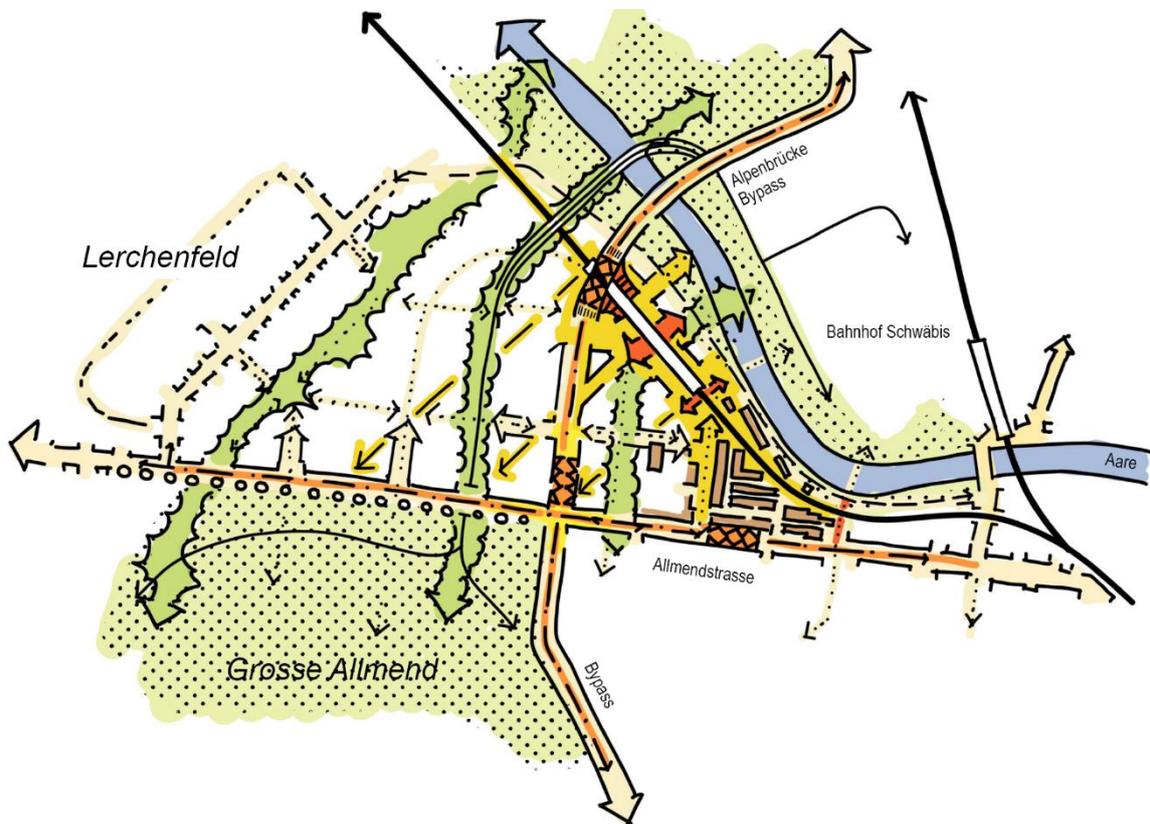


Abbildung 5: Syntheseskizze Leitideen

Gleisquerungen und Perronzugänge

Das Planungsteam schlägt drei Bahnzugänge vor. Diesem Vorschlag liegen strukturelle Überlegungen zur Arealerschliessung und zur zeitlichen Entwicklung zugrunde. Strukturell sind für das Areal zwei Zugänge sehr wichtig: Einerseits der mittlere Durchgang, der im Schwerpunkt der S-Bahn-Haltestelle als Hauptzugang von Norden und Süden her sehr gut gelegen ist. Andererseits der Zugang über den Bypass, welcher insbesondere die Anknüpfung an die Tangentiallinie sicherstellt, aber auch einen Zugang Richtung Südwesten für die Erschliessung von zweidrittel der Arealfläche (inkl. Kernbereich RUAG) ermöglicht. Der südöstlich gelegene Durchgang bzw. Perronzugang liegt nahe bei der Keimzelle, existiert bereits und bietet sich als zusätzlicher, einfach realisierbarer Abgang vom Perron an.

Zugang zur Bahnhaltestelle, Durchwegung und Anbindung Lerchenfeldquartier

Die S-Bahn-Haltestelle soll zum neuen Zentrum des Areals werden. Dies bedeutet, dass möglichst aus allen Arealteilen sowie von Schlüsselstellen (z. B. Hauptzugang zum künftigen RUAG-Kernareal) direkte Wege und Sichtbeziehungen zur S-Bahn-Haltestelle in Form von diagonalen Fussweg-Achsen geschaffen werden, welche die Orientierung erleichtern und die Ausrichtung des Areals auf die S-Bahn-Haltestelle unterstreichen.

Das Lerchenfeldquartier ist heute ausschliesslich über die Allmendstrasse, später dann auch noch über die Uttigenstrasse ans Zentrum von Thun angebunden. Zugänge zum ESP fehlen bisher. Nebst der im Richtplan vorgesehenen Ringstrasse schlägt das Planungsteam hier weitere Verbindungen vor, damit die Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung verbessert werden kann. Insbesondere die Grünverbindung zwischen Lerchenfeld und ESP bietet das Potenzial, kleine Anschlüsse bzw. Zugänge für das Lerchenfeldquartier zu schaffen.

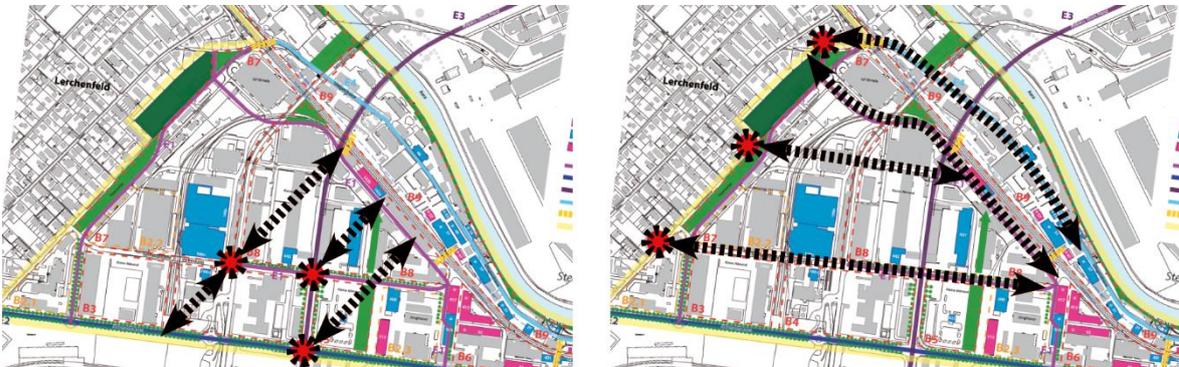


Abbildung 6: Durchwegung des Areals

Diskussion

- Das präsentierte Zielbild mit den gezeigten grossmasstäblichen Grünstrukturen (Aareufer und Grosse Allmend) und den verbindenden Grünkorridoren ist sehr überzeugend. Die Grünverbindungen bieten viel Potenzial für die räumliche Strukturierung des Quartiers und unterstützen verschiedene (stadt-)ökologische Aspekte.
- Die Anzahl der für den Bahnbetrieb nötigen und durch die SBB finanzierten Querungen ergibt sich aufgrund der Personenflüsse und Passagierfrequenz. Bahnfremder Längsverkehr ist auf den Perronanlagen möglichst zu vermeiden. In den Unterführungen ist auf eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr zu achten.
- Die Vernetzung ist ein zentraler Punkt der Arealentwicklung. Die Gleisquerungen stellen einerseits Perronzugänge dar, haben aber auch eine wichtige Funktion als Quartierverbindungen. Ausserdem können sie zusammen mit neuen ergänzenden Aarequerungen für den Fuss- und Veloverkehr einen wichtigen Beitrag zur Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts ans übergeordnete Netz leisten.
- Für die einzelnen Bahnquerungen gilt es zu klären, welchen Charakter und Bedeutung sie für den Stadtteil haben und welche Querungen für die angestrebte Belebung des Quartiers wichtig und zwingend erforderlich sind. Es ist ausserdem aufzuzeigen, wie die Verbindungen über die Aare hinweg weitergeführt und ins übergeordnete Fuss- und Velowegnetz eingebettet werden können.
- Die mittlere Gleisquerung sichert eine beidseitige Arealerschliessung und damit die Zweiseitigkeit der S-Bahn-Haltestelle. Beim südlichen Zugang handelt es sich um eine wichtige Quartierserschliessung. Der Ausgang zum Bypass könnte bei hoher Frequenz die Belebung der Stadtebene konkurrenzieren. Es ist genau zu prüfen, welchen Nutzen eine Anbindung an den

Bypass hat und es ist aufzuzeigen, was passiert, wenn ein Anschluss an den Bypass nicht möglich ist. Der Bahnanschluss sollte vorrangig über die Stadtebene aktiviert werden.

- Mit der neuen Haltestelle entsteht eine neue Lesart des Quartiers, die nicht mehr ausschliesslich von der Allmendstrasse abgeleitet wird. Die diagonalen Verbindungen sind neue Elemente. Hier gilt es zu klären, ob diese bis zur Allmendstrasse geführt werden sollen und in welcher Klarheit sie umgesetzt werden müssen.

Rückmeldungen Stakeholder

- Die S-Bahn-Haltestelle wird die zukünftige Nutzung des Areals langfristig prägen. Die ehemals «verbotene Stadt» erhält die Chance, sich als offener und attraktiver Arbeitsstandort zu etablieren.
- Die Schaffung eines belebten Zentrums um die S-Bahn-Haltestelle erscheint folgerichtig, wie auch die Stärkung der Frei- und Grünräume sowie die Schaffung durchlässiger Quartierverbindungen, insbesondere ins angrenzende Lerchenfeldquartier.
- Bei der Arealentwicklung gilt es zu berücksichtigen, dass ein Teil des Areals weiterhin Industrie- und Armeeareal mit entsprechendem Schwerverkehr sein wird. Es gilt genau zu klären, welche Verbindungen geöffnet werden können, damit eine Entflechtung zwischen Anlieferung und Verkehr der Armee/Industrie einerseits und Fuss- und Veloverkehr andererseits beibehalten werden kann.
- Dass zahlreiche Areale eingezäunt sein werden, ist ein wichtiger Aspekt für den öffentlichen Raum sowie für die Aufenthalts- und Durchgangsqualität und sollte bei der Planung mitberücksichtigt werden.
- Kurz- und mittelfristig ist davon auszugehen, dass das Areal zwischen Bypass und Lerchenfeld zum Kernbestand von VBS und RUAG gehört und gewisse Bereiche nicht geöffnet werden können. Die vorgeschlagenen diagonalen Verbindungen stehen in Konflikt mit bestehenden Gebäuden. Es ist differenziert aufzuzeigen, in welchem Zeithorizont solche Achsen entwickelt und realisiert werden sollen.
- Die Achse parallel zur Allmendstrasse wird zukünftig eine der wichtigsten innerbetrieblichen Erschliessungsachsen sein. Somit ist die vorgeschlagene südliche West-Ost-Verbindung für den zivilen Verkehr nur langfristig denkbar.
- Aktuell muss davon ausgegangen werden, dass das südlich an die S-Bahn-Haltestelle angrenzende Baufeld B8 erst ab 2040 verfügbar sein wird.
- Für die Bushaltestelle der Tangentiallinie sind zwei Varianten (auf dem Bypass und ebenerdig) auszuarbeiten, da der Entscheid in einem guten Variantenvergleich begründet sein muss. Neben technischen Rahmenbedingungen sind auch die städtebaulichen Auswirkungen einer Bushaltestelle auf der Brücke zu berücksichtigen.

Erkenntnisse und Aufträge für zweiten Workshop

- Die Leitideen sind aufbauend auf der gewachsenen Struktur weiterzuentwickeln.
- Die Grünverbindungen sind weiterzuverfolgen und zu stärken.
- Die Leitidee ist mit Blick über die Arealgrenze hinaus weiterzuentwickeln und die Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren aufzuzeigen.
- Die Lage der S-Bahn-Haltestelle ist durch die vorgegebene Länge im Endausbau ziemlich eindeutig definiert.
- Die unterschiedlichen Gleisquerungen sind aufgrund ihres Charakters und ihrer Bedeutung als Perronzugänge, Quartierverbindungen und Teil der übergeordneten Verkehrsnetze weiterzuentwickeln. Die Bedeutung des Bahnzugangs vom Bypass aus ist zu klären, insbesondere auch in Bezug auf unerwünschte Längsbewegungen auf dem Mittelperron und Konkurrenzsituation zur Stadtebene. Der Belebung der Stadtebene im Umfeld der S-Bahn-Haltestelle ist besondere Beachtung zu schenken. In Bezug auf die Anbindung der Tangentiallinie ist auch eine mögliche Alternative zu einem direkten Anschluss an die Alpenbrücke zu prüfen.

- Bei der Ausgestaltung der diagonalen Verbindungen ist auf die bestehenden Strukturen Rücksicht zu nehmen. Die orthogonale Rasterstruktur von der Allmendstrasse her muss auch in Zukunft ablesbar bleiben.

