



Stadtquartier Bahnhof Thun

Visionen und Grundlagen für den
Entwicklungsschwerpunkt
Bahnhof Thun

Charrette-Bericht

Schlussbericht „Charrette Stadtquartier Bahnhof Thun“
November 2021 bis August 2022

INHALT

Einleitung	4
Charrette-Verfahren	7
Beiträge und Würdigungen	15
Erkenntnisse und Empfehlungen	71
Anhang und Verweise	77

G Gchchchch G gchchchch G gchchchch
 Chchchchchchchch
 Aaaaaaaaaaaaaaaaa
 Rrr Rrr rrrrrrrrrrrr
 Eeeeeeeeeee
 Tttttttttt
 Eeeeeeeeeee
 Vvvvvvvv
 Ee Ee Ee Ee
 Rrrrrr
 Fffffffffffffff
 Aaaaaaaaa
 Rrrrrrrrr
 E e e e e
 Chchchaaarrrrtteverfahren
 Charretteverfahren

Vom Outo über d Isebahn bis zum Böötle uf dr Aare
 Vo dr Houptstrass über ds Trottoir, Velowäg, ob loufe oder fahre
 Vor Aorta, quasi, bis i d Kapilare
 S wird diskutiert, am Charrette-Verfahre

Statt, dass jede säuber macht u tuet u Gfahr louft, sich z verfahre
 Statt enang am Gring z näh, a de Ohre u de Haare
 Statt enang a Chare z fahre
 Macht d Stadt Thun äs Charrette-Verfahre

Wo Machbarkeit gäg Visione abwoge wird: Brutto - Netto - Tara
 Wo me nid zum Vorus scho äs schwarzes Biud maut, wäg de rote Zahle
 Wo schlau Chöpf sich traffe, wo sich Wunschträim und Idee paare
 Das isch hütt u hie, am Charrette-Verfahre



Pesche Heiniger

EINLEITUNG

Das Stadtquartier Bahnhof Thun – ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) – ist ein Schlüsselgebiet der Stadtentwicklung Thuns. Es ist neben der Innenstadt der zentrale Ort der Stadt, Ankunftspunkt und Visitenkarte für Bewohnerinnen und Bewohner wie auch für Besuchende. Zugleich kommt dem Bahnhof – als wichtigste regionale Verkehrsdrehscheibe – eine grundlegende funktionale Bedeutung zu, deren Kapazitäten heute bereits angespannt sind.

Das Stadtquartier Bahnhof ist ein Herzstück der Innenentwicklungsstrategie, welche die Stadt Thun in den letzten Jahren mit verschiedenen Strategien und Projekten aktiv vorantreibt: Stadtentwicklungskonzept STEK 2035, Gesamtverkehrskonzept GVK 2035, Wohnstrategie, die laufende Gesamtrevision der Ortsplanung (OPR) sowie eine Vielzahl von Arealentwicklungen und weiteren Konzepten sind Teil und Basis eines Gesamtkonzepts der Stadtentwicklung, zu der das Stadtquartier Bahnhof Thun gehört und auf denen die weitere Entwicklung des Gebiets aufbaut.

Die zukunftsichere, breit abgestützte Weiterentwicklung des Stadtquartiers Bahnhof Thun ist von grosser Bedeutung für die Stadt, für die Verkehrsbetreiber sowie für Stakeholder, Bewohnerinnen und Eigentümerinnen. Die Komplexität ist angesichts der vielfältigen Ansprüche sehr gross, die Interessen an den Raum müssen sorgfältig abgewogen werden und eine umsetzbare Strategie und Vision den Weg für konkrete Umsetzung weisen.

Denn der Raum muss einer Vielzahl von Ansprüchen (städte-)baulicher, verkehrlicher und betrieblicher Art genügen – mit dem Ziel einer nachhaltigen Innenentwicklung in allen Dimensionen und der Realisierung der heute erst in Umrissen erkennbaren, vielfältigen stadträumlichen Potentiale zwischen Gleisen, Stadt und Wasser.

TRAGFÄHIGE VISION BELASTBARE GRUNDLAGE

Für die Weiterentwicklung des Bahnhofs und die Lösung der verkehrlichen Herausforderungen sind damit die Gesamtbetrachtung des Raums, der Einbezug von Stakeholdern sowie die fachliche Erarbeitung von stadträumlichen Entwürfen, Lösungsansätzen und Entwicklungsszenarien von zentraler Bedeutung. Im Rahmen eines eng verwobenen Gesamtprozesses – unter Einbezug von Stakeholdern, Eigentümerinnen und Betreibern, sowie der konkreten Erarbeitung von Lösungsansätzen – soll daher eine tragfähige Vision und eine belastbare, breit abgestützte Grundlage für die weiteren Entwicklungsschritte erarbeitet werden.

In gemeinsamen Workshops, auf Basis von fachlich fundierten Lösungsansätzen und im Rahmen eines moderierten Diskurses wurden gemeinsam Lösungen skizziert und von den teilnehmenden Teams verdichtet. Die Einmaligkeit des Orts – die Lage im Stadtraum, die Entwicklungsmöglichkeiten und der enge Bezug der verschiedenen Verkehrsträger zueinander – soll als fundamentale Qualität erhalten, optimiert und stadträumlich inszeniert werden.

Der vorliegende Charrette-Bericht zeigt die Aufgabenstellung der teilnehmenden Teams und würdigt deren Arbeiten im Rahmen des im Frühjahr bis Herbst 2022 durchgeführten Charrette-Verfahrens.

Damit ist die Arbeit am ESP Bahnhof Thun nicht abgeschlossen, aber mit der partizipativen Erarbeitung des LeiStbildes sowie der hier versammelten und gewürdigten Ideen, Vorschläge, Szenarien und Visionen der Fachteams ist die Grundlage für eine belastbare Synthese und damit eine zielführende weitere Entwicklung des zukünftigen Stadtquartiers Bahnhof Thun gelegt.

Wir bedanken uns sehr herzlich bei allen Beteiligten für Ihre Unterstützung und Mitarbeit auf diesem und zukünftigen Wegstücken.

Raphael Lanz
Stadtpräsident

Andrea de Meuron
Gemeinderätin

CHARRETTE-VERFAHREN

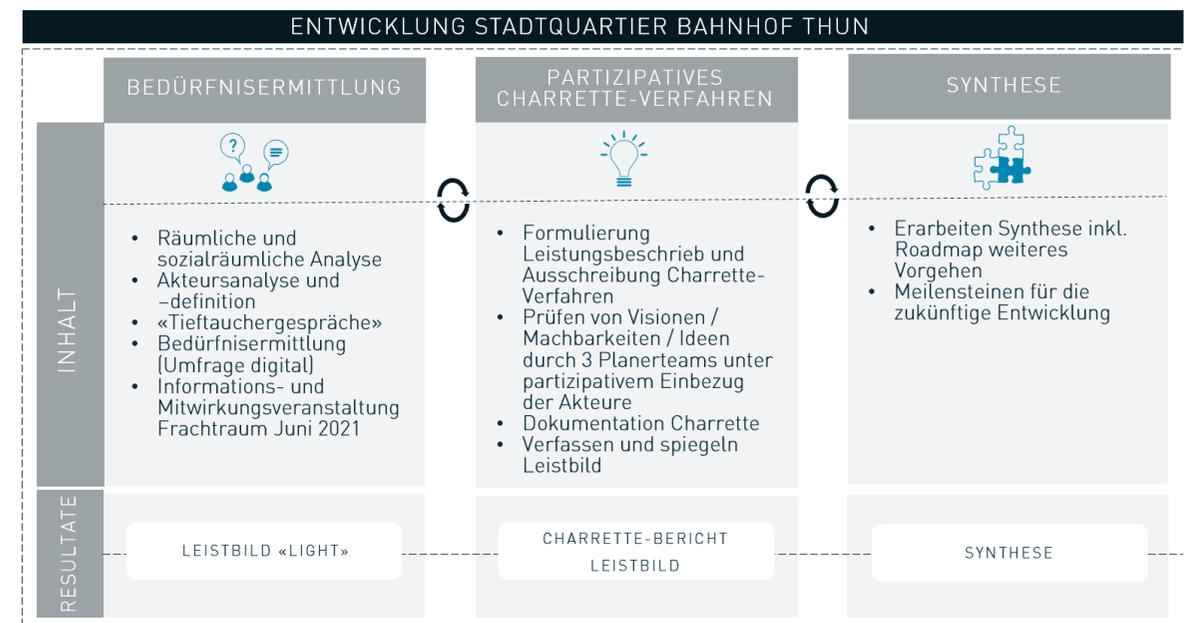


Die „Charrette Stadtquartier Bahnhof Thun“ stellt eine Teilaufgabe innerhalb eines umfassenden Gesamtprozesses dar. Dieser Prozess umfasst neben der fachlich-inhaltlichen Prüfung und Erarbeitung tragfähiger Lösungen für den Raum auch den engen Einbezug von Stakeholdern (Partizipation) und des in diesem Kontext formulierten LeiStbildes.

Die Charrette ergänzte den Partizipationsprozess um eine Gesamtbeachtung von (städte)baulichen, verkehrlichen und gesellschaftlichen Themen im Raum Bahnhof. Gesucht wurden Antworten auf die Fragen «was?» / «wie?» / «wo?» / «wann?», bezüglich der stadträumlichen Identität, der Bebauungs- und Freiraumstruktur, der Mobilität und Erschließung. Mit der Charrette wurden Entwicklungskonzepte, die in allen drei Bereichen der nachhaltigen Entwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt, insgesamt zu überzeugen vermögen, gesucht.

Ziel des Verfahrens

Mit der „Charrette Stadtquartier Bahnhof Thun“ soll eine Vision, ein Gesamtbild und damit eine belastbare, robuste Basis für diese Entwicklung erarbeitet werden. Diese zeigt in Szenarien, wie eine verkehrliche, stadträumliche und städtebaulich Entwicklung des Stadtquartiers gestaltet und in Etappen umgesetzt werden kann.



VERFAHRENS- ABLAUF

Drei Bearbeitungsteams hatten die Aufgabe, räumliche Entwicklungskonzepte und Visionen für das Bahnhofquartier zu erarbeiten. Im Rahmen der Charrette galt es, die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Entwicklungskonzepte zu verifizieren und das Entwicklungspotential (kurz-, mittel- und langfristig) für das Stadtquartier Bahnhof Thun einzuschätzen. Die Aufgabenstellung der Charrette Stadtquartier Bahnhof Thun sah vor, über den fachlichen Input hinaus in einen Dialog mit dem Forum zu treten. Das Erarbeiten einer belastbaren Grundlage, einer tragfähigen Vision für das Gebiet im beschriebenen komplexen Umfeld erforderte darüber hinaus eine iterative Arbeitsweise und Reflexion nicht nur der gestellten Aufgabe, der vorhandenen Planungen und Grundlagen, sondern auch der vielfältigen und oft systembedingt widersprüchlichen Anforderungen verschiedener Interessen an den Raum. Szenarien sollten in räumlicher, aber auch in zeitlicher Hinsicht aufgezeigt werden: wie kann eine Entwicklung kurzfristig angegangen, mittelfristig geplant und langfristig umgesetzt werden?

Öffentliche Ausschreibung August 2021

Vergleiche Ausschreibung „Charrette Stadtquartier Bahnhof Thun“

Startveranstaltung November 2021

Klarheit zur Charrette / Auswahl Bearbeitungsteams / Begehung

1. Workshop Mai 2022

Aufzeigen von Lösungsansätzen, Szenarien und Strategien auf Basis von Analysen (Stadtraum, Verkehr, Qualitäten, Defizite) unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus den bisherigen Studien, der laufenden Planungen und der strategischen Grundlagen und der Abhängigkeiten der vorgeschlagenen Ansätze.

2. Workshop Juli 2022

Ausarbeitung von konkreten Ideen/Bildern/Skizzen/Roadmaps/Szenarien basierend auf 1. Workshop, Diskussion und Inputs.

Schlussworkshop August 2022

Ausarbeiten und Präsentation einer Vision, eines belastbaren Gesamtbildes, aufzeigen von Entwicklungsszenarien, Massnahmen.

PERIMETER

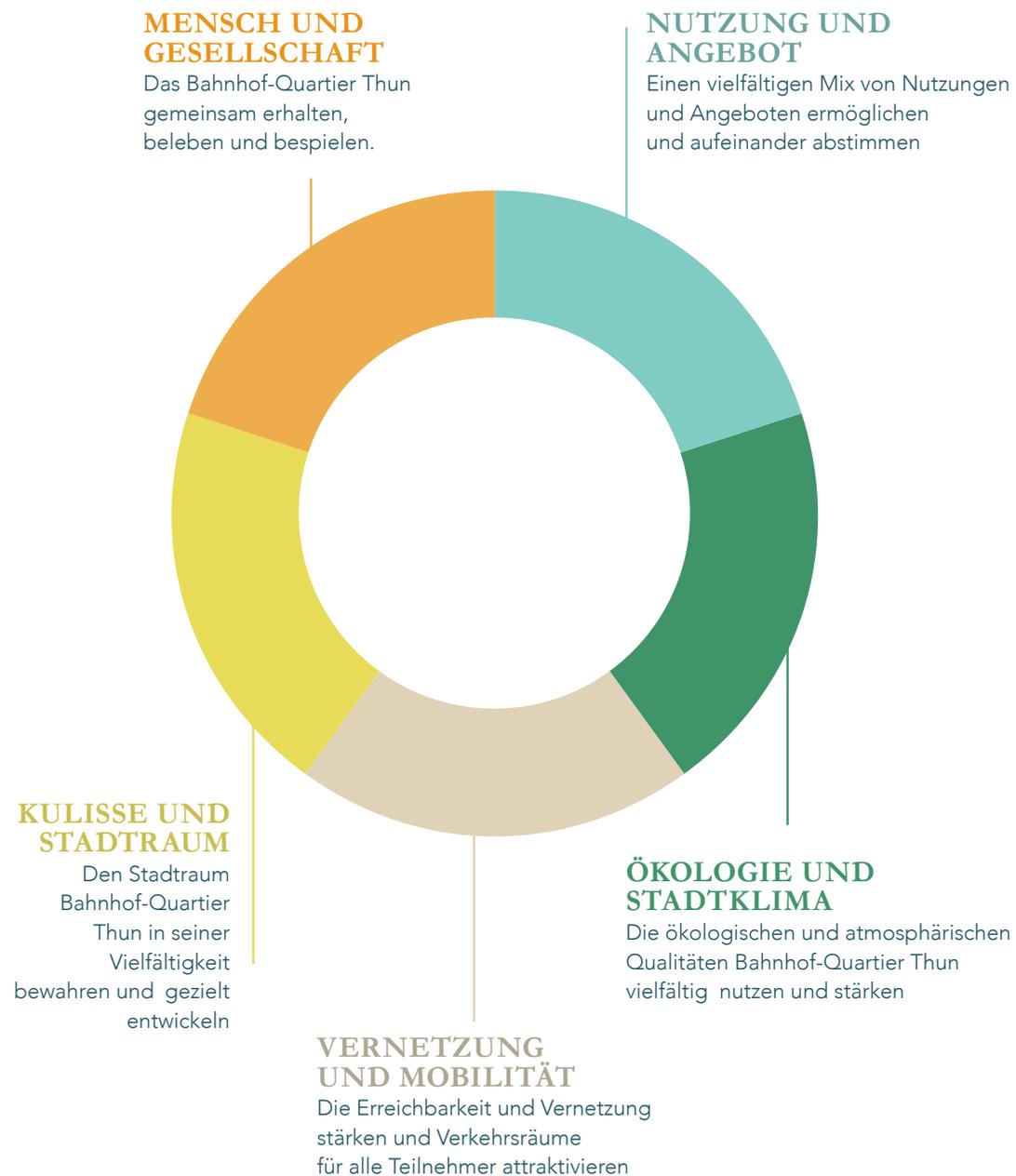
Der Perimeter umfasst den dargestellten Perimeter des ESP Thun Bahnhof. Eine Betrachtung über die Perimetergrenzen hinaus – in städtebaulicher, wie auch in funktionaler Beziehung – sind von zentralem Interesse.

Es werden dabei im Bearbeitungsperimeter zwei eng miteinander in Beziehung stehende Schwerpunkte gesetzt (Verkehr im Bereich Bahnhof und zusätzlich die bauliche Entwicklung im Bereich Rosenau-See-Strasse). Diese beiden Schwerpunkte überlappen sich thematisch selbstverständlich.

Wichtig ist die erneute Betrachtung und Überarbeitung der Verkehrssituation, in unmittelbarem Kontext dazu steht die angestrebte Entwicklung der Gebiete im Bereich Rosenau/Seestrasse.



KERNTHEMEN



FRAGESTELLUNGEN

Gemäss Ausschreibung wurden nachfolgenden Fragenstellungen formuliert, die sich an fünf Kernthemen orientierten.