4.2 Workshop 2 vom 15. Mai 2020

Am zweiten Workshop präsentierte das Planungsteam zwei Entwicklungsoptionen:

Option «Neue Zentralität Alpenbrücke»

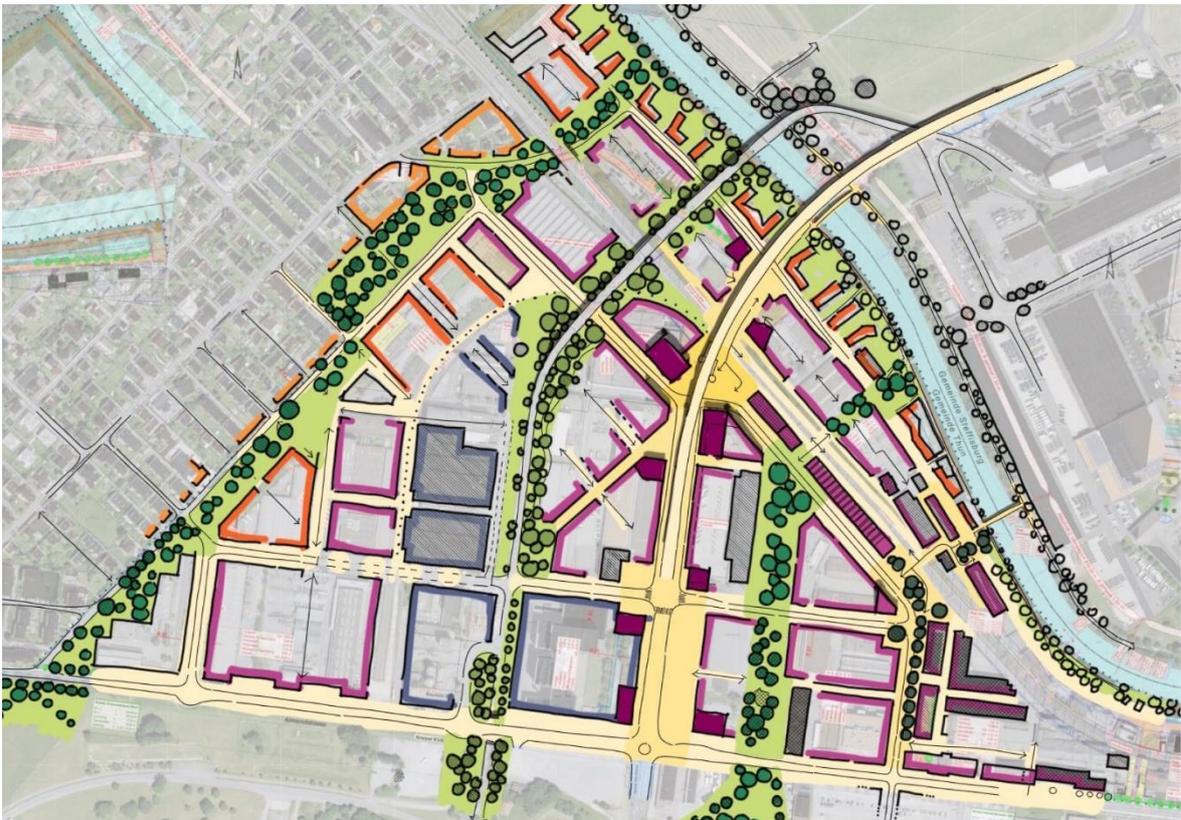


Abbildung 7: Option «Neue Zentralität Alpenbrücke»

Bei der Option «neue Zentralität Alpenbrücke» werden zwei Pole jeweils am Perronende geschaffen, wobei sich die Hauptnutzungen auf den Platz bei der Alpenbrücke konzentrieren. An der Schnittstelle zwischen Bypass und Tangentiallinie entsteht ein urban belebter Platz; die Alpenbrücke wird Teil dieses Raums. Bei der Keimzelle ist ein kleinräumiger Quartierplatz mit Verbindung über die Aare vorgesehen. Der Platz bildet die Schnittstelle zwischen Zukunft und Vergangenheit und ist ein wichtiger Zugangspunkt zum gesamten Areal.

Option «Neue Zentralität S-Bahn-Haltestelle Mitte»

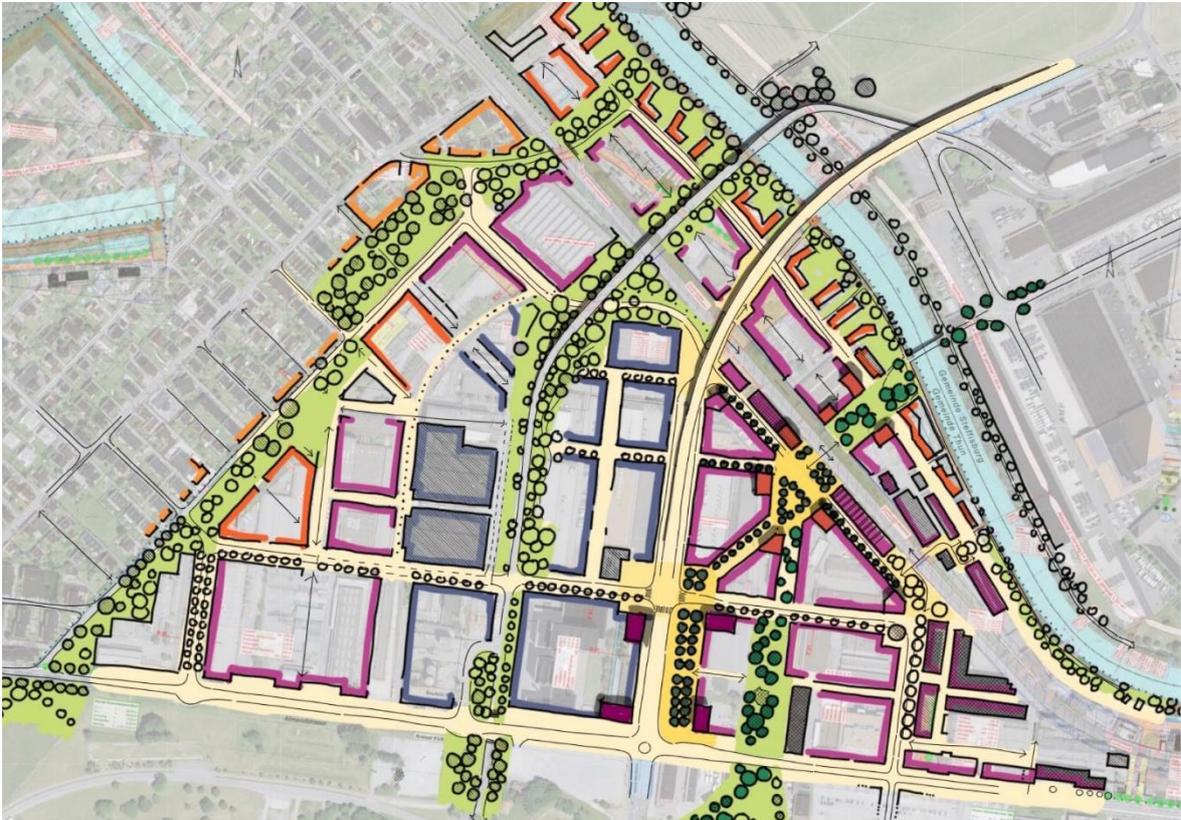


Abbildung 8: Option «Neue Zentralität S-Bahn-Haltestelle Mitte»

Bei der Option «neue Zentralität S-Bahn-Haltestelle Mitte» ist der zentrale Platz mittig zur S-Bahn-Haltestelle angeordnet. Der Platz ist Teil der Grünverbindung zur Allmendstrasse und über eine diagonale Verbindungsachse an den Bypass angeschlossen.

Diskussion Entwicklungsoptionen

- Die Option «neue Zentralität Alpenbrücke» bietet grosses Potenzial, aufbauend auf dem prägenden Element der Alpenbrücke einen Impuls zur langfristigen Transformation des Areals zu geben.
- Bei der Option «neue Zentralität S-Bahn-Haltestelle Mitte» mit nur einem Hauptzugang besteht in Stosszeiten die Gefahr von Kapazitätsproblemen.
- Die Grünverbindung zwischen S-Bahn-Haltestelle und Allmendstrasse bildet ein zentrales Element des städtebaulichen Konzepts.
- Die beiden Varianten stehen nicht zwingend im Widerspruch zueinander. Es könnte sich lohnen, eine Entwicklung über die Zeit von der einen zur anderen Variante im Detail zu prüfen.
- Grundsätzlich besteht ein enger Zusammenhang zwischen den städtebaulichen Entwicklungsoptionen und dem künftigen Verkehrsknoten, welcher bei der Variantenbeurteilung zwingend mitgedacht werden muss.
- In Bezug auf die Aufenthaltsqualität des Platzes unter der Brücke bestehen noch Bedenken, insbesondere auch, da die westlich angrenzenden Baufelder bis auf weiteres der militärischen und industriellen Nutzung vorbehalten sind und somit geschlossene Areale darstellen.

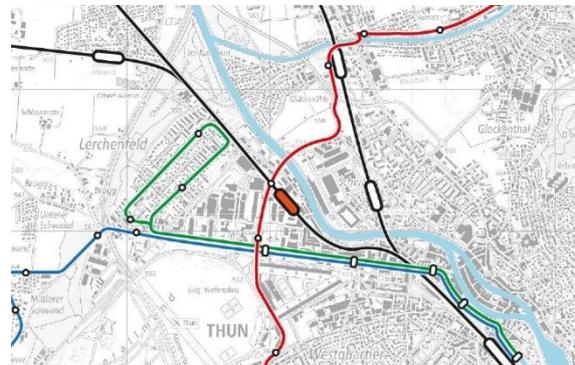
Buserschliessung

Die S-Bahn-Haltestelle soll einerseits den Entwicklungsschwerpunkt Thun Nord erschliessen, andererseits auch eine wichtige Funktion im regionalen und städtischen ÖV-Netz erhalten. Die geplante Tangentiallinie stellt die Anbindung von Steffisburg und Thun Südwest an die S-Bahn-Haltestelle sicher. Damit der Knoten zusätzlich an Bedeutung gewinnt, schlägt das Planungsteam vor, weitere Buslinien an die S-Bahn-Haltestelle anzuschliessen. Zur Diskussion stehen die Linien Nr. 4 (Bahnhof Thun–Lerchenfeld) sowie die Regionallinie Nr. 50/51 (Thun–Wattenwil–(Uebeschi)–Blumenstein). Dadurch könnten weitere Quartiere an die S-Bahn-Haltestelle angebunden und schnellere Verbindungen von der S-Bahn in die Region und die westliche Innenstadt angeboten werden.

Vom Planungsteam wurden verschiedene Grund-Varianten präsentiert:

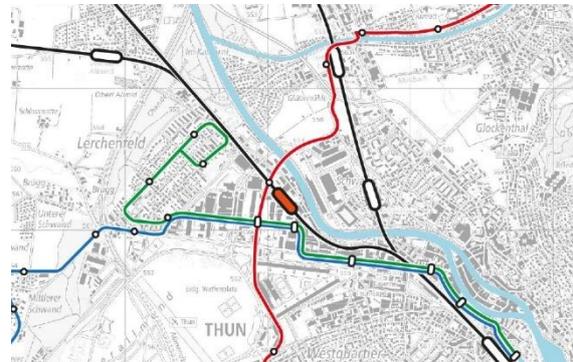
Variante 1

Die Anbindung der Tangentiallinie erfolgt mit einem direkten Zugang auf den Mittelperron. Die übrigen Buslinien werden wie bisher auf der Allmendstrasse geführt und erschliessen den ESP nur am Rand. Die Allmendstrasse als historische Stadtachse wird weiterhin auch als ÖV-Achse genutzt.



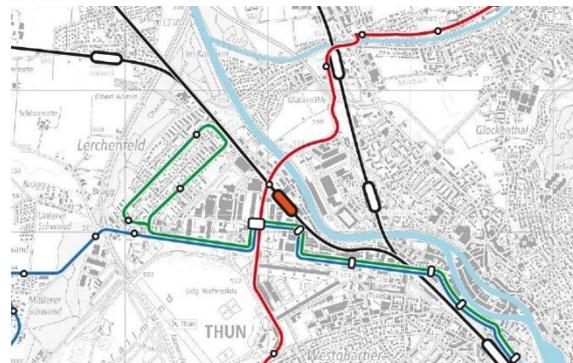
Variante 2

Um den ESP besser an das städtische und regionale Busnetz anzubinden, werden die Buslinien auf der parallelen Erschliessungsachse mitten durch das Areal geführt. Die Busanbindung an die S-Bahn-Haltestelle erfolgt einerseits am Nordende (Tangentiallinie) und andererseits im Süden (städtische und regionale Linie).



Variante 2A

Falls die parallele Erschliessungsachse nicht geöffnet werden kann, ist es möglich, die Anbindung der Bahnhofstabelle mit einem kurzen Abstecher ins Gebiet zu realisieren. Die Erschliessungswirkung entspricht der Variante 2.

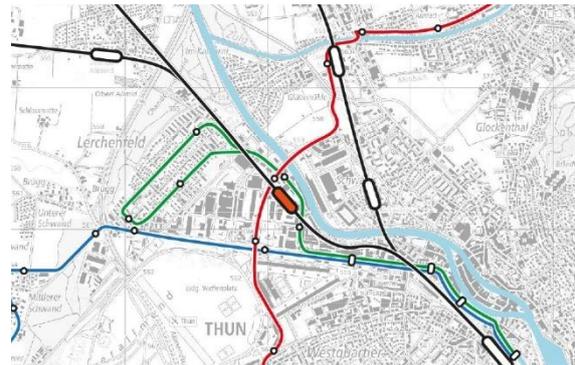
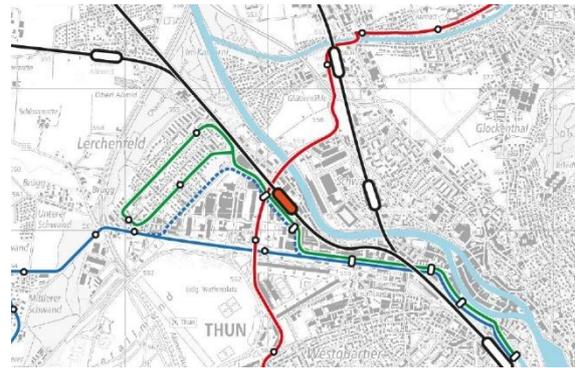


Variante 3

Die städtische Buslinie verkehrt parallel zur Bahn und führt dann direkt ins Lerchenfeld. Die Verknüpfung der Tangentiallinie mit der S-Bahn-Haltestelle und der städtischen Buslinie erfolgt am Brückenkopf. Dort entsteht ein zentraler Umsteigepunkt. Die Regionale Buslinie kann ebenfalls durch das Areal geführt oder auf der Allmendstrasse belassen werden.

Variante 3A

Falls die Durchfahrt ins Lerchenfeld südlich der Bahnlinie nicht realisiert werden kann, besteht die Möglichkeit, die städtische Linie auf der Nordseite der Bahn ins Lerchenfeld zu führen. Allerdings wird dadurch die Erschliessung des ESP nur noch teilweise sichergestellt.



Das Planungsteam hat die Grundvarianten mit weiteren Untervarianten ergänzt, in denen verschiedene Positionen der Bushaltestellen sowie detaillierte Linienführungen untersucht wurden. In einer Grobbewertung wurden die Varianten in Bezug auf die Effizienz und Attraktivität des Verkehrsknotens, die Impulse für die Arealentwicklung sowie auf technische Kriterien beurteilt. Im Zentrum der Diskussion stand die Frage der Position der Haltestelle der Tangentiallinie.