Allgemein

- Was ist die heutige und zukünftige Identität des Stadtquartiers?
- Wie kann eine (etapierte) Realisierung aussehen (Varianten)?

Mensch und Gesellschaft

- Wie entsteht ein vielseitig belebter und inklusiver Stadtraum?
- Welche Entwicklungspotentiale (kurz-, mittel- und langfristig) beinhaltet das Stadtquartier Bahnhof Thun?

Kulisse und Stadtraum

- Welche städtebaulichen und nutzungsmässigen Randbedingungen sind zwingend einzuhalten, welche können offen gehalten werden?
- Wie kann der Raum optimal als Stadtquartier gestaltet und entwickelt und als Verkehrsdrehscheibe betrieben werden?

Vernetzung und Mobilität

- Wie kann der Raumbedarf des Verkehrs so optimiert werden, dass der stadträumliche Mehrwert bei gleichzeitigem Erhalt der Funktion der multimodalen Verkehrsdrehscheibe maximiert wird?
- Welche baulichen und betrieblichen Massnahmen können und müssen an die Hand genommen werden?

Ökologie und Stadtklima

- Welchen Stellenwert hat der Freiraum für die Entwicklung?
- Wie kann der Fluss- und Uferraum umfassend integriert werden?

Nutzung und Angebot

- Wer lebt und arbeitet im Stadtquartier Bahnhof Thun?
- Welche Nutzungsarten und welche Dichten (Wertschöpfung) sind mit dem bestehenden Umfeld (Quartiere) und ihrer allfälligen Erweiterungen vereinbar?
- Was ist die Funktion des Stadtraums Bahnhof Thun in Relation zur Gesamtstadt?

BETEILIGTE

TEAMS UND FACHLEUTE



Team 1 Rambla

Güller & Güller architecture urbanism
Mrs partner ag
Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
Alexa Bodammer HSLU

Team 2 Stadtcollage am Fluss

KCAP Architects&Planners
Eder Landschaftsarchitekten
IBV Hüsler

Team 3 Junges Ufer

berchtoldkrass space & options
Kontextplan
bauchplan).(

T(h)un WildCards / ThunKultur

Thomas Frutiger
Heike Mayer
Sabine Portenier
Pesche Heiniger
Heinrich Gartentor
Franziska Imhof (Moderation ThunKultur)

Verfahrensbegleitung, Charrette-Moderation

Jürg Hänggi

FachLeute Würdigungen

Pascal Vincent	Architektur / Städtebau
Heinz Brügger	Architekt / Städtebau
Rita Illien	Landschaftsarchitektur / öffentlicher Raum
Alexandra Wicki	Stadt / Raum / Verkehr
Katharina Graf	Kultur / Management / Organisation
Joris Van Wezemaël	Stadtökonomie / Stadtentwicklung
Florian Kühne	Stadtentwicklung / Stadtarchitektur

TEAMBEITRÄGE WÜRDIGUNGEN

Das «Charrette-Verfahren Stadtquartier Bahnhof Thun» wurde unter der Projektverantwortung der Stadt Thun durchgeführt. Sieben unabhängige Fachleute aus den Disziplinen Städtebau/Architektur, Landschaftsarchitektur/öffentlicher Raum, Mobilität, Kultur und Stadtökonomie brachten ihr fachliches Wissen in den Prozess ein und sorgten für eine ausgewogene, interdisziplinäre Betrachtung. Es war den Projektverantwortlichen ein Anliegen, die verschiedenen Stakeholder während dem gesamten Charrette-Verfahren bestmöglich am Prozess zu beteiligen und mögliche Vorschläge in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerinnen und Partnern zu formulieren. So setzte sich die Charrette neben den Charrette-Teams und den externen Fachleuten zusammen aus Grundeigentümerinnen, Forum (Interessensvertretende aus der Bevölkerung), Vertretenden von kantonalen, regionalen und städtischen Ämtern sowie drei „T(h)un Wilcards“ (besonders engagierte Thuner Persönlichkeiten).

Die hier zusammengefassten Empfehlungen der Fachleute zu den Arbeiten der Charrette-Teams sind als Stossrichtungen zu sehen und sollen dazu anregen und ermutigen, die Themen in kommenden Planungen aktiv und übergreifend weiterzuentwickeln und dabei auch neue Erkenntnisse zulassen. Die Empfehlungen sind deshalb nicht abschliessend, sondern bilden die Grundlage für die Weiterentwicklung der verschiedenen Teilbereiche.

Basierend auf den im Charrette-Bericht zusammengefassten Ergebnissen und Empfehlungen werden unter der Projektverantwortung der Stadt Thun die nächsten Planungsschritte eingeleitet und ein Massnahmenkatalog für die koordinierte Projektierung und Realisierung von einzelnen Teilbereichen erarbeitet, welches u.a. auch als Grundlage für anschliessende qualitätssichernde Verfahren für die verschiedenen Teilbereiche dienen soll.



Florian Kühne, Stadtarchitekt

WÜRDIGUNG DER FACHLEUTE

Während dem Charrette-Verfahren wurden zu verschiedenen Themenbereichen auch neue Fragestellungen aufgeworfen. Diese Aspekte gilt es in der weiteren Planung fachlich einzuordnen und vertieft zu untersuchen.

Die wesentlichen Resultate des Charrette-Verfahrens werden einerseits in zentralen Erkenntnissen und Empfehlungen für die weitere Entwicklung, in diesem Bericht zusammengefasst. Andererseits sind die Ansprüche der beteiligten Stakeholder, des Forums in einem sogenannten „LeiStbild“ zusammengefasst. Dieses fasst die Leistungsansprüche an den Raum und dessen Nutzung zusammen und dient zusammen mit den hier festgehaltenen Erkenntnissen der Teams als Grundlage für die Synthesephase.

Der im Charrette-Verfahren etablierte Dialog soll auch zukünftig in geeigneter Form weitergeführt werden. Dasselbe gilt für den angemessenen Einbezug der breiten Bevölkerung.

Das Charrette-Gremium der FachLeute bedankt sich bei allen drei Bearbeitungsteams für die intensive, inspirierende und vielseitige Bearbeitung dieser komplexen und herausfordernden Aufgabe im Schlüsselgebiet der Stadtentwicklung Thuns, dem Stadtquartier Bahnhof Thun.

Alle Teams haben mit ihren Vorschlägen und Ansätzen einen äusserst wertvollen Beitrag zur Diskussion um eine zukunftsfähige und etapierte Entwicklungsstrategie für das Stadtquartier Bahnhof Thun – ein kantonaler Entwicklungsschwerpunkt (ESP) – geleistet.

Im gesamten Prozess und insbesondere an den Zwischen- und Schlusspräsentationen stand der gemeinsame Ideenaustausch im Vordergrund. Die FachLeute möchten sich für die wertvollen Diskussionen bedanken zu denen die Bearbeitungsteams mit ihren Arbeiten, ihrer Motivation und ihrer Offenheit massgeblich beigetragen haben.

Nach den Zwischenpräsentationen wurde den Teams vom Beurteilungsgremium Hinweise und Prüfaufträge für die weitere Bearbeitung mit auf den Weg gegeben, um spezifische Aspekte des Konzepts zu vertiefen oder noch offene Fragen zu beantworten. Dadurch konnten unterschiedliche Optionen und Lösungsansätze geprüft werden.

Die FachLeute würdigen die Qualität und die Bearbeitungstiefe, mit welcher die Aufgabenstellung mit etappierbaren Ansätzen bearbeitet wurde. Die vorliegenden Konzepte bilden eine wertvolle Basis für die hier formulierten Empfehlungen.

Die im Folgenden formulierte Zusammenfassung und Würdigung der einzelnen Beiträge der drei Teams vermag ihr Ideenreichtum und die teilweise erreichte Bearbeitungstiefe nicht vollumfänglich darzustellen. Sie ergeben aber einen ersten Überblick über die erarbeiteten Visionen, die möglichen Potentiale sowie die noch anstehenden Arbeiten



«RAMBLA»



Güller & Güller architecture urbanism
Mrs partner ag
Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH
Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH
Alexa Bodammer, HSLU

STORYBOARD

STADTQUARTIER BAHNHOF THUN - VISION UND SCHLÜSSELEMENTE

Für die Stadt Thun, die Thunerinnen und Thuner entsteht um den Bahnhof und Hauptknoten des öffentlichen Verkehrs (Bahn, Bus, Schiffe) **eine lebendige, durchgrünte Erweiterung der Innenstadt mit sehr vielfältigen Nutzungen am Wasser**. Sie ist maximal vernetzt mit den umliegenden Quartieren, unter anderem über den neuen Ringschluss auf der Höhe der äusseren Ringstrasse, und wird als weitgehend autofreies Quartier konzipiert.

Ein Stück lebendige, diverse und durchgrünte Innenstadt, das heisst ein **vielfältiges und allseitig zugängliches System öffentlicher Räume**. Dieses verbessert die Zugänge zu Innenstadt und Seeufer sowie zu den umgenden Quartieren und vereinfacht die Orientierung für alle Nutzergruppen.



Ein Stück lebendige, diverse und durchgrünte Innenstadt, das heisst auch **Nutzungsdiversität, entwickelt ausgehend vom Bestand in der Mitte (bestehende Belegung) und einem klaren Akzent auf Arbeitsnutzungen (ESP Arbeiten)**. Dazu gehören Nutzungen, die sich schnell im Bestand einnisten können und Öffentlichkeit, Sichtbarkeit, Leben generieren (Freizeit, Kleingewerbe, Jugendherberge); Nutzungen, die es erlauben, das bestehende Angebot der Stadt zu stärken und zu sichern (z.B. Bildung in der Verlängerung des äusseren Rings; Bootsbau am Kohleweiher); oder Funktionen mit überregionaler Ausstrahlung am Bahnhofplatz (z.B. Kultur).

Das **Schlüsselement Bahnhofplatz / Verkehrsdrehscheibe** wird durch eine einfach, sofort umsetzbare und langfristig attraktive Rochade gelöst: Verlagerung der Busse in den Bereich P+R (zwischen Bahn und Schiffen) und Aufwertung des Bahnhofplatzes als offen nutzbarer, öffentlicher Raum und Ausgangspunkt, um vom Verkehrsknoten in alle Richtungen die Stadt Thun zu erreichen.

Und all dies ... ab heute, nicht erst morgen.

und einmachbar
ÖV-Knoten, sofort umsetzbar

D.h. Rochaden, die kurzfristig machbar und zugleich langfristig funktionsfähig und attraktiv sind und Entwicklungs- und Aufwertungsspielraum bieten.



Eine attraktive, durchgängige, vernetzte und diverse Freiraumstruktur

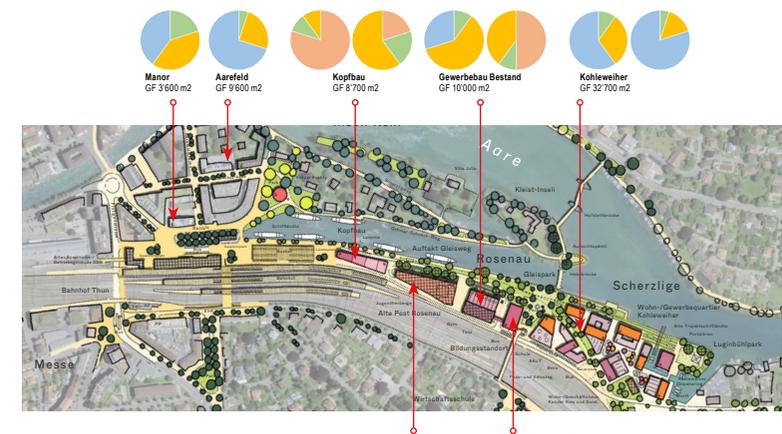
- Vier Grundelemente:
1. Platzsequenz Bahnhof / Kanal
 2. Quai und Promenade
 3. Gleisbogenpark
 4. Ringschluss



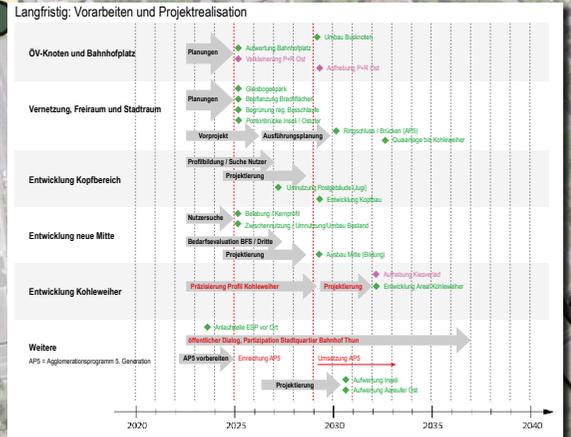
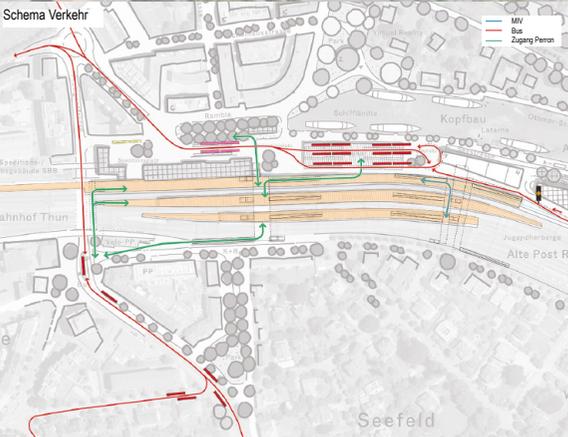
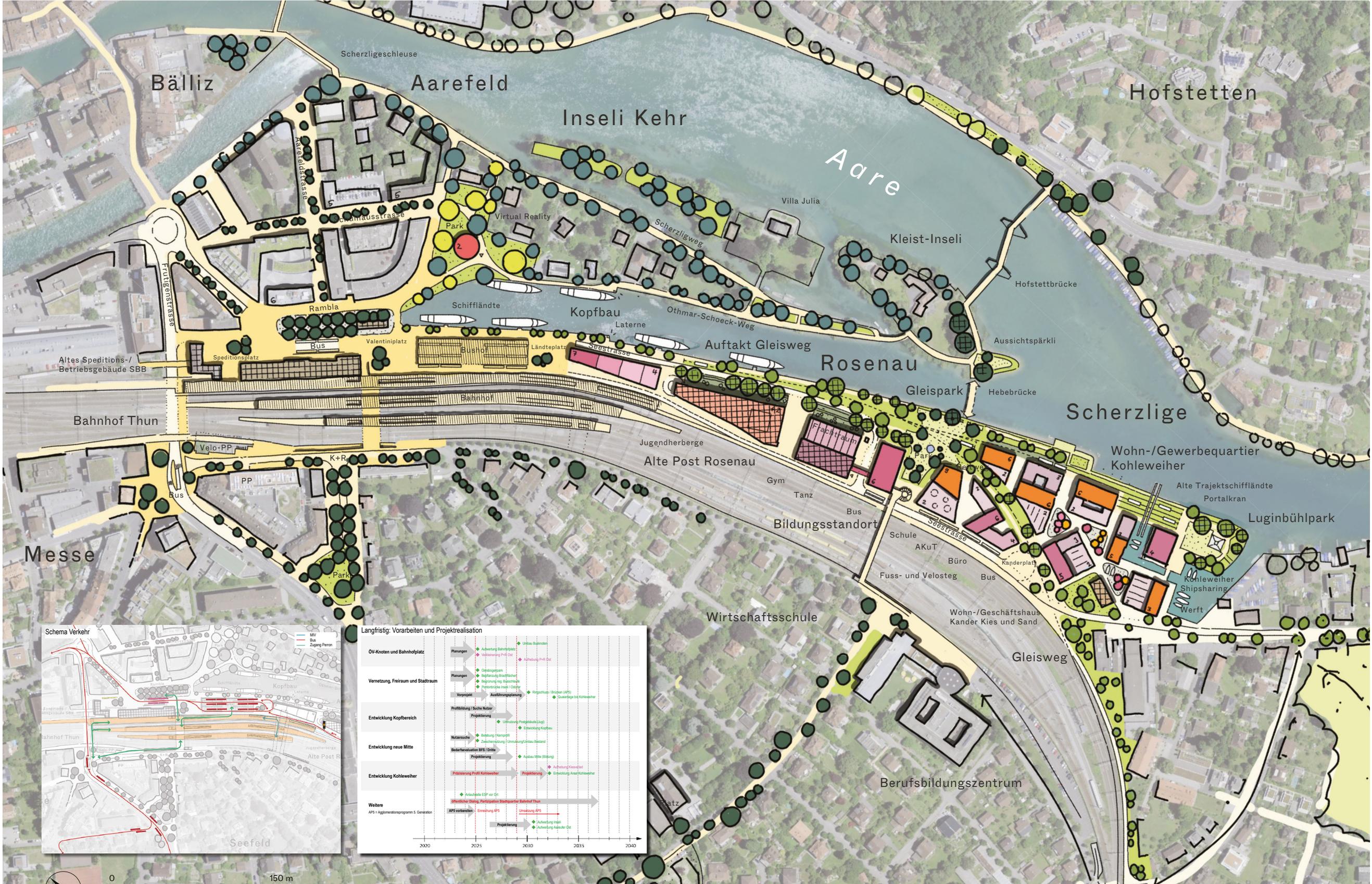
Die Garantie der Belegung ab heute, ausgehend vom Bestand