Diskussion Buserschliessung

- Eine gute Verknüpfung zwischen S-Bahn und Buslinien ist zentral. Der Fokus liegt hier auf guten und kurzen Wegen mit möglichst wenig Höhenmetern.
- Zur Schaffung eines attraktiven ÖV-Knotens sollten möglichst viele Buslinien an die S-Bahn-Haltestelle geführt werden. Gleichzeitig gilt es zu beachten, dass dadurch die Areale entlang der Allmendstrasse an Erschliessungsgüte einbüßen werden. Die direkte Anbindung des Lerchenfeldquartiers ist interessant, muss jedoch aufgrund der engen Platzverhältnisse detailliert geprüft werden.
- Es liegt nun eine Variantenauswahl vor. Der definitive Entscheid kann nicht in diesem Verfahren gefällt werden. Es gilt, Widersprüche aufzuzeigen und Spielräume zu sichern.
- Für die Anbindung der Tangentiallinie an die S-Bahn-Haltestelle sollen beide Varianten (direkt ab Alpenbrücke bzw. auf Stadtebene am Brückenkopf) geprüft und vertieft werden.
- Das Areal zwischen Bahnlinie und Aare (Uttigenstrasse) sollte seinen eigenen Charakter behalten und in erster Linie auf den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden. Die Variante einer Linienführung durch das Quartier wird als nicht zielführend erachtet.
- Als Alternative zur Haltestelle auf der Alpenbrücke sollte auch eine Linienführung zur S-Bahn-Haltestelle auf Stadtebene (Schlaufe oder Wenden beim Bahnhofplatz) geprüft werden.

Vernetzung des Areals für den Fuss- und Veloverkehr

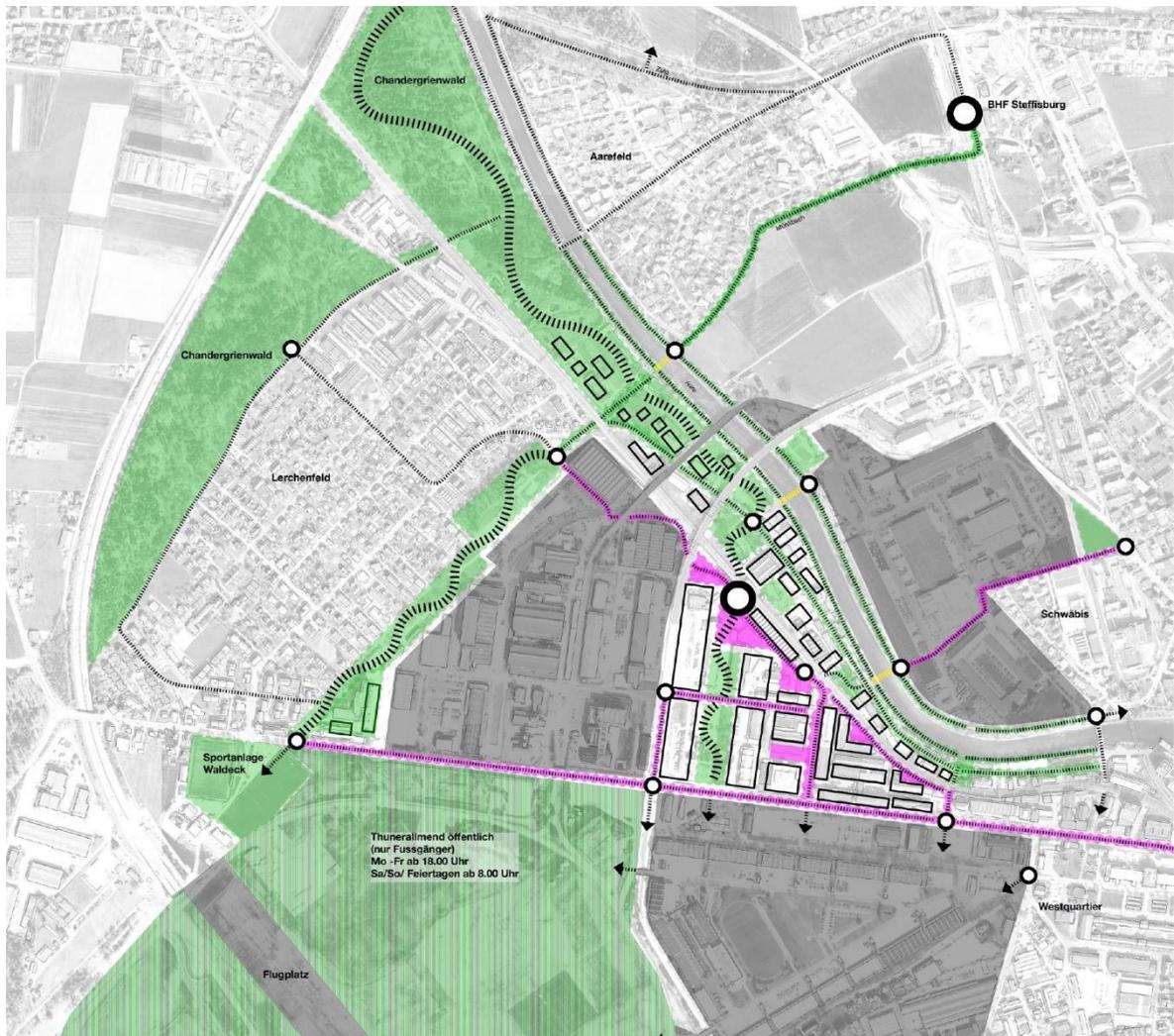


Abbildung 9: Vernetzung des Areals für den Fuss- und Veloverkehr

Die Alpenbrücke stellt für den Fuss- und Veloverkehr keine befriedigende Verbindung dar und während in der Innenstadt eine dichte Abfolge attraktiver Fusswegverbindungen über die Aare besteht, sind beim ESP über lange Strecken keine Brücken vorhanden. Hier besteht Handlungsbedarf, alternative Querungsmöglichkeiten zu schaffen und vorhandene Netzlücken zu schliessen. Der ESP soll auch über die Aare hinaus mit dem Umfeld verknüpft werden, dazu sind die neuen Brückenstandorte auf das Wegnetz und die wichtigen Anknüpfungspunkte auszurichten. Wünschenswert wäre insbesondere eine Verbindung durch das Militärangebiet in Richtung Schwäbis.

Diskussion Vernetzung des Areals

- Die Grünachse entlang dem Lerchenfeld mit Weiterführung bis Steffisburg stellt eine spannende Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr dar.
- Der Grundsatz eines dichten Netzes für den Fuss- und Veloverkehr wird unterstützt.
- Die Aarequerungen müssen auf die Stadträume und die Zielorte abgestimmt werden. Die räumlichen Konsequenzen einer höheren Brückendichte sind zu prüfen. Die Brückendichte kann nicht direkt mit der Innenstadt verglichen werden.

Rückmeldung Stakeholder

- Die Durchgrünung des Areals ist wichtig. Die Grünverbindungen werden einen positiven Effekt auf das kleinräumige Klima haben und steigern zusätzlich die Attraktivität des Arbeitsstandorts. Sie sollten keinesfalls zur Maximierung der bebaubaren Flächen reduziert, sondern möglichst maximiert werden. Gleichzeitig gilt es zu beachten, dass der Fokus im ESP klar auf Arbeitsnutzungen liegt und diesbezüglich keine Nutzungsflächen verloren gehen sollen: werden Areale für Grünräume und Platzgestaltungen gesichert, muss der Verlust von Nutzungsflächen kompensiert werden.
- Die Alpenbrücke setzt einen markanten städtebaulichen Akzent und führt erschliessungstechnisch mitten ins Areal. Eine volumetrische Reaktion mit adäquaten Bauten entlang dieser Achse erscheint folgerichtig. Eine Akzentuierung der neuen S-Bahn-Haltestelle in diesem Kontext signalisiert den Umsteigeort der Buslinien. Eine gestalterische Attraktivierung im Sinne eines Boulevards mit gewissem Nutzungsmix und integrierten Platzgestaltungen fördert die Belegung sowie wirtschaftliche Aspekte von Dienstleistungsbetrieben an diesem zentralen Ort.
- Die diagonale Achse, welche bei Option «neue Zentralität S-Bahn-Haltestelle Mitte» direkt auf den Knoten Bypass/Erschliessungsstrasse ESP führt, ist aus Sicht des fahrenden Verkehrs so nicht möglich. Aus verkehrstechnischer Sicht ist diese Option zu verwerfen – es sei denn, die Diagonale diene einzig den Fussgängerinnen und Fussgängern.
- Die städtebaulichen Auswirkungen einer Bushaltestelle auf der Alpenbrücke werden als kritisch angesehen. Um die Eigenständigkeit des Brückenbauwerks zu bewahren, ist eine Bushaltestelle auf der Rampe unmittelbar nach dem Brückenwiderlager resp. -ende vorstellbar. Die Vorteile liegen in der geringeren Höhendifferenz zur Stadtebene. In den ersten beiden Feldern der Brücke sind die Bushaltestellen nicht möglich, da sich hier die technischen Strassenwasserreinigungsanlagen befinden.
- In Bezug auf die Arealverfügbarkeit und die geschlossenen Areale wird auf den ersten Workshop verwiesen.

Erkenntnisse und Aufträge für dritten Workshop

- Die beiden präsentierten Optionen der städtebaulichen Vision wurden anlässlich des zweiten Workshops kontrovers diskutiert. Ein klarer Entscheid für eine Option konnte noch nicht gefällt werden. Die Tendenz liegt bei der Option «neue Zentralität Alpenbrücke» sowie der Anbindung der Tangentiallinie an die S-Bahn-Haltestelle über den zentralen Platz (Bushaltestelle auf der Alpenbrücke ohne direkten Zugang zum Perron). Hier sieht das Begleitgremium viel Potenzial für die Transformation des Areals und die Anbindung der angrenzenden Areale. Gleichzeitig wird die Aufenthaltsqualität dieses zentralen Platzes kritisch hinterfragt. Nach Ansicht des Begleitgremiums schliessen sich die beiden Optionen nicht aus und könnten allenfalls kombiniert bzw. über die Zeit entwickelt werden.
- Unabhängig von der weiterverfolgten städtebaulichen Option ist das Baufeld B8 östlich der Alpenbrücke ein absolut zentrales Element, wenn es um die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle und die Entwicklung des Areals südlich der Bahnlinie geht. Es gilt, die Verfügbarkeit der an die S-Bahn-Haltestelle angrenzenden Gebiete sicherzustellen.
- Einen starken Einfluss auf die städtebauliche Vision hat auch die Anordnung der Bushaltestellen. Grundsätzlich wird hier ein zentraler Umsteigeknoten mit kurzen Wegen sowie die Anbindung der städtischen Buslinie an die S-Bahn-Haltestelle unterstützt. Die genauen Linienführungen können jedoch nicht im Rahmen des Workshopverfahrens festgelegt werden. Hier gilt es, die Kompatibilität aufzuzeigen und den Raum zu sichern.
- Im laufenden Verfahren sollte deshalb aufgezeigt werden, welche Fragen innerhalb dieser Studie abschliessend zu klären sind und wo Spielräume bleiben sollen oder sogar müssen (weil noch nicht alle Informationen vorliegen oder weil wünschbares kurz- bis mittelfristig nicht machbar ist).

- Die Verbindung ins Lerchenfeld ist mindestens für den Fuss- und Veloverkehr von zentraler Bedeutung und muss ebenfalls sichergestellt werden. Ob diese auch für die städtische Buslinie realisierbar ist, muss im Detail noch geprüft werden.
- Im Rahmen des Workshopverfahrens sollen neben der Frage zur betrieblichen Organisation auch die Fragen zur zukünftigen Nutzung und zur städtebaulichen Ausgestaltung der Flächen rund um die S-Bahn-Haltestelle geklärt werden. Dabei ist die Lage der Haltestelle durch übergeordnete Rahmenbedingungen stark vorgegeben. Hingegen wird als wichtig erachtet, die Zahl, Lage und Bedeutung der Bahnquerungen im Rahmen des Workshopverfahrens festzulegen.
- Für den nächsten Workshop sind die Querungen aus stadträumlicher Sicht zu entwickeln und aufzuzeigen, was die Stadträume an den Anknüpfungspunkten beidseits der Gleise zu leisten haben.

4.3 Workshop 3 vom 1. Juli 2020

Das Planungsteam hat aufgrund der Diskussionen im zweiten Workshop und der Rückmeldungen der Stakeholder die städtebauliche Vision weiterentwickelt. Dabei lag ein starker Fokus auf dem Platz bei der Alpenbrücke als Hauptknoten. Dieser ist weniger abhängig von der Entwicklung und Verfügbarkeit des östlichen Arealteils des Baufeldes B8 und weist eine hohe Flexibilität für die Erschliessung des Areals in alle Richtungen auf.

Auch der Variantenfächer für die Buserschliessung wurde vertieft und punktuell um weitere Varianten ergänzt. Unter anderem wurde eine Schlaufe oder Stichfahrt der Tangentiallinie auf Stadtebene zum Bahnhof geprüft. Dies wird als grundsätzlich möglich angesehen, hätte jedoch einen Umweg von rund drei Minuten und einen Konflikt mit der vorgesehenen Grünverbindung zwischen Allmendstrasse und S-Bahn-Haltestelle zur Folge. Ein abschliessender Variantenentscheid für die Buserschliessung ist im Rahmen des Workshopverfahrens nicht möglich. Grundsätzlich bietet das städtebauliche Konzept jedoch die Flexibilität, den Bus auf Stadtebene an die Bahnhalttestelle zu führen.