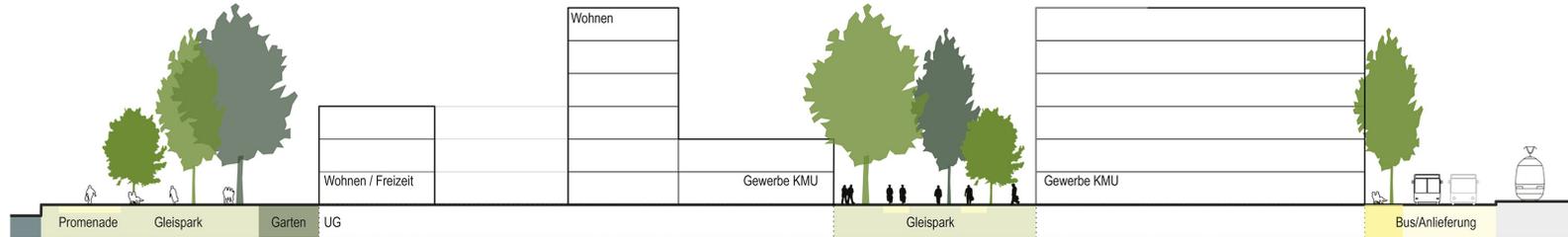
Eine vielfältige, lebendige Nutzungsstruktur: Mikrokosmos und Arbeitsplatzgebiet



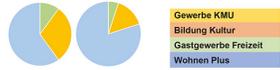
GESAMTPLAN VISION



Querschnitt Kanal - Gleiskörper 1:200 (Blickrichtung See)



08 WOHN- UND ARBEITSQUARTIER KOHLEWEIHER (31'000 m2 GF)



05 RINGSCHLUSS BILDUNG (10'700 m2 GF)



09 NAUTISCHES GEWERBE

Erweiterung Kohleweiher als Standortqualität



07 GLEISWEG

Gleisweg als Teil des Gleisparks für Velo und Fussgängerinnen



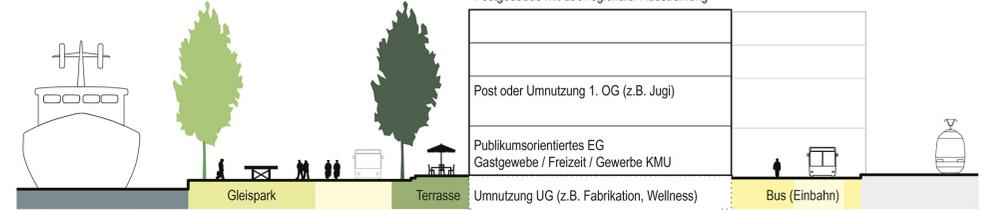
01 BUSHOF / SCHIFFSANLEGESTELLE

Zwischen Bahn und Schiffsanlegestelle entsteht Dach für Bus und Umsteigende



03 QUAI UND PROMENADE

Querschnitt Kanal - Gleiskörper 1:200 (Blickrichtung See)



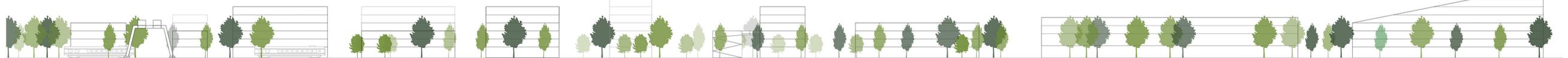
04 POSTGEBÄUDE MIT ÜBERREGIONALER AUSSTRAHLUNG (11'000 m2 GF, inkl. UG)

Umnutzung und Aufstockung für Wohnen, Gewerbe oder Freizeit

Nutzung des Dachs als Attraktion



Ansicht vom Kanal 1:500



ENTWICKLUNGS- SZENARIEN

Stadtquartier Bahnhof Thun - Charrette-Verfahren. Drehbuch - August 2022. Team Güller Güller - van de Wetering - Alexa Bodammer - Lorenz Eugster - mrs partner

1

DREHBUCH: PRAGMATISCHE ENTWICKLUNG - ZEITSCHIENE UND MASSNAHMEN

ENTWICKLUNGSSAISONS KURZ-, MITTEL- UND LANGFRISTIG

KURZFRISTIG (BIS 2026) : BUSHOF DER ZUKUNFT, ÖFFNUNG UND BELEBUNG

- Umbau / Rochaden Bushof (städtische und regionale Busse)
- Aufwertung Bahnhofplatz (Rambla)
- Aufwertung Grünfläche Inseli (ehemaliger regionaler Bushof)
- Gleisbogenpark
- Pontonbrücke Inseli - rechtes Aareufer
- Belebung / Um- resp. Zwischennutzung Mitte inkl. Post
- Begrünung ungenutzter Flächen
- temporäre Weiternutzung Restfläche P+R

MITTELFRISTIG (BIS 2032) : VERNETZUNG, LERNEN UND ARBEITEN

- Vervollständigung (resp. Erstellung) Ringschluss über Gleise und über Aare
- Stärkung neue Mitte (Platz, Bildung, weitere Nutzungen)
- Aufstockung / Umnutzung Postgebäude
- Erstellung Kopfbau zum Bahnhofplatz
- Vervollständigung Überbauung Manor (allenfalls Leichtbauweise)

LANGFRISTIG (NACH 2032) : LEBEN VON DER SCHADAU BIS INS BÄLLIZ

- Aufhebung Kiesverlad
- Vervollständigung und Aufwertung Quaianlage / Promenade bis Kohleweiher
- Neues Gewerbe- und Wohnquartier Kohleweiher
- zusätzliche Personen-Unterführung Süd beim Bahnhof (langfristig)



- Reorganisierter ÖV-Knoten; Durchfahrt MIV weiterhin möglich

- Durchfahrt für den MIV unterbunden

- neue Unterführung Süd, Busse falls möglich in beide Richtungen entlang der Gleise

WÜRDIGUNG DER FACHLEUTE

Haupthypothese und Vision

Die Hauptqualität und das Alleinstellungsmerkmal des Bahnhofes Thun wird in der unmittelbaren Umsteigesituation von Bahn, Bus und Schiff gesehen. Das Konzept folgt diesem Ansatz und schafft einen funktionalen Busbahnhof als Ergänzung zu den vorhandenen Verkehrsanlagen von Bahn und Schiff. Bedingt durch diesen Konzeptansatz rückt die neue Bebauung auf die Rückseite des Busbahnhofes in grosse Entfernung zum Bahnhof und der Innenstadt.

Kulisse und Stadtraum

Dem Bahnhofplatz wird eine neue Identität verschaffen, indem der Platz durch Ergänzungsbauten städtebaulich präzise gefasst und mittig mit einer zweireihigen Baumreihe (Rambla) besetzt wird, welche neue und zusätzliche Aufenthaltsqualitäten bietet.

Die Bedürfnisse des Bahnhofes als Verkehrsdrehscheibe werden präzise analysiert und für die Umsteigefunktionen gute Lösungen geschaffen. Es werden zusätzliche attraktive Aufenthaltsbereiche kreiert und die einzelnen Räume und Plätze sind attraktiv, gut proportioniert und sinnvoll miteinander vernetzt.

Der neue Bahnhof ist geprägt von den ablesbaren Funktionen und dem grossen Dach über dem Busbahnhof. Die neue Bebauung liegt etwas abgewandt zum Bahnhof. Den Projektverfassenden gelingt es, Teile des Bestandes, welche historisch mit dem Ort verwurzelt sind in ihr Konzept zu integrieren, zu transformieren und ein für den Ort spezifisches Konzept vorzuschlagen. Die aufgezeigten städtebaulichen Muster sind spezifisch entwickelt und die dargestellte Massstäblichkeit kann als Grundlage für die zukünftige Konzeption dienen.

Die aufgezeigte Lösung des Busbahnhofes bringt keine eigentliche Verlagerung des Busverkehrs und damit bleiben die bestehenden Verkehrsprobleme am Maulbeerplatz bestehen. Der Verkehrsvorschlag mit der neuen Linienführung der Seestrasse entlang der Bahn und der inneren Langsamverkehrs-Achse zeigte eine gewisse Dualität auf und wirkt aufgrund der Schmalheit des Perimeters überformiert und konzeptionell nicht fertig entwickelt. Die Spange als Querverbindung von der Ringstrasse über die Geleise und über das Wasser bis zum Brahm-

quai zeigt ein attraktives Angebot auf, steht aber bezüglich des Aufwandes und dem Nutzen in keinem guten Verhältnis.

Für die einzelnen Bereiche werden mit viel Kreativität spezifische Nutzungslösungen gesucht. Die Entwicklung von einer dominierenden Öffentlichen Nutzung zu mehr und privateren Nutzungen in die Tiefe des Areales sind richtig. Die Schaffung eines nautischen Clusters zum Kohlenweiher steht exemplarisch für die spezifische und differenzierte Nutzungsdisposition.

Vernetzung und Mobilität

Die Bushaltekanten sind wie bisher vor allem auf der Nordseite des Bahnhofes vorgesehen. Neu sind sie als Fliesskanten auf dem Bahnhofplatz bei der Rambla und als eigentlicher Bushof gegenüber der Schiffländte angeordnet. Für die Durchmesserlinie und die Erschliessung von Süden ist eine neue Bushaltestelle beim Mönchsplatz vorgesehen. Mit dieser Haltestelle reduziert sich die Fahrzeit von den südlichen Quartieren und der Maulbeerikreisel kann leicht entlastet werden; jedoch ist die Auffindbarkeit eher schwierig und der direkte Bahnzugang ist nicht hindernisfrei.

Für den Fussverkehr ist ein dichtes Wegenetz vorgesehen, das zusammen mit dem Freiraumgerüst ein stimmiges Gesamtbild ergibt. Abgestimmt auf die neuen Nutzungen und die dichte Bebauung von Scherzlingen ist eine neue Gleis- und Aarequerung in der Verlängerung der Äusseren Ringstrasse vorgesehen. Fraglich ist, ob das wenig dicht bebaute Seefeldquartier bzw. Thun genug Potential für diesen grosszügigen Brückenschlag hat. Um so mehr, weil die Nutzung der stadseitig gelegenen Anlegestellen in der Aare nicht mehr, oder nur mit grossem Aufwand möglich wären. Das Angebot für den Veloverkehr orientiert sich weitgehend am Bestand und zeigt wenig Lösungsansätze in Bezug auf die vorhandenen Defizite.

Für den motorisierte Verkehr soll die Durchfahrt über den Bahnhofplatz langfristig nicht mehr möglich sein. Dadurch kann der Maulbeerikreisel zugunsten des Busverkehr weiter entlastet werden. Die Seestrasse wird für den Bus und die kleinräumige Erschliessung im Einbahnregime entlang dem Aarekanal sowie den Bahngeleise geführt und plausibel auf das Gesamtkonzept abgestimmt. Die Erschliessungen mit dem mo-

torisierten Verkehr für die bestehenden Nutzungen im Aarefeld sowie für die geplanten Überbauung im Gebiet Scherzlingen ist sehr schematisch dargestellt und müssten weitergehend geprüft werden.

Auf der Südseite des Bahnhofs zeigt der Park am Ende der Seefeldstrasse das Potential dieses Ortes für das Quartier, allerdings ist fraglich, ob die zusätzliche Erschliessung über den Mönchsplatz in Kombination mit der Bushaltestelle funktioniert bzw. die Mehrbelastung im Quartier akzeptiert wird.

Die Veloabstellplätze sind auf beiden Bahnseiten angeordnet und erlauben direkte Verbindungen vom übergeordneten Wegenetz zu den Perrons. Die P&R-Abstellplätze werden längerfristig aufgehoben, die K&R Parkplätze sind auf der Südseite des Bahnhofs und die Taxistellplätze in der Rampenstrasse vorgesehen.

Die Verkehrslösungen sind detailliert auf die Etappierung abgestimmt, dabei zeichnet sich jede Etappe durch mindestens einen wichtigen verkehrliche Entwicklungsschritt aus. In der ersten umfassenden Etappe ist der behindertengerechte Neubau des Busbahnhofs, die Velostation auf der Südseite und eine Fuss- und Veloverbindung von der Kleist-Insel über die Aare geplant. In der zweiten Etappe erfolgt der Ringschluss von der Äusseren Ringstrasse über die Geleise und den Aarekanal zur Kleist-Insel. In der dritten Etappe soll zwischen der Inneren Ringstrasse und dem Bushof eine zusätzliche Unterführung mit Perron Zugang entstehen.

Freiraum, Ökologie und Stadtklima / Aussenraum

Die Vision des Teams, ein vielfältiges, eigenständiges Quartier entlang eines starken, möglichst durchgängigen Freiraumgerüsts zu entwickeln, wird aus Freiraumsicht konsequent umgesetzt. Die Freiräume sind stimmig platziert, typologisch durchdacht und gut miteinander verbunden. Sie berücksichtigen die Qualitäten des jeweils unmittelbaren Umfelds und setzen sie in Abstimmung auf die Ansprüche der vorgesehenen Nutzungen um.

So entsteht vor dem Bahnhofsgebäude der Bahnhofplatz als „städttebauliches Scharnier“. Er wird in drei Teilbereiche untergliedert: Im Zentrum steht die „Rambla“ die aber inhaltlich weniger die im Namen angedeutete Promenade, sondern – richtigerweise – vielmehr ein Platz

mit Schatten und Aufenthaltsqualität ist. Beidseits davon entstehen zwei weitere Plätze, wobei die Funktion und der zugehörige gestalterische Ausdruck beider noch zu klären ist. Der Valentiniplatz als eigentlicher Hauptankunftsort leidet an der schwachen räumlichen Fassung und der Unruhe, die sich aus der angedachten Gestalt und Platzierung des Bushofs ergibt.

Der Park nordöstlich des Platzes ist die richtige Geste am richtigen Ort und eine gute freiräumliche Ergänzung für das neue Quartier. Er erhält auf der anderen Bahnhofseite ein kleineres Pendant: für das Messe- und Seefeldquartier eine wertvolle Aufwertung, die im Zusammenspiel mit der Allee zum Bahnhof zur Einbindung des neuen Quartiers in die Stadt beiträgt. Zwischen Bahnhof und Gleisen sind die Gebäude mit öffentlichen/gewerblichen Nutzungen zum Bahnhof orientiert, das Wohn- und Gewerbequartier ist zur Aare gerichtet.

Die Organisation der Seestrasse schafft eine gute Ausgangslage für die angrenzenden Freiräume: Sie ermöglicht am Wasser einen attraktiven Parkstreifen und mit dem Kanderplatz gegenüber ein angemessenes Entrée zum neuen Stadtteil. Das Wohn-/Gewerbegebiet wird durch die Verkehrslösung und den Gleispark beruhigt, die Grundanlage ermöglicht eine nutzungsgemässe Zonierung mit Gassen, Grün- und Freiräumen unterschiedlicher Öffentlichkeitsgrade.

Die Anbindung des Quartiers nach Hofstetten mittels Fussgängerbrücken ist grundsätzlich zu begrüssen. Aus ortsbaulicher und schiffsbetrieblicher Sicht problematisch ist aber die vorgeschlagene Lage. Gerade die Hebebrücke ist an dieser exponierten Stelle und durch ihre mächtige Erscheinung zu dominant, sie schneidet die Aarezunge mit der Schiffflände visuell vom Hauptgewässer ab.

Sehr zu begrüssen ist die vorgesehene Realisierung vieler Grünflächen und Baumpflanzungen bereits in der in ersten Phase bis 2028. Sie ermöglicht rasche Aufwertungen, bereitet die Stadt so auf ihr neues Quartier vor und ermöglicht den Gehölzen frühzeitiges Wachstum, so dass sie bei Realisierung der letzten Etappe schon möglichst gross und klimawirksam sind.

Nutzung und Angebot

Das Konzept von Güller Güller orientiert sich stark entlang den Freiräumen als tragendes Gerüst für das Quartier, was sich auf die angedachte Angebots- und Nutzungsstruktur auswirkt. Insgesamt sind Wohnraum- und Gewerbenutzungen vorgesehen.

Der Nutzungsschwerpunkt liegt derweil auf der Schaffung von Arbeitsplätzen, wobei entlang des Kohlenweihers nautisches Gewerbe angedacht ist, welches die Beziehung zum Wasserraum und dem anschließenden Wohnangebot betont. Insbesondere die kleinräumliche Wohnnutzung entspricht dem Thuner Massstab und schafft eine Verbindung zum bestehenden Wohnquartier.