Erschliessungskonzept

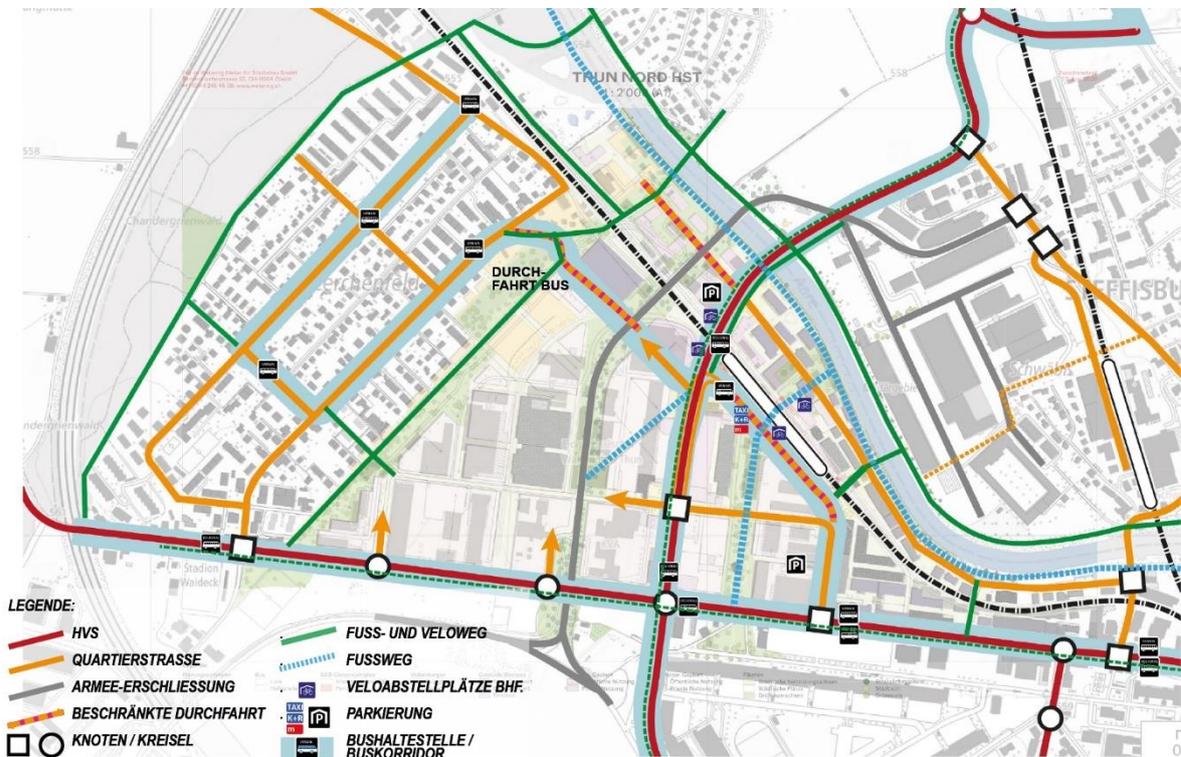


Abbildung 10: Erschliessungskonzept Gesamtverkehr

Der zentrale Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs befindet sich am nördlichen Ende der S-Bahn-Haltestelle, ein weiterer an der Allmendstrasse. Es wird als wichtig erachtet, dass die Bahnhaltstelle vom städtischen Bus bedient wird. Eine direkte Buslinie ins Lerchenfeld wäre langfristig sinnvoll.

Mit der S-Bahn-Haltestelle werden neue Anziehungs- und Umsteigepunkte für den Fussverkehr geschaffen, welche mit den bestehenden Nutzungen verknüpft werden müssen. Für den Fussverkehr soll eine möglichst gute Durchwegung gewährleistet werden. Die neuen Aarequerungen bleiben dem Fuss- und Veloverkehr vorbehalten. Die Uttigenstrasse und die Fuss- und Velowege durch die Grünverbindung zwischen Lerchenfeld und ESP stellen weitere wichtige Achsen dar. Bei der S-Bahn-Haltestelle werden Veloabstellanlagen dezentral angeboten.

Innerhalb des Quartiers und insbesondere auf der Erschliessungsachse parallel zur S-Bahn-Haltestelle ist Durchgangsverkehr zu vermeiden. Der motorisierte Verkehr soll auf die Hauptachsen konzentriert und die Parkierung in zentralen Anlagen zusammengefasst werden. Für die Zu- und Wegfahrt zur S-Bahn-Haltestelle für den motorisierten Verkehr (Kiss+Ride, Kurzzeitparkplätze etc.) und die Buslinie wird, sollte diese noch nicht durch das Areal geführt werden können, eine Erschliessung parallel zum Bypass auf den Knoten vorgeschlagen. Das Planungsteam schlägt zudem, in Abweichung zum Richtplan, vor, das Bau Feld B10 (Areal im Norden des ESP zwischen Bahnlinie und Aare) über die Uttigenstrasse zu erschliessen, wodurch die Verbindung durch den westlichen Grünkorrridor vorwiegend dem Langsamverkehr zur Verfügung gestellt werden könnte.

Städtebauliche Vision



Abbildung 11: Städtebauliche Vision

Das Areal wird gefasst und geprägt durch die Allmendstrasse und den Aare Raum, diese wichtigen Elemente gilt es zu stärken. Insbesondere das Aareufer soll aufgewertet und sukzessive ausgebaut werden. Für die Erschliessung der S-Bahn-Haltestelle soll die Verbindung bei der Keimzelle gestärkt und, mit einer entsprechenden Verbindung über die Aare hinaus, ausgebaut werden. Die Fortsetzung der im Richtplan vorgesehenen Grünanlage, von der Allmendstrasse zur S-Bahn-Haltestelle, ist bis zur Aare hin weiterzuentwickeln. Diese Parkanlage dient künftig als wichtiger Aufenthaltsbereich für Arbeitnehmende. Die Grünverbindung von der Grosse Allmend in Richtung Steffisburg weist bereits heute eine bestehende Vegetation auf und ist als strukturierte Querverbindung zu sichern. Sie dient als Schnittstelle zwischen dem kleinteiligen Wohnquartier und dem gross dimensionierten Militär- und Industrieareal und bietet die Chance, die Fusswege aus dem Lerchenfeldquartier zu bündeln und zur S-Bahn-Haltestelle zu führen. Eine teilweise Auslichtung zugunsten von Spiel- und Erholungsnutzungen wäre denkbar. In der Übergangsphase liegt der Fokus auf der Umnutzung der bestehenden Gebäude sowie den Neubauten am zentralen Platz. Viele bestehende Bauten, welche das Areal heute bereits stark prägen, sollen in eine nächste Entwicklungsphase übernommen und umgenutzt werden.

Gemischte Arbeitsnutzungen entlang des Bypasses tragen zur Attraktivierung der S-Bahn-Haltestelle bei. Das gesamte Areal RUAG wird auch in Zukunft industriell genutzt werden. Die angedachte Diagonale im Bau Feld B8 West muss nicht zwingend realisiert werden, ist im Falle einer künftigen Transformation aber mitzudenken.

Nördlich der Bahnlinie ist eine Entwicklung in Richtung Wohn-/Mischnutzung vorstellbar. Die Neubauten gilt es, aus dem Bestand zu entwickeln. Insbesondere entlang der Grünverbindung sind neuere Gebäude vorstellbar. Ebenso könnte direkt am Bahnhofplatz ein Neubau realisiert werden. Der Bahnhofplatz soll belebt und mit Nebennutzungen aktiviert werden können. Das ge-

samte Umfeld der Alpenbrücke soll weiterentwickelt werden. Entlang des Bypasses können einzelne Bauten höher gesetzt werden, so dass die Brücke ein lineares Gestaltungselement bilden kann. Dazu soll der Bereich entlang der Brücke auch auf der Stadtebene aktiviert und gestaltet werden.

Diskussion Erschliessungskonzept und städtebauliche Vision

- Die Vision und das Erschliessungskonzept sind klar und nachvollziehbar.
- Die Weiterentwicklung aus dem Potenzial des Areals überzeugt.
- Der zentrale Platz bei der Alpenbrücke und die Integration der Brücke sind schlüssig, dasselbe gilt für die Nutzungsverteilung und die Grünverbindungen.
- Der Grundsatz, dass für den motorisierten Verkehr keine durchgängigen Achsen geschaffen werden sollten, ist nachvollziehbar.
- Der Zugang zur Keimzelle ist weiter zu vertiefen. Dieser muss nicht zwingend ausschliesslich dem Fuss- und Veloverkehr zugesprochen werden, da in der Nähe eine Grünverbindung als Zugang zum Areal vorgesehen ist.
- Die Erschliessung des Baufeldes B10 über die Uttigenstrasse ist prüfenswert.

Bahnhaltestelle und Umsteigeknoten

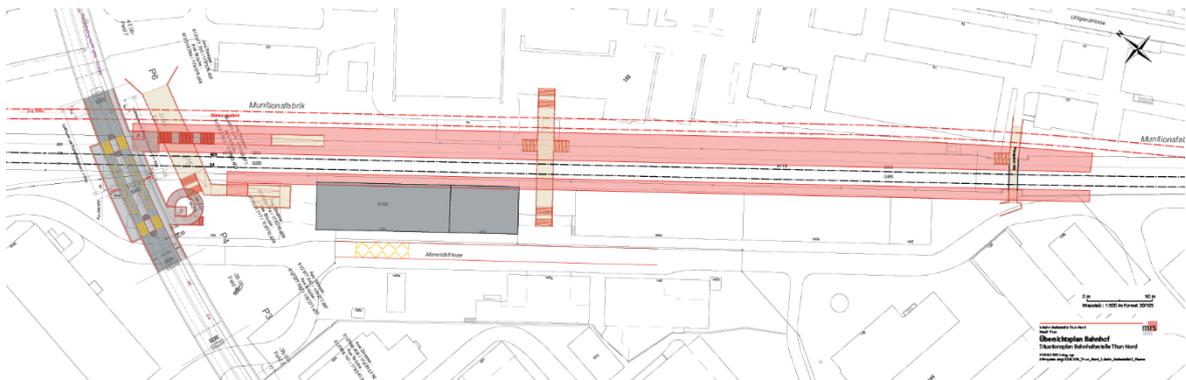


Abbildung 12: Situation S-Bahn-Haltestelle, Variante mit kompakten Umsteigebeziehungen

Der Knoten Bahnhofplatz soll möglichst kompakt gestaltet werden und eine Scharnierfunktion übernehmen. Im Bereich der Keimzelle bis hin zur Alpenbrücke können öffentlichkeitswirksame Nutzungen wie beispielsweise Schulungsräume, Co-Working-Spaces, Einkaufs- und Versorgungseinrichtungen und auch Freizeiteinrichtungen wie ein Skillspark angesiedelt werden. Unterschiedliche Charaktere prägen diese Achse: die Mitte profitiert von der Grünverbindung und der Personenunterführung, bei der Keimzelle soll ein Mikrokosmos im aktuellen Bestand entstehen und bei der Alpenbrücke soll eine stärkere Präsenz wirtschaftlicher Funktionen angestrebt werden.

Das Planungsteam tendiert zu einer Bushaltestelle auf der Alpenbrücke; wodurch diese Teil eines dreidimensionalen Platzsystems wird. Unabhängig vom Standort der Bushaltestelle muss die Belegung auf Stadtebene erreicht werden. Von der Alpenbrücke könnten zwei Abgänge sowohl den Perron wie auch den Bahnhofplatz sehr gut bedienen. Wird die Bushaltestelle nicht zentral auf der Brücke angeordnet, können grössere Interventionen direkt über dem Gleiskörper vermieden und die Bauphase vereinfacht werden. Eine Anordnung der Haltestelle im Bereich des Widerlagers liesse sich noch einfacher umsetzen, würde allerdings zu einer grösseren Gehdistanz (100–150 m) bis zum Perron führen. Die Veloparkierung ist noch nicht im Detail abgebildet. Diese könnte im Bereich unterhalb der Alpenbrücke angeordnet werden.

Die bestehende südliche Personenunterführung wird verlängert. In diesem Rahmen wäre die Schaffung eines Zugangs zum Perron sinnvoll. Die mittlere Personenunterführung soll vor allem kurze Zugskompositionen bedienen und ist ohne Rampensystem angedacht. Die Unterführung bei der Alpenbrücke soll grosszügig ausgestaltet werden.

Es gilt den bestehenden Schiesskanal zu beachten. Dieser verläuft bis zu der aktuell vorgesehenen mittleren Personenunterführung und tangiert somit die Personenunterführung bei der Hauptachse. Daher ist für die Schiessanlage, aufgrund des Durchgangs und der Verbreiterung der Gleisanlage, sicherlich eine neue Lösung zu finden.

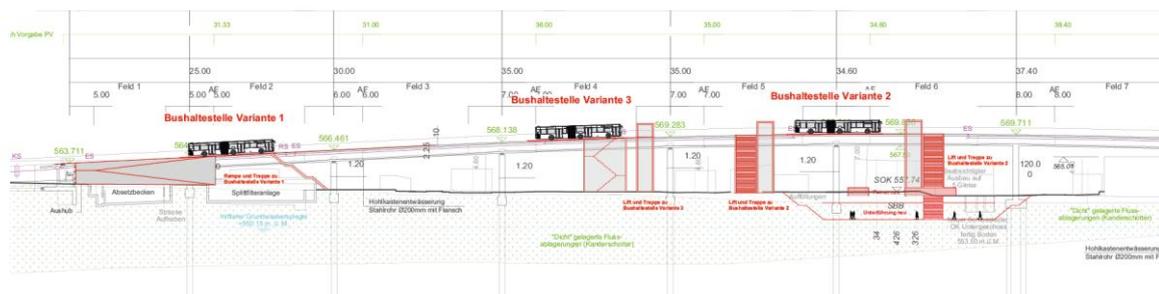


Abbildung 13: Längsschnitt Variantenübersicht Bushaltestelle Tangentiallinie

Diskussion Bushaltestelle und Umsteigeknoten

- Sollte die südliche Gleisquerung als zweite wichtige Veloquerung dienen, müsste sie breiter ausgestaltet werden.
- Die Anordnung der Veloparkierung unter der Alpenbrücke ist zu überprüfen. Allenfalls wäre eine Verschiebung in die Nähe oder ins Bahnhofsgebäude sinnvoll.
- Die Ausgestaltung der Rampe zur Personenunterführung bei der Alpenbrücke ist noch nicht schlüssig. Es ist zu prüfen, ob eine flüssigere Form und ein besseres Auffinden des Zugangspunktes erreicht werden kann.
- Zwei Abgänge von der Alpenbrücke sind für die Pendler die optimale Lösung. In Bezug auf die Belegung des Platzes gilt es den direkten Abgang zum Perron zu hinterfragen. Ausserdem gilt es zu vermeiden, dass der kürzeste Weg in den nördlichen Teil des Areals mittels Längsbeziehung über den Perron führt.
- Auf der Alpenbrücke sollten keine Haltebuchten erstellt werden. Der mögliche Stau bei einem Fahrbahnhalt lässt sich aktuell aber nicht beurteilen.