Durch die Konzentration der Busse wird der Bahnhofplatz als Platz («Rambla») für kulturelle und gemeinschaftliche Aktivitäten und Angebote (Feste, Markt) nutzungsöffener. Dabei bietet der Bushof mit der pavillonartigen Überdachung das Potenzial als Ort für spontane Begegnungen und attraktiviert den Umsteige- und Wartebereich. Der Bahnhofpark und der Gleispark als freie Aufenthaltsräume bilden ausgleichende und attraktive Freiräume zum urbanen Bahnhofplatz und der Wohn- und Gewerbebauten.

Im Arbeitsgebiet lassen sich unterschiedliche potenzielle Profile für die Nutzung der Gebäude festlegen. Dadurch erhöht sich die Anpassungsfähigkeit und Flexibilität der Angebotsstruktur.

Die angedachte Zwischennutzung im Bereich Dreieck bietet ein kulturelles Angebot an, dass zusätzlich zur Belebung des Stadtquartiers beiträgt. Das Integrieren von bestehenden Bauten (Post) schafft Identifikationspunkte und verknüpft die Historizität des Stadtquartiers mit den verschiedenen Etappen der Entwicklung. Darüber hinaus stellt die Zwischennutzung zusätzliche Flächen zur Verfügung, die langfristig eine Innenentwicklung/Verdichtung zulassen, sofern das kulturelle Angebot transferiert werden soll beziehungsweise kann.

Fazit / Empfehlungen

Die Umsetzbarkeit von Sofortmassnahmen und Etappierbarkeit des Projekts erlaubt eine schrittweise Annäherung der Bevölkerung an das neu zu schaffende Nutzungsangebot, was die Aneignungsfähigkeit erhöht und langfristig die Akzeptanz stärkt.

Die vielfältigen Qualitäten der Angebotsstruktur machen die geplanten Nutzungen grundsätzlich für einen Grossteil der Thunerinnen und Thuner zugänglich und erhöhen dessen Akzeptanz.

Das Projektteam schlägt während des Entwicklungsprozesses und darüber hinaus eine Art Informationsstandort vor Ort im Stadtquartier vor. Dadurch soll der öffentliche Dialog, der im Wesentlichen zur Akzeptanz der neuen Angebotsstrukturen beitragen kann, aktiv gefördert werden und als offener Kanal zwischen der Bevölkerung und der Entwicklerinnen dienen.

Im Vorfeld der Realisierung gilt es nochmals verstärkt potenzielle Nutzungskonflikte zu identifizieren, die bislang zu wenig beachtet wurden. Ein möglicher Ansatz bietet die klarere Zuweisung von Funktionen zu den unterschiedlichen Räumen und eine Schärfung in der Profilbildung des physischen Raums. Eine klare Kommunikation und Partizipation im Vorfeld und während der Entwicklung kann bei der Profilbildung helfen und bei der Identifikation von Nutzungskonflikten unterstützend einwirken. Zudem ist es wichtig den Anteil an Gewerbe genau abzuklären, sodass es dem (künftigen) Bedürfnis entspricht und ein Überangebot vermieden werden kann. Nutzungs- und aneignungsoffene Räume helfen, flexibel auf ein wachsendes oder schrumpfendes Bedürfnis reagieren zu können.

«STADTCOLLAGE AM FLUSS»



KCAP Architects&Planners

Eder Landschaftsarchitekten

IBV Hüsler

STORYBOARD

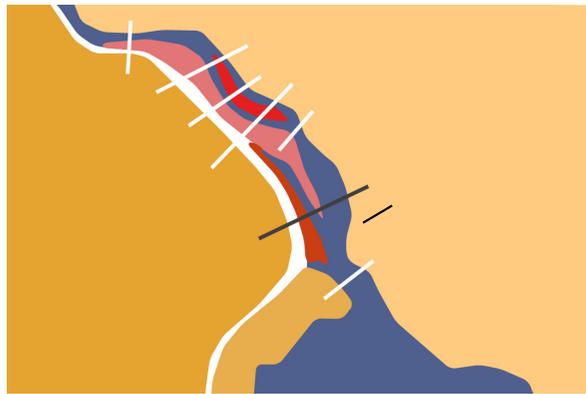
Storyboard

Vision: die Stadt am Fluss

Der Perimeter hat das Potenzial ein weiteres, brückenschlagendes Stück Stadt zu werden, welches Thun West- und Ost verbindet und ans Wasser bringt. Der Ort hat die Chance eine neue Thuner Urbanität zu entwickeln, welche aus unterschiedlichen Nachbarschaften besteht und somit die bestehende Perlenkette unterschiedlicher Quartiere auf den von Fluss- und Gleisraum umspülten Inseln weiter strickt.

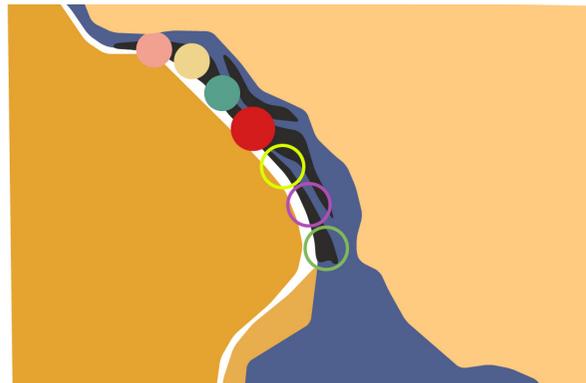
Vision: Weiterstricken der Struktur - Die Stadt am Fluss

Verbindungen schaffen und die Inseln als Brücken nutzen



Vision: Weiterstricken der Perlenkette

Unterschiedliche neue "Thuner Urbanitäten" verbinden das Stadtgefüge



Gedankenskizze Thun von Morgen

Alte und neu Nutzungen kreieren das zukünftige Stadtquartier

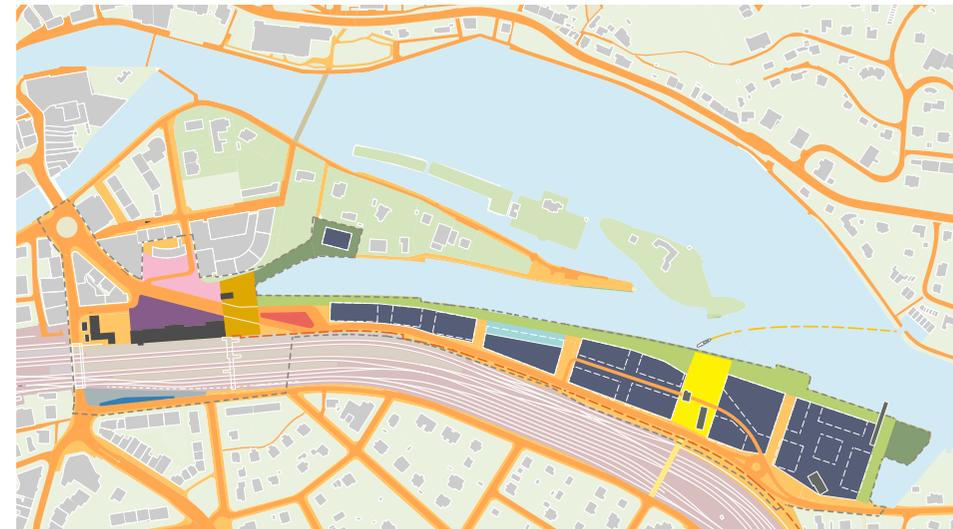


Struktur des neuen Bahnhofsquartier

Die Organisation des Busbahnhofs ist das strukturdefinierende Element. Das Verteilen der Haltestellen auf unterschiedliche Orte ermöglicht es Wartebereiche mit unterschiedlicher Aufenthaltsqualitäten zu erschaffen, Bahn-Bus und Schiff näher zueinander zu bringen, sowie dem Ankommen aus allen Himmelsrichtungen gerecht zu werden. Das neue Stadtquartier entwickelt sich aus dem Bestand, verbindet Gleis- und Flussseite, ermöglicht Durchblicke und wird durch unterschiedliche Dichten und Höhen den rein industriellen Ort zur mischgenutzten neuen Thuner Urbanität transformieren. Das Freispiel der Uferpromenade und die schrittweise Verlegung der Seestrasse ans Gleis ermöglicht es eine Abfolge unterschiedlicher Freiräume zu gestalten, die alle eine Verbindung zum Wasser haben und den Ort mit der übrigen Stadt und umliegenden Freiräumen verweben.