Rückmeldungen Stakeholder

- Es wird zustimmend zur Kenntnis genommen, dass der Tatsache, dass es sich bei den Arealen im Kernbestand VBS/RUAG um Betriebsareale handelt, auch langfristig Rechnung getragen wird.
- An der Strategie der schrittweisen Öffnung der Baufelder 5/6/8 Ost/9/10 und der Konzentration der bisherigen Betriebe und damit zusammenhängenden Arbeitsplätzen über den Baufeldern 2.x/3/7/8 West wird festgehalten. Das auf knapp ein Drittel reduzierte und heute schon sehr stark genutzte Betriebsareal mit geringen Freiheitsgraden der Intralogistik, kann dabei nicht durch öffentliche Achsen erneut fragmentiert werden.
- Mittelfristig operativ ist den unterschiedlichen Zeiträumen zwischen der Realisierung Bahninfrastruktur/Haltestelle (2030/35) und der Verlagerung der «Truppe» (2040/45) Rechnung zu tragen.
- Die präsentierte Erschliessungslösung für den motorisierten Verkehr ist interessant und prüfenswert.

- Eine Durchschneidung weiterer Betriebsgelände (Schwäbis/VBS) muss in dieser Form zurückgewiesen werden.
- Das VBS hat ein grosses Interesse an einer Vernetzung und Aufwertung der Grünstrukturen. Diese sind mit den Naturräumen auf der Grossen Allmend abzustimmen.
- Der zentrale Platz erscheint zu verkehrsorientiert und ist auf die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer auszurichten.
- Parallel zur Alpenbrücke angelegte Fahrspuren zur Erschliessung der S-Bahn-Haltestelle sind für den motorisierten Verkehr nicht möglich. Würden sie nur für den Bus genutzt, wären die Flächen schlecht genutzt. Hingegen sind schmalere Fahrspuren ausschliesslich für den Fuss- und Veloverkehr sinnvoll und gut realisierbar.
- Zum heutigen Zeitpunkt darf noch keine Entscheidung zur Lage der Bushaltestelle (auf der Alpenbrücke bzw. bei der S-Bahn-Haltestelle) gefällt werden. Beide Varianten müssen gleichberechtigt weiterbearbeitet resp. im Konzept dargestellt werden.
- Bei den Varianten zur Bushaltestelle Tangentiallinie wird die Variante beim Widerlager bevorzugt. Sollte die Bushaltestelle auf der Brücke angeordnet werden, ist die Variante weiter vom Knoten entfernt vorzuziehen, da hier mehr Stauraum zur Verfügung steht.

Erkenntnisse und Aufträge für den vierten Workshop

Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens können nicht alle Themen abschliessend behandelt werden. Vielmehr geht es darum, die nötigen Räume zu sichern und Spielräume offen zu halten. Insbesondere die Lage der Bushaltestelle der Tangentiallinie kann nicht abschliessend festgelegt werden. Von Seiten Begleitgremium liegt die Tendenz bei der direkten Anbindung an den neuen Platz bei der Alpenbrücke, da diese auch zur Belebung des Platzes beiträgt. Denkbar ist hier auch eine schrittweise Entwicklung über die Zeit: Zuerst Anbindung der Tangentiallinie auf Stadtebene, in einer weiteren Phase auf der Rampe und im Endzustand auf der Brücke.

Für den nächsten Workshop sollte aufgezeigt werden, wie die angestrebte Entwicklung des Areals in den nächsten Jahren schrittweise erfolgen soll und welche Infrastruktur in Bezug auf die Erschliessung für den motorisierten Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und den Bus in der ersten Phase erstellt werden muss. Für den motorisierten Verkehr und den öffentlichen Verkehr ist zu klären, ob in einer Zwischenphase allenfalls Wendemöglichkeiten realisiert werden müssten.

Im Hinblick auf eine schrittweise Öffnung des Baufeldes B8 Ost vor der vollständigen Freigabe durch das VBS ist zudem aufzuzeigen, welche Gebäude umgenutzt oder ersetzt werden müssen.

Gemäss aktuellen Vorgaben müssen neu alle Perronzugänge behindertengerecht ausgestaltet sein.

4.4 Workshop 4 vom 26. August 2020

Entwicklungsetappen

Am vierten Workshop präsentierte das Planungsteam einen Vorschlag der Entwicklungsetappen samt zugehörigem Erschliessungskonzept:

Sicherung einer robusten Freiraumstruktur

Ein zentrales Element bei der Entwicklung des Entwicklungsschwerpunkts stellt die Sicherung einer robusten Freiraumstruktur dar, welche auch eine wichtige Erschliessungsfunktion für das Areal übernimmt.



Öffnung und Aufwertung der Ränder

In der ersten Etappe erfolgt die Weiterentwicklung überwiegend an den Rändern: Der Grünraum entlang dem Lerchenfeldquartier wird zugänglich gemacht und die bestehende Verbindung bei der Keimzelle geöffnet und bis über die Aare verlängert. Entlang der Aare werden neue Verbindungen geschaffen, der bestehende Uferweg und die Freiräume aufgewertet und entlang der Allmendstrasse werden einzelne Areale entwickelt.



Öffnung und Durchgang entlang der Gleise bis ins Lerchenfeld

Die Erschliessung entlang der S-Bahn-Haltestelle wird realisiert und die Verbindung Richtung Lerchenfeld, zuerst für den Fuss- und Veloverkehr, später auch für den öffentlichen Verkehr weitergeführt.

Wünschenswert wäre ebenfalls, dass die Montagehallen bis zum Bau der künftigen S-Bahn-Haltestelle zwischengenutzt und so eine gewisse Öffentlichkeit ins Areal gebracht werden könnte. Im Bereich des zentralen Platzes ist ein Teilabbruch von Gebäuden nötig.



Entwicklung Osten/Norden mit der S-Bahn-Haltestelle

Das Areal wird aus der Mitte aktiviert und zusammen mit der Realisierung der S-Bahn-Haltestelle werden die nötigen Bahnquerungen erstellt und das Baufeld B8 Ost zusammen mit der Grünverbindung aktiviert.



Komplette Öffnung des Areals

Das langfristige Konzept beinhaltet die komplette Arealöffnung, bei der die unterschiedlichen Identitäten der Süd- und Nordseite weiterentwickelt werden.



Diskussion Entwicklungsetappen und Erschliessungskonzept

- Die vorgeschlagene Etappierung ist sinnvoll. Es stellt sich die Frage, ob die gewünschte Belegung mittels Zwischennutzungen erreicht werden kann, solange die S-Bahn-Haltestelle noch nicht realisiert ist.
- Mit grossen Entwicklungsmassnahmen zuzuwarten, bis der Bahnhof umgesetzt ist, könnte von Vorteil sein (z. B. grössere öffentliche Räume gemeinsam mit Investoren planen und finanzieren).
- Die Grünverbindungen sollten möglichst früh, zumindest in der Grundidee, gesetzt werden. Dabei sollte zumindest diejenige zwischen Allmendstrasse und S-Bahn-Haltestelle mit hoher Priorität umgesetzt werden.
- Die S-Bahn-Haltestelle hat eine hohe Priorität: wenn die nötigen Mittel vorhanden sind, kann sie gegebenenfalls bereits vor 2035 realisiert werden. Sind die angrenzenden Areale zu diesem Zeitpunkt noch nicht verfügbar, besteht jedoch die Gefahr, dass die S-Bahn-Haltestelle vom Quartier abgetrennt ist. Diesbezüglich sind Lösungen zu prüfen.
- Die vorgesehenen Zufahrten für den motorisierten Verkehr sind noch nicht schlüssig. Eine Erschliessung des gesamten Areals ausschliesslich über die Keimzelle wird nicht unterstützt.
- Die vorgesehenen Wendemanöver schmälern die Qualität des Bahnhofplatzes.
- Die Verteilung der Veloparkplätze ist noch nicht nachvollziehbar. Eine Integration in die bestehenden Gebäude ist zu prüfen.
- Die beiden Plätze haben eine hohe funktionale Priorität für den Betrieb der S-Bahn-Haltestelle. Die Grünverbindung zwischen Allmendstrasse und S-Bahn-Haltestelle ist wichtig für die Attraktivität der S-Bahn-Haltestelle und deshalb ebenfalls entsprechend zu priorisieren. Für die Stadt ist es wichtig, diese Räume zu sichern.
- In Bezug auf die Grünverbindungen wird auch derjenige entlang der Panzerbrücke begrüsst; langfristig könnte er für das gesamte Areal eine Bereicherung sein. Es stellt sich die Frage inwiefern diese im Richtplan festgeschrieben werden kann.
- Der im Richtplan vorgesehene Strassenversatz beim Textilcenter/Keimzelle sollte möglichst begradigt werden.

Infrastruktur des ÖV-Knotens

Das Planungsteam hat die Vorzugs-Variante für die Anbindung an die Tangentiallinie nochmals präzisiert. Der südöstliche Zugang dient in erster Linie der Quartierverbindung von der Allmendstrasse über die neue Ringstrasse bis zur Aare mit einem Zugang auf den Perron. Der Hauptzugang zur S-Bahn-Haltestelle und die Anbindung der Buslinien erfolgt beim zentralen Platz. Von Norden her ist entsprechend der Topografie eine flache Rampe und Unterführung geplant, welche genug breit für den Fuss- und Veloverkehr ist. Abgänge führen von der Bushaltestelle auf der Alpenbrücke hinab auf den Bahnhofplatz und direkt auf den Mittelperron. Die im letzten Workshop als einfache Unterführung mit Treppen geplante mittlere Unterführung wurde aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen angepasst. Da der Bau einer Rampe auf der Südseite aus Platzgründen ausgeschlossen ist, wurde dort ein Personenaufzug geplant. Die mittlere Personenunterführung sichert die Weiterführung des Grünraums bis zur Aare und ist vor allem dann wichtig, wenn kürzere Zugkompositionen halten. Die südliche Personenunterführung welche als Quartierverbindung gedacht ist, bietet sich auch beim Zu- und Aussteigen in und aus langen Zugkompositionen an.

Diskussion ÖV-Knoten

- Der Zugang Seite Alpenbrücke erscheint noch etwas kompliziert und ist im Detail zu prüfen. Die räumlichen Qualitäten sind aufzuzeigen.
- Die nördliche Unterführung ist hinsichtlich der Entflechtung von Fussgängern und Velofahrern noch zu optimieren.
- Der Radweg, welcher aktuell über die Alpenbrücke geführt wird, müsste dahingehend überprüft werden, ob dieser nicht auf Stadtebene durch die Personenunterführung geführt werden sollte.
- Die mittlere und südliche Personenunterführungen könnten allenfalls in die bestehenden Gebäude, als gedeckter Zugang (Halle), integriert werden. Die vorgesehenen Rampen auf der Nordseite der Gleise nehmen viel Platz in Anspruch und beeinträchtigen die städtebauliche Entwicklung. Damit nicht der gesamte nördliche Abschnitt ausschliesslich von Verkehrsbauten geprägt wird, sollte die Rampe in eine mögliche Überbauung integriert werden.
- Die SBB streben grundsätzlich an, technische Anlagen in den eigenen Gebäuden unterzubringen. Auch werden Rampen bevorzugt, da diese im Gegensatz zu Liften nicht störungsanfällig sind.
- Für die Tangentiallinie ist die Notwendigkeit von zwei Liftanlagen zu prüfen.

Rückmeldung Stakeholder

- Die Etappen sind mit klaren Zeitabläufen zu hinterlegen, nur dann können genaue Rückmeldungen gemacht und Planungen mit dem Verteidigungsbereich vorgenommen werden.
- Eine Begradigung der Ringstrasse wird innerhalb des Bauprojektes Textilcenter geprüft; es gilt hier weiterhin die gültige Richtplanung.
- Der Zeitplan für eine Arealzufahrt bei der Keimzelle richtet sich nach der Fertigstellung des Textilcenters. Eine frühere Öffnung ist hier nicht möglich (Inbetriebnahme voraussichtlich 2026).
- Im Baufeld B2.3 (Textilcenter) kann kein Parkhaus erstellt werden.
- Der Langsamverkehr um das Baufeld B2.3 muss mit der Nutzung des neuen Textilcenters (Arbeitszone) in Einklang gebracht werden (Entflechtung). Der Betrieb darf dadurch nicht beeinträchtigt werden und es dürfen keine Gefahrenpunkte entstehen.
- Wie der westliche Teil des AKLA erschlossen werden soll, muss noch geklärt werden. Nur Fuss- und Veloverkehr sowie öffentlicher Verkehr ist nicht möglich; die Zufahrt für Autos und Lastwagen zugunsten von Bundes- und Drittnutzungen ist zu gewährleisten (Entflechtung).
- Eine Durchschneidung des Areals Schwäbis / Gebäude HAM durch einen Veloweg, ist für das VBS keine Option.

- Die angedachten Lagen der beiden Aarequerungen für den Fuss- und Veloverkehr sind nachvollziehbar. Das Konzept der Arealerschliessung ist stimmig.
- Die Darstellung des Platzes lässt darauf schliessen, dass der Ansatz der Koexistenz weiterverfolgt werden soll. Diese Absicht wird begrüsst.
- In dieser konzeptionellen Phase, in der auch die Machbarkeit ein wichtiger Aspekt ist, darf kein Präjudiz für die Lage der Bushaltestelle der Tangentiallinie geschaffen werden und es sind auch die möglichen Alternativen darzustellen. Der Kanton als Eigentümer des Bypass Thun Nord wird letztlich entscheiden, ob eine Haltestelle auf der Alpenbrücke in Frage kommt oder nicht.
- Bei der Bushaltestelle auf der Brücke ist in Fahrtrichtung Süd bzw. Allmendstrasse eine Fahrbahnhaltestelle denkbar, da genügend Stauraum vorhanden ist. In Fahrtrichtung Steffisburg kommt eine Fahrbahnhaltestelle nicht in Frage. Hier muss eine Busbucht eingeplant werden, welche allenfalls Auswirkungen auf die Nutzung und Gestaltung des darunter liegenden Platzes haben kann.

Erkenntnisse und Aufträge für Synthese

- Im letzten Workshop war die Etappierung einer der Schwerpunkte. Der Vorschlag des Planungsteams der verschiedenen Entwicklungsschritte wurde grundsätzlich als nachvollziehbar und gut beurteilt, obwohl bei einigen Elementen, insbesondere bei der Grünverbindung zur S-Bahn-Haltestelle, das Begleitgremium ein frühere Realisierung anstreben würde, um die gewünschte Belebung des Ortes zu erreichen.
- Als Grundlage für das weitere Vorgehen ist aufzuzeigen, welche Räume und Gebäude wann verfügbar sein müssen und welche Abhängigkeiten bestehen.
- Noch zu präzisieren ist die Verkehrsorganisation im direkten Umfeld der S-Bahn-Haltestelle. Es ist aufzuzeigen, wie die Verkehrsführung des motorisierten Verkehrs funktioniert und wie die Entflechtung in Bezug auf die Grünverbindung und die Fussgängerströme aussehen könnte.
- Für die Tangentiallinie ist auch die Variante einer Bushaltestelle beim Brückenkopf aufzuzeigen.

5 Gesamtkonzept

5.1 Städtebauliche Vision und Erschliessungskonzept



Abbildung 14: Städtebauliche Vision Thun Nord, Situation Mst. 1:10'000

Das Areal wird gefasst und geprägt durch seine gewachsenen Ränder; die Allmendstrasse und den Aareraum: Diese wichtigen Elemente gilt es zu stärken und zu vernetzen. Ein zentrales Element der Arealentwicklung stellt die Sicherung eines robusten inneren Freiraumsystems dar, welches auch eine wichtige Erschliessungsfunktion für das Areal übernimmt.

Die Fortsetzung der im Richtplan vorgesehenen Grünanlage von der Allmendstrasse zur S-Bahn-Haltestelle wird über die Bahnlinie hinaus weitergeführt und mündet an der Aare in eine Flussterrasse. Diese Parkanlage dient künftig als wichtiger Aufenthaltsbereich für Arbeitnehmende und ist repräsentativ zu gestalten.

Das gesamte Aareufer soll mit Zugängen, Sichtachsen, Querungen und einem attraktiven Uferweg sukzessive aufgewertet und ausgebaut werden. Die Nähe zur neuen S-Bahn-Haltestelle bietet auch eine gute Voraussetzung für eine neue Einwasserungsstelle für das «Aare-Böötle».

Die Grünverbindung von der Grossen Allmend in Richtung Steffisburg weist bereits heute eine bestehende Vegetation auf und ist als strukturierte Querverbindung zu sichern. Sie dient als Schnittstelle zwischen dem kleinteiligen Wohnquartier und dem gross dimensionierten Militär- und Industrieareal und bietet die Chance, die Fusswege aus dem Lerchenfeldquartier zu bündeln und zur S-Bahn-Haltestelle zu führen. Denkbar ist hier auch eine punktuelle Auslichtung zugunsten von Spiel- und Erholungsnutzungen und eine behutsame Einbindung des Waldstücks.

Die bestehenden Bauten, welche das Areal heute bereits stark prägen, werden umgenutzt und somit in eine nächste Entwicklungsphase übernommen. Beispielsweise kann die schützenswerte Montagehalle als künftiges Bahnhofsgebäude genutzt und die heute geschlossene Fassade zum Platz hin geöffnet werden. Auch Gebäude im Bereich der Keimzelle und des alten Zeughauses könnten sukzessive in Richtung kreativere Quartiere (Kunst, Kultur, Veranstaltungsort, kleineres Gewerbe, etc.) umgenutzt und weiterentwickelt werden.



Abbildung 15: Bestand und Identität

Entlang des Bypasses tragen gemischte Arbeitsnutzungen zur Attraktivierung der S-Bahn-Haltestelle bei. Das gesamte Umfeld der Alpenbrücke wird weiterentwickelt: die Brücke wird auf der Stadtebene aktiviert und gestaltet. Zur Stärkung der Brücke als lineares Gestaltungselement ist die punktuelle Setzung einzelner höherer Bauten denkbar. Auch der Bahnhofplatz wird mit Neubauten und neuen Nutzungen belebt und aktiviert. Das gesamte Areal RUAG wird auch in Zukunft industriell genutzt werden. Die angedachte Diagonale im Baufeld B8 muss nicht zwingend realisiert werden, ist im Falle einer künftigen Transformation aber mitzudenken.

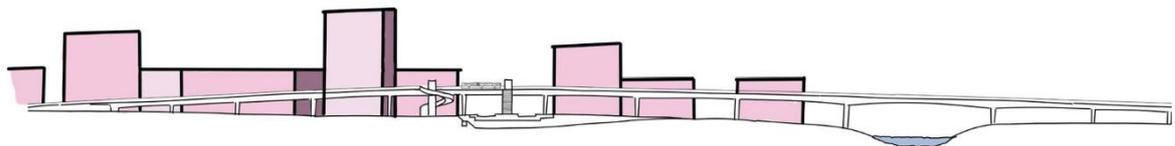


Abbildung 16: Integration und Inszenierung der Alpenbrücke

Nördlich der Bahnlinie ist eine Entwicklung in Richtung Wohn-/Mischnutzung vorstellbar. Hier sind die Neubauten aus dem Bestand zu entwickeln.



Abbildung 17: Erschliessungskonzept

Für die Erschliessung der S-Bahn-Haltestelle soll die Verbindung bei der Keimzelle gestärkt und für den Fuss- und Veloverkehr bis über die Aare hinaus verlängert werden. Die Zufahrt zur S-Bahn-Haltestelle und Erschliessung mit einer Haltestellenvorfahrt, Kurzzeitparkplätzen und Carsharing-Platz erfolgt auf kürzestem Weg ab der Allmendstrasse bei der Keimzelle und dem Textilcenter. P+R-Stellplätze werden im Gebiet keine vorgesehen. Die Anzahl der Kurzzeitparkplätze ist abhängig von der Nutzung im unmittelbaren Haltestellenumfeld.

Der motorisierte Verkehr wird auf die Hauptachsen konzentriert, das Areal mit Stichstrassen ab dem Bypass und der Allmendstrasse erschlossen und die Parkierung in zentralen Anlagen zusammengefasst. Die im Richtplan vorgesehene Ringstrasse soll keine oder nur eine untergeordnete Erschliessungsfunktion übernehmen. Wird das Baufeld B10 in Abweichung zum Richtplan über die Uttigenstrasse erschlossen, könnte die Verbindung durch den westlichen Grünkorridor vorwiegend dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt werden.

Der zentrale Umsteigeknoten des öffentlichen Verkehrs befindet sich am nördlichen Ende der S-Bahn-Haltestelle, ein weiterer an der Allmendstrasse. Es wird als wichtig erachtet, dass die S-Bahn-Haltestelle vom städtischen Bus bedient wird. Eine direkte Buslinienführung ins Lerchenfeld wäre Voraussetzung dazu und mindestens langfristig sinnvoll.

Für den Fuss- und Veloverkehr ist ein dichtes Netz und insbesondere eine dichte Abfolge von Querungen der Bahnlinie und der Aare erforderlich. Die Alpenbrücke stellt für den Fuss- und Veloverkehr keine befriedigende Verbindung dar. Deshalb sollten für die Schliessung der Netzlücke alternative Querungsmöglichkeiten geschaffen werden.

5.2 Gesamtanlage Verkehrsknoten S-Bahn-Haltestelle Thun Nord

Der ÖV-Knoten um die zukünftige S-Bahn-Haltestelle Thun Nord wird zum neuen Zentrum des Entwicklungsschwerpunktes (ESP). Er ist aus dem ganzen Areal wie auch aus der Umgebung gut und komfortabel erreichbar und entfaltet sich als Schlüsselort des öffentlichen Lebens im ESP. Er ist dabei nicht nur Ankunftsort und Drehscheibe für den Ziel- und Quellverkehr des Areals, sondern auch ein wichtiger Umsteigeknoten zwischen Bahn und Bus im Westen von Thun und soll als neuer Mobilitätshub dazu beitragen, den Hauptbahnhof von Thun zu entlasten.

Von hoher Bedeutung sind einfache und direkte Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn. Die städtische Buslinie Nr. 4, die neue Tangentiallinie sowie allenfalls auch die Verdichtungskurse der Regionallinie Nr. 50/51 sollen an diesem neuen Knoten unmittelbar mit der Bahn verknüpft werden. Für die Tangentiallinie steht eine Bushaltestelle auf der Alpenbrücke im Vordergrund. Eine Linienführung ab Bypass ebenerdig zur S-Bahn-Haltestelle ist namentlich wegen der Knotenkonfiguration zwischen Bypass/Alpenbrücke und der arealinternen Erschliessungsstrasse mit wesentlichen Umwegen im Areal verbunden und bietet keinen zusätzlichen Komfort für Nutzerinnen und Nutzer.

Der Knoten wird mit zwei Schlüsselorten ausgebildet: dem Bahnhofplatz im Umfeld der Alpenbrücke als Haupt-Bahnhofplatz und Schwerpunkt des gesamten Entwicklungsschwerpunktes, sowie einem zweiten Platz im Übergang zur Keimzelle. Die Schwerpunkte der beiden Plätze liegen dabei auf der Südseite der Bahnlinie, wo auch die Busse verkehren. Daneben werden jedoch auch nördlich der Bahnlinie in der «Aarescholle» Platzsituationen und offene Zugänge geschaffen.

Es sind drei Querungen des Gleiskörpers mit Zugang zum Mittelperron der S-Bahn-Haltestelle vorgesehen:

- eine Hauptquerung (Neubau) beim Bahnhofplatz mit Velodurchfahrt sowie Anbindung an den Bus;
- die mit einem Zugang zum Mittelperron ausgebaute Querung am Südennde der Haltestelle im Bereich der Keimzelle und
- eine mittlere Querung (Neubau) welche hilft, die Passagierströme besser zu verteilen und insbesondere bei kurzen Zugkompositionen einen zweiten, gut gelegenen Zugang schafft.



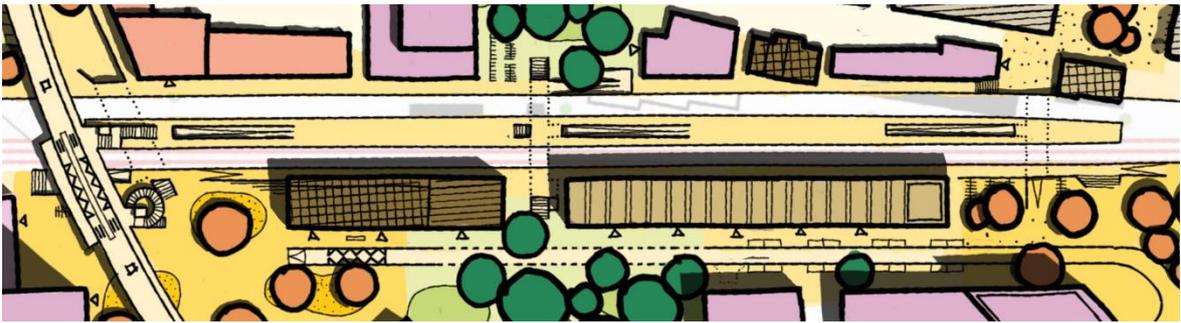


Abbildung 18: Situation S-Bahn-Haltestelle, Variante Bushaltestelle auf Alpenbrücke

Die Plätze und Querungen werden mit direkten Wegführungen für den Fuss- und Veloverkehr in die Tiefe der beiden Arealteile Süd und Nord verankert. Nach Norden werden die Gleisquerungen am Ende der Bahnhofstestelle über die Aare hinweg mit Stegen verlängert, so dass der Zugang zur neuen S-Bahn-Haltestelle auch von Steffisburg her hervorragend ist. Für eine optimale Anbindung der Haltestelle an den Veloverkehr ist die Organisation der Veloparkierung zentral. Aufgrund einer ersten groben Abschätzung ist von einer durchschnittlichen Velonutzung auszugehen, mit einem Bedarf von ca. 500 bis 750 Abstellplätzen. Die Veloabstellplätze sind dezentral und auf beiden Seiten der Bahnlinie anzuordnen.

Die Ringstrasse im ESP verliert ihre Bedeutung als innere Erschliessungsstrasse. Sie übernimmt dagegen eine wichtige Funktion sowohl für den Fuss- und Veloverkehr als auch für die radiale städtische Buslinie und deren Anbindung an die S-Bahn-Haltestelle, sei es mit einer einfachen Vorfahrt und Schlaufe, sei es als Durchfahrt den Gleisen entlang und bei der Munitionsfabrik vorbei ins Lerchenfeld. Auf ihrem südöstlichen Abschnitt ist sie zudem als Stichstrasse die Vorfahrt für Taxi und Auto (Kiss and Ride) zur S-Bahn-Haltestelle.

5.3 Variantenvergleich Haltestelle Tangentiallinie

Für die Haltestelle der Tangentiallinie auf der Alpenbrücke im Bereich des Bahnhofplatzes stehen zwei Varianten zur Diskussion: einerseits im Bereich der Gleise, andererseits nach Süden versetzt im Bereich des Widerlagers der Alpenbrücke.



Abbildung 19 Auszug städtebauliche Vision Thun Nord, Situation Mst. 1:7500

links: Bushaltestelle im Bereich der Gleise, rechts: Bushaltestelle im Bereich des Widerlagers der Alpenbrücke

Bezüglich Umsteigebeziehungen Bahn–Tangentiallinie hat die Lage im Bereich der Gleise den Vorteil, dass maximale Kompaktheit garantiert ist: Man gelangt direkt von der Bushaltestelle auf der Alpenbrücke per Treppe oder Lift auf den Mittelperron. Bei der Lage im Bereich des Widerlagers sind gut 100 Meter zwischen Bushaltestelle und Bahnunterführung zurückzulegen. Die Situation

für den Umstieg von der Tangentiallinie auf die radiale städtische Buslinie im Bereich des Bahnhofplatzes Nord ist für beide Varianten ähnlich.

Für Nutzerinnen und Nutzer der Tangentiallinie mit Zielorten südlich der Bahnlinie ist die Bushaltestelle beim Brückenkopf besser gelegen, wobei man nicht im gleichen Masse auf dem Bahnhofplatz ankommt, sondern in einem Verkehrskorridor, insbesondere wenn man von der Haltestelle der Tangentiallinie nach Süden weiter ins Areal geht. Dagegen bedient die Variante im Bereich der Gleise in stärkerem Masse beide Seiten des ESP, nördlich und südlich der Gleise.

Aus Sicht Beitrag zur Belebung des neuen Zentrums des Entwicklungsschwerpunkts an der S-Bahn-Haltestelle hat die Variante im Bereich der Gleise den Vorteil, dass alle Nutzer direkt über dem Bahnhofplatz ankommen. Nutzerinnen und Besucher des ESP werden somit den Bahnhofplatz betreten und queren und zu seiner Belebung beitragen. Bahnreisende hingegen werden in dieser Variante den Bahnhofplatz nicht unbedingt betreten, sondern direkt ab der Alpenbrücke auf den Mittelperron der S-Bahn-Haltestelle gelangen. Bei der Variante im Bereich des Widerlagers der Brücke werden weniger Nutzer und Besucherinnen des Entwicklungsschwerpunkts den Bahnhofplatz betreten, sondern direkt von der Bushaltestelle nach Südosten und Südwesten ins Areal weitergehen; dafür queren Reisende, die von der Tangentiallinie auf die Bahn umsteigen den Bahnhofplatz.

Der Komfort für die Buspassagiere bei der Haltestelle der Tangentiallinie ist bei der Position im Bereich des Widerlagers durch die stärkere Neigung der Alpenbrücke in diesem Abschnitt eingeschränkt. Dafür ist der Zugang zur Stadtebene kürzer, unmittelbarer und einfacher.

Für die Anlage der Bushaltestelle der Tangentiallinie auf der Alpenbrücke kann heute davon ausgegangen werden, dass sie im Bereich des Widerlagers zumindest ostseitig zwingend mit einer Busbucht ausgebildet werden muss, um Rückstau auf die südlich liegende Kreuzung mit der areal-internen Erschliessungsstrasse zu vermeiden. Bei der Position im Bereich der Gleise ist die Realisierbarkeit von Fahrbahnhaltestellen noch im Detail zu prüfen. Auch ohne Busbuchten sind jedoch Eingriffe an der Alpenbrücke notwendig, für allfällige Verbreiterungen resp. die seitlichen Zu- und Abgänge. Hier ist entsprechende Sorgfalt bei der Projektierung notwendig.

Die städtebauliche Wirkung des Bahnhofplatzes als Verkehrsknoten und Zentrum des Areals wird gestärkt durch die visuelle Präsenz der Knotenfunktion mit der Bushaltestelle der Tangentiallinie in prominenter Position über dem Platz im Bereich der Gleise. Bei der Variante im Bereich des Widerlagers sind alle ÖV-Funktionen peripher zum Platz gelegen und weniger gut und prominent sichtbar.

6 Umsetzungsstrategie

Im Rahmen des Workshopverfahrens wurden die gestellten Fragen und Zielsetzungen für die S-Bahn-Haltestelle und ihr Umfeld auf einer konzeptionellen Ebene geprüft und bearbeitet, gleichzeitig konnten für die Gleisquerungen bereits detaillierte Vorschläge ausgearbeitet werden.

In Folgeprojekten gilt es nun, die Erkenntnisse aus dem Verfahren zu vertiefen und die nötigen Verfügbarkeiten beim Grundeigentum rechtzeitig zu erwirken und wo notwendig, allfällige Übergangslösungen zu finden. Die schrittweise Entwicklung der zentralen Elemente des Konzepts und insbesondere die zeitgerechte Transformation der für die S-Bahn-Haltestelle relevanten Areale wird dabei in enger Zusammenarbeit und in Abstimmung mit den betroffenen Grundeigentümerinnen armasuisse Immobilien und RUAG Real Estate AG erfolgen müssen.

Als Basis für die Umsetzung des Konzepts aus dem Workshopverfahren müssen verschiedene Planungsinstrumente zum Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord angepasst oder neu erarbeitet werden. Zudem soll die Planung im Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP V+S) Thun verankert werden. Die nachfolgenden Kapitel geben einen Überblick über die wichtigsten Folgeprojekte zur planerischen Weiterentwicklung der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord inkl. Umfeld und ihren Abhängigkeiten sowie deren zeitlichen Verflechtung untereinander.

	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
Städtebauliches Konzept												
Vertiefung S-Bahn-Haltestelle												
Revision Richtplan												
Anpassung ZPP R Thun Nord												
Erarbeitung UeO E+A												
Entwicklungen Baufelder: QS-Verfahren/Teil-UeO							→					
Projektierung MN B-Horizont												
Umsetzung MN B-Horizont												
Realisierung S-Bahn-Haltestelle												→

6.1 Städtebauliches Konzept und Richtplanung

Die Tatsache, dass die S-Bahn-Haltestelle ab heute als «Realität» in der Struktur des Entwicklungsschwerpunkts angesehen werden kann und muss, hat bezüglich verschiedener Aspekte Auswirkungen auf die Dispositionen im kommunalen Richtplan ESP Thun Nord. Im Vordergrund stehen insbesondere:

- Die Räume für den ÖV-Knoten samt zugehöriger Plätze sichern: wichtig ist dabei auch die zeitliche Staffelung der Öffnung der betroffenen Arealteile insbesondere beim Bahnhofplatz sowie beim Platz im Übergang zur Keimzelle.
- Die städtebauliche Struktur und Nutzungsverteilung stärker auf die S-Bahn-Haltestelle ausrichten: dies betrifft die Wegführung/Erschliessungsstruktur für den Fuss- und Veloverkehr im und durch das Areal (inkl. Aarestege) ebenso wie die Konzentration von Funktionen mit öffentlicher Ausstrahlung sowie der baulichen Dichte, welche zur S-Bahn-Haltestelle hin erhöht werden sollen.
- Die Erschliessungsstruktur des öffentlichen Verkehrs sichern und stärken: mit dem Anliegen einen ÖV-Knoten an der S-Bahn-Haltestelle im Zentrum des ESP zu schaffen ist auch die Not-

wendigkeit verbunden, eine grosse Flexibilität zu erhalten, damit die Buserschliessung über die Zeit weiterentwickelt werden kann. Beispielsweise betrifft dies die Raumsicherung einer Verbindung entlang der Bahnlinie Richtung Lerchenfeld südlich der Gleise.

- Die Erschliessungsstruktur für den motorisierten Verkehr sowie die Dispositionen bezüglich Parkierung anpassen: die Ringstrasse verliert ihre Rolle als durchgehende Achse für den motorisierten Verkehr; die Parkierung muss auf wenige, nahe der Allmendstrasse liegende Standorte konzentriert werden, von wo aus das Gesamtareal erschlossen wird. Gleichzeitig muss die Erschliessung des Kernbestands der militärischen und industriellen Nutzungen sichergestellt werden.
- Die Grünverbindungen durch das Areal stärken und konsolidieren: mit der Aufwertung des Entwicklungsschwerpunkts durch die S-Bahn-Haltestelle und den ÖV-Knoten zu einem Gebiet mit klar städtischer Prägung geht eine Bedeutungszunahme der öffentlichen Räume im Allgemeinen und der Grünräume im Areal im Besonderen einher. Städtischer heisst hier eine potenziell höhere Nutzungsdichte (Arbeitsplatzdichte pro ha, Besucherinnen und Besucher), eine intensivere Nutzung des Aussenraums, stadtökologische Aspekte, etc.
- Die Zufahrt zum Areal bei Textilcenter/Keimzelle bereinigen: als Buszufahrt ist hier die im Richtplan vorgesehene Verschwenkung zu vermeiden und eine einfache, grade Linienführung der Achse zu erreichen. Hierbei sind die betrieblichen Bedürfnisse des Areals Textilcenter und die Anforderungen der Denkmalpflege zu berücksichtigen.
- Die Nutzungsverteilung stärker auf eine Mischnutzung ausrichten: dies betrifft das Gebiet nördlich der Bahnlinie, welches in Richtung Wohn-/Mischnutzung entwickelt werden soll.
- Den Kernbestand der militärischen und industriellen Nutzungen definieren: dies betrifft insbesondere das Areal westlich des Bypasses und steht in direktem Zusammenhang mit der Durchwegung und Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts ans Lerchenfeldquartier.

Vorgängig zur Revision des Richtplans gilt es, die Erkenntnisse aus dem Workshopverfahren zu einem städtebaulichen Gesamtkonzept für den ESP weiterzuentwickeln. Dabei sind Fragen zur städtebaulichen Setzung und Ausprägung, zur Ausgestaltung der Baufelder, zur möglichen Dichte, zur Nutzung bzw. der Nutzungsverteilung, zu den Grünverbindungen und zur Erschliessung zu vertiefen.

6.2 S-Bahn-Haltestelle

Für die Detailplanung der S-Bahn-Haltestelle sind die SBB zuständig. Als Grundlage für die weitere Planung und insbesondere die Dimensionierung der Querungen ist basierend auf dem städtebaulichen Gesamtkonzept das Potenzial der Ein- und Aussteiger zu vertiefen.

Die Ausgestaltung der nördlichen Unterführung ist ausserdem stark von der Lage der Bushaltestelle der Tangentiallinie abhängig und muss in enger Abstimmung mit der Planung der Tangentiallinie erfolgen.

6.3 Kommunale Nutzungsplanung

ZPP R Thun Nord

Die aktuellen Bestimmungen aus der ZPP R Thun Nord sind teilweise schon heute nicht kompatibel mit dem Richtplan (z. B. bezüglich der zulässigen Wohnnutzung). Aufgrund der teilweise veränderten Nutzungsabsichten, insbesondere im Bereich der Uttigenstrasse, sowie der generellen Veränderung der städtebaulichen Situation im Zusammenhang mit der S-Bahn-Haltestelle, ist eine

Anpassung der ZPP-Vorschriften erforderlich. Diese kann – basierend auf dem städtebaulichen Konzept und Aktualisierung der Richtplanung – parallel zur Erarbeitung der Überbauungsordnung Erschliessung und Aussenraum ESP Thun Nord erfolgen.

Überbauungsordnung Erschliessung und Aussenraum ESP Thun Nord

Die Überbauungsordnung (UeO) Erschliessung und Aussenraum ESP Thun Nord wurde, nachdem sie anfänglich als Gesamtplanung für den ESP aufgebaut war, in den letzten Jahren immer stärker fragmentiert. Grund dafür waren die vielen offenen Fragen, unter anderem zur Realisierbarkeit und zur Konzeption der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord. Nachdem nun Klarheit über die Umsetzung der S-Bahn-Haltestelle besteht und ein Konzept vorliegt, soll die UeO für den Gesamtperimeter des Entwicklungsschwerpunkts – basierend auf den zentralen Erschliessungs- und Aussenraumelementen des Konzeptes – neu aufgebaut werden. Voraussetzung für die Genehmigung der UeO durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) des Kantons Bern sind ein aktualisierter, genehmigter Richtplan sowie die Einigkeit mit den Grundeigentümern über den Landerwerb (Landerwerbsplan) und die Beteiligung an den Infrastrukturkosten (Erschliessungsvertrag).

Entwicklung Baufelder

Die aktuellen Entwicklungen im Baufeld B5 sowie teilweise im Kernbestand des VBS (z. B. Textilcenter) sind im Rahmen der rechtsgültigen ZPP-Bestimmungen möglich und werden durch die Anpassungen an den übergeordneten Planungsinstrumenten nicht tangiert.

Für die Entwicklung der weiteren Baufelder ist grösstenteils eine vorgängige Anpassung der Richtplanung, der ZPP R Thun Nord und die Erstellung einer UeO Erschliessung und Aussenraum erforderlich. Basierend auf diesen Planungsgrundlagen werden im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren Teil-Überbauungsordnungen für die Realisierung von konkreten Bauvorhaben für einzelne Baufelder erarbeitet.

6.4 Raumsicherung und Verfügbarkeiten

Die Raumsicherung für die öffentlichen Räume erfolgt über die UeO Erschliessung und Aussenraum. Grundsätzlich muss bis spätestens zur öffentlichen Auflage der UeO Erschliessung und Aussenraum Klarheit und Einigkeit darüber bestehen, wie und zu welchen Bedingungen der Landerwerb (allenfalls Abgabe im Baurecht) für die öffentlichen Räume erfolgen soll. Dies wird im Landerwerbsplan und im Erschliessungsvertrag vereinbart.

Weitere Abhängigkeiten bestehen zu den Fristen des Agglomerationsprogramms. Wenn Massnahmen für den A- oder B-Horizont im AP V+S Thun der 4. Generation angemeldet werden, muss bereits sehr kurzfristig (A-Horizont, Umsetzung 2024–2027) oder spätestens zum Zeitpunkt der Erarbeitung des AP 5. Generation (B-Horizont, Umsetzung 2028–2031) ein Konsens darüber bestehen, dass die benötigten Flächen beim Start der entsprechenden Umsetzungsperiode des Agglomerationsprogramms zur Verfügung stehen. Aufgrund dieser Abhängigkeit müssen die Verhandlungen und Lösungsfindung zur Raumsicherung ab sofort angegangen werden, damit die Verfügbarkeiten im Grundeigentum schrittweise und zeitgerecht herbeigeführt werden können.

Die Zeitpunkte, wann die entsprechenden Flächen und Gebäude spätestens verfügbar sein müssen, orientieren sich an den Umsetzungsetappen aus dem vierten Workshop (vgl. Kapitel 4.4):

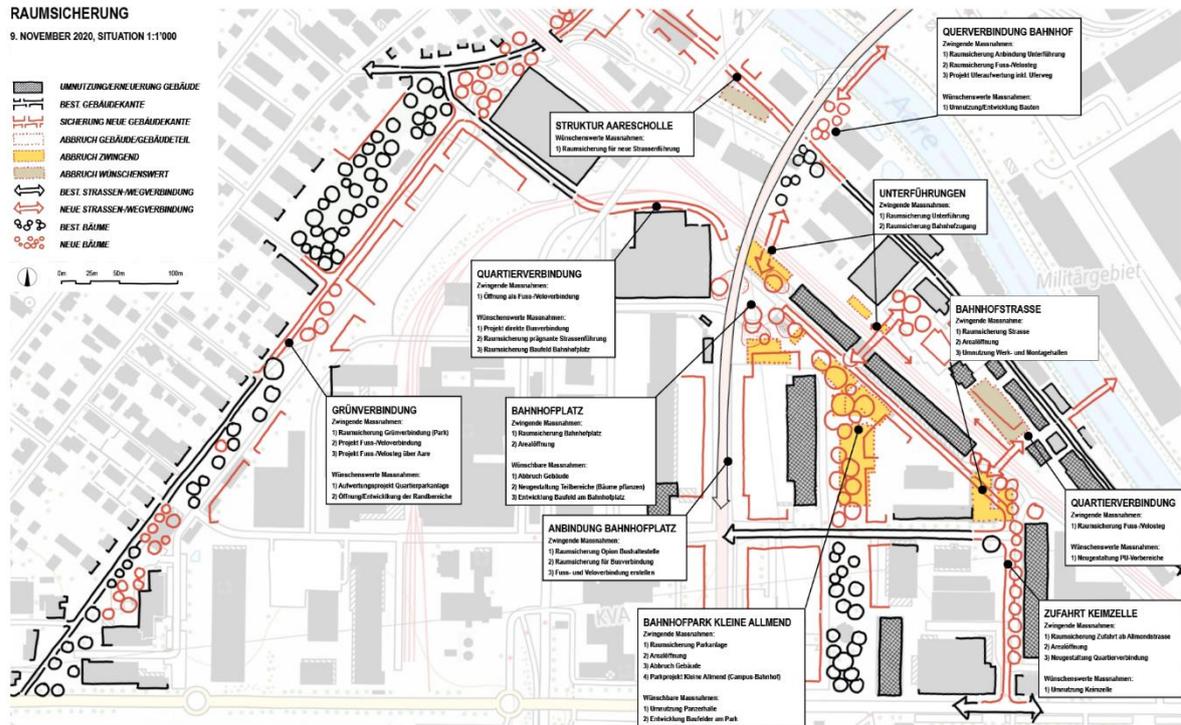


Abbildung 20 Situation Raumsicherung

Etappe 1 (ab 2025)

Massnahmen:

- Öffnung und Neugestaltung der Strassenabschnitte Allmendstrasse bis Platz Keimzelle sowie Grünverbindung im Bereich Baufeld B5, mit sukzessiver Öffnung und Entwicklung (evtl. mit ersten vegetativen Setzungen) bis zur S-Bahn-Haltestelle
- Neugestaltung Quartierverbindung Keimzelle: Öffnung Gleisquerung, Neubau Fuss-/Velosteg über die Aare, evtl. Neugestaltung Vorbereiche Personenunterführung
- Grünverbindung West: Fuss-/Veloverbindung ab Allmendstrasse bis zum Aareraum, Neubau Fuss-/Velosteg über die Aare und Anschluss Steffisburg

Abhängigkeiten:

- Keine Abbrüche/Umnutzungen erforderlich
- Abhängigkeit zu Bau Textilcenter (Baubeginn 2023)
- Umnutzung Baufeld B6 (ab ca. 2026)

Etappe 2 (vor Realisierung S-Bahn-Haltestelle, ab ca. 2030)

Massnahmen:

- Öffnung und Neugestaltung/-bau Strassenabschnitt Platz Keimzelle bis Alpenbrücke
- Öffnung Quartierverbindung Alpenbrücke bis Lerchenfeld (Fuss-/Veloverkehr)
- Wenn möglich: Öffnung und Neugestaltung/-bau Strassenabschnitt Alpenbrücke bis Lerchenfeld (ÖV-Verbindung)
- Wenn möglich: Um-/Zwischennutzung Gebäude Werk- und Montagehallen entlang Bahn

Abhängigkeiten:

- (Teil-)Abbrüche Gebäude bei Platz Keimzelle (Allmendstrasse 126 und 126b) und Verlagerung heutige Nutzungen
- Neuorganisation Flächen und evtl. (Teil-)Abbrüche Gebäude beim Bahnhofplatz und Verlagerung heutige Nutzungen
- Verbindung Lerchenfeld: Sicherheitskonzept Areale RUAG

Etappe 3 (mit Realisierung S-Bahn-Haltestelle, ca. 2032)

Massnahmen:

- Realisierung S-Bahn-Haltestelle (Bestandteil STEP AS 2035)
- Bahnhofstrasse und Bahnhofplatz Süd: Endgestaltung Platz und Verkehrsflächen
- Querverbindung Bahnhof bei Alpenbrücke: Fuss-/Veloverbindung bis Aare, Neubau Fuss-/Velosteg über die Aare, Aufwertung/Zugang Aareufer, evtl. Einwasserungsstelle Schlauchboote
- Neubau Personenunterführungen Nord und Mitte inkl. Vorbereiche (mind. eine Personenunterführung als Bestandteil STEP AS 2035)
- Bushaltestellen Tangentiallinie inkl. Abgänge/Zugänge auf Bahnhofplatz, evtl. direkte Gleiszugänge
- Aufweitung Gleisquerung Süd (Keimzelle) und Gestaltung Platz Keimzelle
- Realisierung Grünverbindung zwischen Allmendstrasse und S-Bahn-Haltestelle inkl. Verbindung Fuss- und Veloverkehr
- Endgestaltung Grünverbindung West
- Anbindung Fuss- und Veloverkehr Bahnhofplatz entlang Bypass bis Knoten Allmendstrasse
- Veloabstellanlagen S-Bahn-Haltestelle inkl. Velostation
- Zentrale Parkierung motorisierter Verkehr (im Zusammenhang mit Entwicklung der Baufelder)
- Neue Strassenführung Aarescholle (Uttigenstrasse)

Abhängigkeiten:

- Realisierung S-Bahn-Haltestelle: Verlegung Schiesskanal, Abbruch Gebäude Uttigenstrasse 67a und 75, (Teil-)Abbruch Gebäude Uttigenstrasse 51 und Verlagerung der heutigen Nutzungen
- Realisierung Bahnhofstrasse/-platz: Abbruch Gebäude Allmendstrasse 136, 140, 140a-b, 140e, 140g, 156c, 624, evtl. 625 und Verlagerung der heutigen Nutzungen
- Realisierung Grünverbindung: Abbruch Gebäude Allmendstrasse 617 und 625 und Verlagerung der heutigen Nutzungen
- Neue Strassenführung Aarescholle: Abbruch Gebäude Uttigenstrasse 58e und 28k, evtl. Uttigenstrasse 66, Neuorganisation Verkehrsflächen und Verlagerung der heutigen Nutzungen

6.5 Agglomerationsprogramm Thun

Eine wichtige Bedingung des Bundes für die Aufnahme der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord in den STEP-Ausbauschnitt war deren planerische Weiterentwicklung im Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP V+S) Thun. Im AP V+S wird die räumliche Abstimmung von Verkehr und Siedlung innerhalb der Agglomeration vorgenommen. In Bezug auf die S-Bahn-Haltestelle Thun Nord bedeutet dies, dass im AP eine gute Einbindung der Haltestelle ins Gesamtverkehrssystem und ins Siedlungskonzept der Agglomeration aufgezeigt werden muss. Darauf abgestützt sollen, sofern dies die Planungsreife zulässt, Massnahmen zur Umsetzung der Haltestelle und ihres Umfeldes abgeleitet werden. Für Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur besteht die Möglichkeit zur Beantragung von Bundesbeiträgen.

Im AP V+S Thun der 4. Generation, sollen im B-Horizont (Umsetzung 2028–2031) als Infrastrukturmassnahmen die Gestaltung des Haltestellenumfelds samt Vernetzung zwischen Bahn und Bus und die Veloparkierungsanlagen sowie die Quartierverbindungen Mitte und Ost für den Fuss- und Veloverkehr zur Umsetzung beantragt werden.

Massnahmen bis zu CHF 10 Mio., welche für den A- oder B-Horizont vorgesehen sind, müssen bei Einreichung des AP V+S beim Bund im Sommer 2021 den Planungsstand 1 erreichen. Das bedeutet, dass die Massnahme klar definiert, die verkehrlichen Auswirkungen dargestellt und die finanziellen Auswirkungen grob abgeschätzt werden können. Für Massnahmen über CHF 10 Mio. muss der Planungsstand 2 erreicht werden. Dieser erfordert vertiefte Abklärungen zur Zweckmässigkeit und Machbarkeit sowie zu den Kosten.

6.6 Weiteres Vorgehen

Grobzeitplan Umsetzung

Aktuell wird bei der SBB davon ausgegangen, dass die S-Bahn-Haltestelle Thun Nord im Umsetzungshorizont 2035 realisiert wird. Der genaue Zeitplan ist abhängig von der Detailplanung der SBB, die noch erfolgen muss. Um der Arealentwicklung im ESP die nötigen Impulse zu verleihen, wird aus regionaler Sicht eine möglichst frühe Realisierung angestrebt. Es wird beabsichtigt, bereits ab 2025 erste Öffnungsschritte im Umfeld der S-Bahn-Haltestelle zu erreichen. Letztendlich ist dies aber auch davon abhängig, ob die dafür erforderlichen Arealbereiche rechtzeitig zur Verfügung stehen.

Um erste Massnahmen im Zeitraum zwischen 2025 und 2027 umsetzen zu können, müssen die Arbeiten an den Folgeprojekten sofort ab anfangs 2021 schrittweise in Angriff genommen werden. Für die Überarbeitung des städtebaulichen Konzepts, zusammen mit der Vertiefung im Bereich Bahnhofplatz und die nachgelagerte Revision der Richtplanung wird mit einem Zeitbedarf von rund drei Jahren gerechnet. Nach Abschluss der kantonalen Vorprüfung zur Richtplanung kann mit der Über- bzw. Neuarbeitung der UeO Erschliessung und Aussenraum gestartet werden. Auch hierfür wird mit einer Dauer von rund drei Jahren bis zur Genehmigung gerechnet. Danach folgen die Projektierung und Umsetzung der Massnahmen aus dem AP 4. Generation. Die Umsetzung erster Massnahmen scheint aufgrund des Planungsvorlaufs ab 2028 realistisch.

Nächste Schritte

Das konkrete weitere Vorgehen bezüglich der Bearbeitung und Koordination der einzelnen Folgeprojekte, insbesondere der Abhängigkeiten und Raumsicherung gemäss Kapitel 6.4, sowie Klärung der Rollen und Zuständigkeiten wird zeitnah mit den betroffenen Grundeigentümerinnen armasuisse und RUAG konkretisiert.

6.7 Qualitätssicherung

Die Ergebnisse aus dem Workshopverfahren weisen eine hohe Qualität auf. Diese Qualität gilt es bei der weiteren Planung und bei der Realisierung der S-Bahn-Haltestelle und der Entwicklung des Entwicklungsschwerpunkts Thun Nord zu erhalten und weiter zu fördern. Dies erfolgt einerseits durch den konsequenten Einsatz qualitätssichernder Planungsverfahren. Andererseits sollen zur Sicherstellung der Weiterschreibung der Workshopinhalte die Mitglieder des Begleitgremiums auch für die weitere Planungsbegleitung bei Bedarf hinzugezogen werden.

7 Würdigung und Kernpunkte

Zum Abschluss des Workshopverfahrens hält das Begleitgremium folgendes fest:

- Im Vertiefungsprozess konnte ein sehr gutes Resultat erzielt werden. Es liegt ein qualitativ hochstehendes Zukunftsbild vor, welches sehr viel Potenzial birgt. Den geschaffenen Mehrwert gilt es nun in den Richtplan zu integrieren.
- Das Gesamtkonzept ist schlüssig und ansprechend und seine grosse Stärke liegt in der Flexibilität, mit welcher auch auf veränderte Rahmenbedingungen reagiert werden kann.
- Das Planungsteam hat eine grosse Arbeit geleistet. Auch unter erschwerten Bedingungen (ausschliesslich Online-Workshops) konnten auf übergeordneter Ebene Gesamtzusammenhänge aufgezeigt, aber auch anhand von detaillierten Plänen Varianten diskutiert werden.
- Ein zentraler Punkt bei der Arealentwicklung ist die Belebung des Quartiers und die Etablierung der angedachten Nutzungen. Hier übernehmen die Grünverbindungen eine wesentliche Rolle. Das Begleitgremium empfiehlt, nicht nur die Raumsicherung für die Grünverbindungen frühzeitig anzugehen, sondern diese bereits in einem frühen Zeitpunkt mit einfachen Massnahmen (Pflanzungen) umzusetzen.
- Dass im Kernbereich der Fokus auf den Fuss- und Veloverkehr liegt, wird als wichtig und richtig erachtet.
- Für die S-Bahn-Haltestelle konnte eine qualitativ sehr gute Grundlage geschaffen werden. Basierend darauf kann nun beim BAV ein Auftrag formuliert und eine Studie angegangen werden. Dabei sind die Querungen im Hinblick auf eine Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr zu vertiefen und mit den weiteren Planungen im Umfeld der S-Bahn-Haltestelle abzustimmen.
- Das Projekt S-Bahn-Haltestelle Thun Nord hat grösste Priorität und bringt für die Region einen sehr grossen Nutzen. In der nächsten Phase muss nun die Finanzierung von STEP 2030/2035 innerhalb eines definierten Rahmens abgeholt werden. Dementsprechend müssen im Areal auch die entsprechenden Grundstücke rechtzeitig verfügbar sein. Ausserdem muss die Buser-schliessung präzisiert und konkret festgelegt werden, damit zukünftig eine höhere Planungssicherheit besteht und klare Eingaben in den übergeordneten Planungsinstrumenten gemacht werden können. Wird die Öffnung bzw. der Durchgang zum Lerchenfeld realisiert, ist die Linienführung der Buslinie Nr. 4 im Detail gesamthaft zu prüfen.
- Im Bereich Bahnhofplatz ist nun eine Vertiefung in weiteren Schritten durchzuführen, damit ein selbstverständlich funktionierender öffentlicher Raum entsteht.

8 Commitment

Die unterzeichnenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Begleitgremiums stimmen dem Grobkonzept sowie dem vorliegenden Bericht als Ergebnis des Workshopverfahrens zur S-Bahn-Haltestelle Thun Nord und zur Verwendung als Grundlage für die Umsetzung von Folgeprojekten innerhalb des Entwicklungsschwerpunktes Thun Nord zu.

Aline Renard



Jürg Senn



Toni Weber



Hans Heeb



Adrian Indermühle



Daniel Brunner



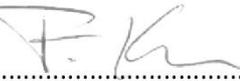
Bruno Meier



Emanuel Buchs



Florian Kühne



Susanne Szentkuti



Sonja Gäumann



Eric Lanz



Michael Gassner



9 Anhang

Städtebauliche Vision Thun Nord

- 1_Situation 1:2000
- 2_Variante 1, Bushaltestelle Bahnhofplatz, Situation 1:1000
- 3_Variante 2, Bushaltestelle Brückenkopf, Situation 1:1000
- 4_Raumsicherung, Situation 1:1000

Verkehrsorganisation Entwicklungsschwerpunkt

- 5_Verkehrsorganisation in Etappen

S-Bahn-Haltestelle Thun Nord

- 6_Variante 1, Bushaltestelle Bahnhofplatz, Situation 1:500 Ebene Perrons, Ebene Unterführung, Ebene Brücke (Variante 1A Fahrbahnhaltestelle, Variante 1B Busbuchten), Schnitte 1:500
- 7_Variante 2, Bushaltestelle Brückenkopf, Situation 1:500 Ebene Perrons, Ebene Unterführung, Schnitte 1:500
- 8_Kommunaler Richtplan ESP Thun Nord, Richtplankarte vom 26. August 2014