Strukturplan

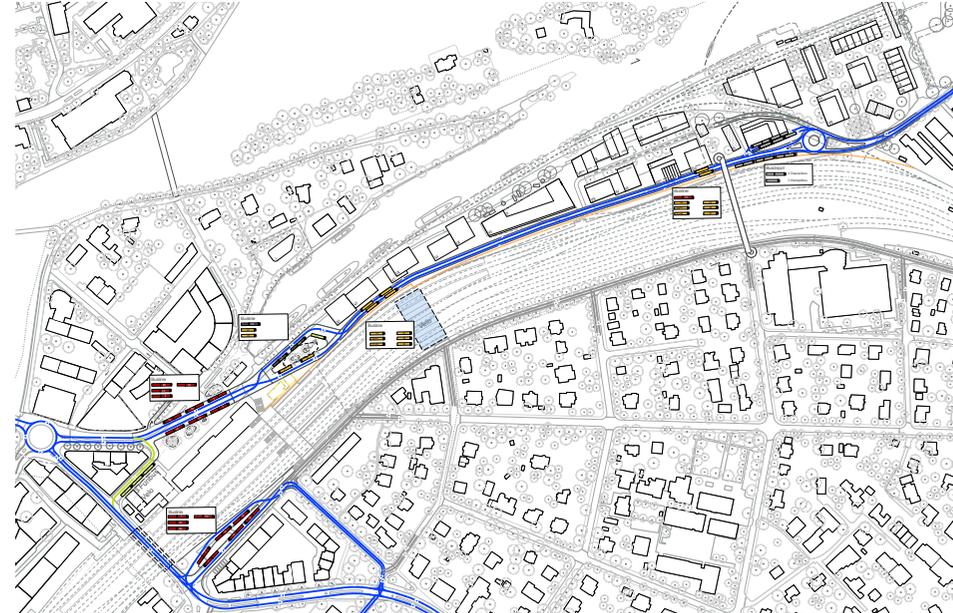
Vision



- MIV / Bus
- Bahnhofplatz
- Busplatz
- Postplatz
- Busbahnhof Süd
- Nachbarschaften mit Baufeldern
- Langsamverkehr
- Bahnhofplatz Nord
- Uferweg
- Stadtplatz
- Fahrradfähre
- Bestandsgebäude
- Anknüpf- und Bewegungsraum
- Grüne Gassen
- Flussbrücke

Langfristige Organisation Bus

Strukturdefinierendes Element

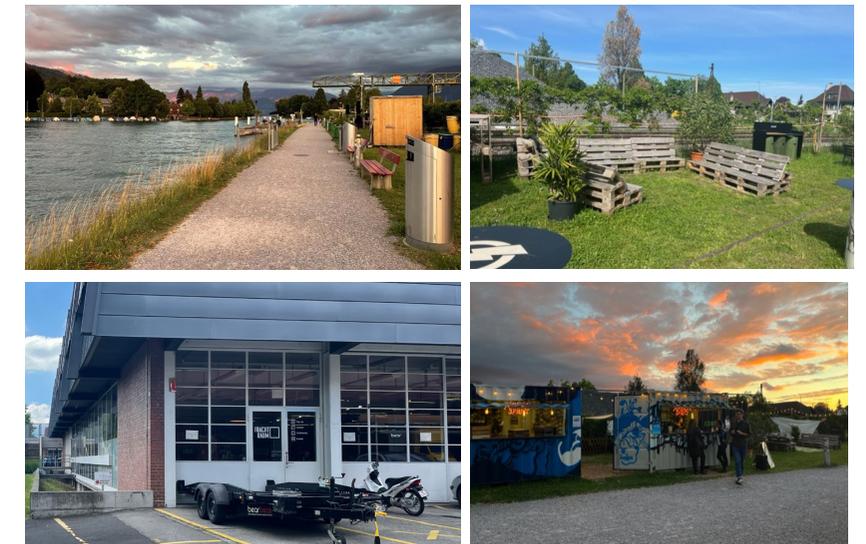


Nutzung der existierenden Qualitäten

Der Perimeter kann ohne Zweifel als Schatzkarte gelesen werden. Das neue Bahnhofsquartier basiert auf Diversität und Gleichzeitigkeit provisorischer, sich etablierender und etablierten (strukturell gefestigten, baulichen) Nutzungen. Das Bahnhofsquartier soll in räumlich differenzierten Kammern stetig und parallel zu einer «Produktiven Stadt» entwickelt und belebt werden: Die Entwicklung soll an mehreren Orten beginnen, durch Leuchtturmprojekte angestoßen werden, die bestehenden Nutzer jedoch zwingend mitgenommen werden, um eine dymische Entwicklung zu ermöglichen, welche zu Thun passt. Durch flexible Typologien kann auf die dynamische Entwicklung der Nachfrage am Wohnungsanteil reagiert werden.

Aktivierung der Brachflächen als Aufenthaltsraum

Erster Fokus: Vernetzung verschiedener vorhandener Schätze



Die Produktive Stadt - Everything everywhere

Durchmischte Nutzungen über den gesamten Perimeter mit Themenschwerpunkten



- WOHNEN
 - 43'000m²
 - GEWERBE
 - 16'500 m²
 - DIENSTLEISTUNG
 - GASTRO / EVENT
 - m²
 - KULTUR
- 10'000 m² 1'300

GESAMTPLAN VISION

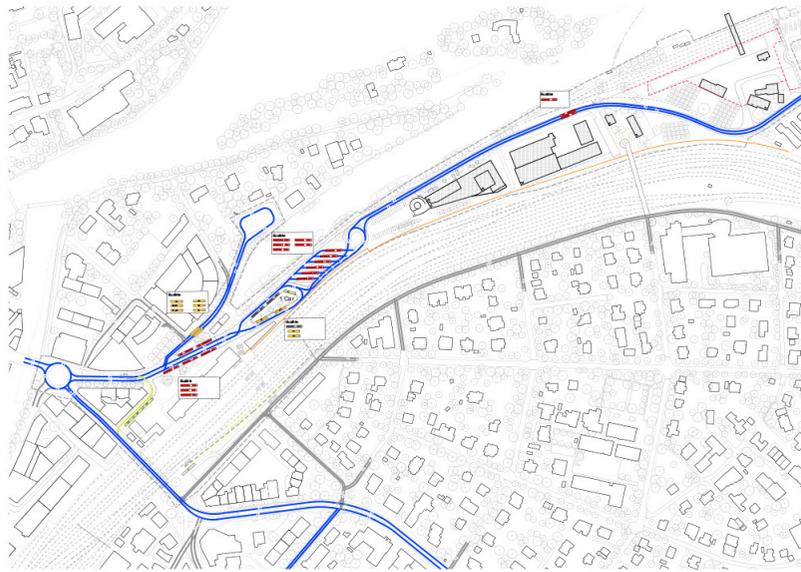


ENTWICKLUNGS- SZENARIEN

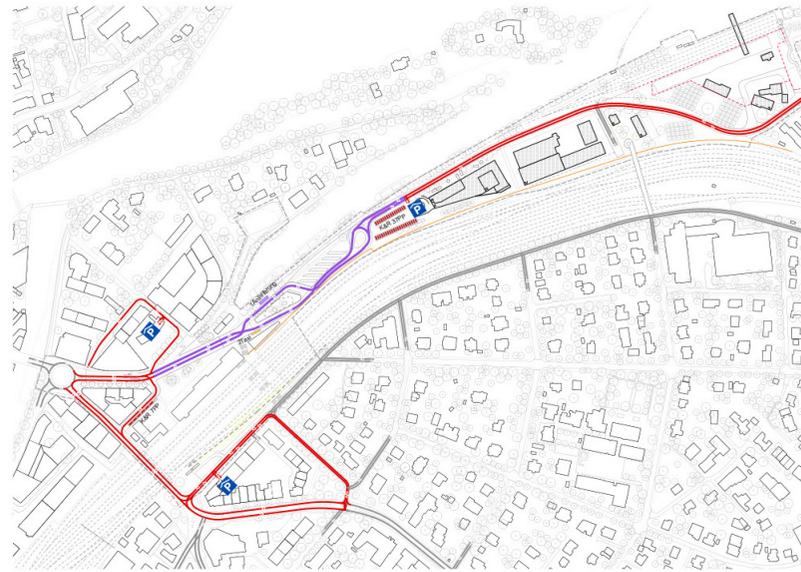
Drehbuch Kurzfristig

Das Areal wird kurzfristig zu einem kollektiven Experimentierfeld

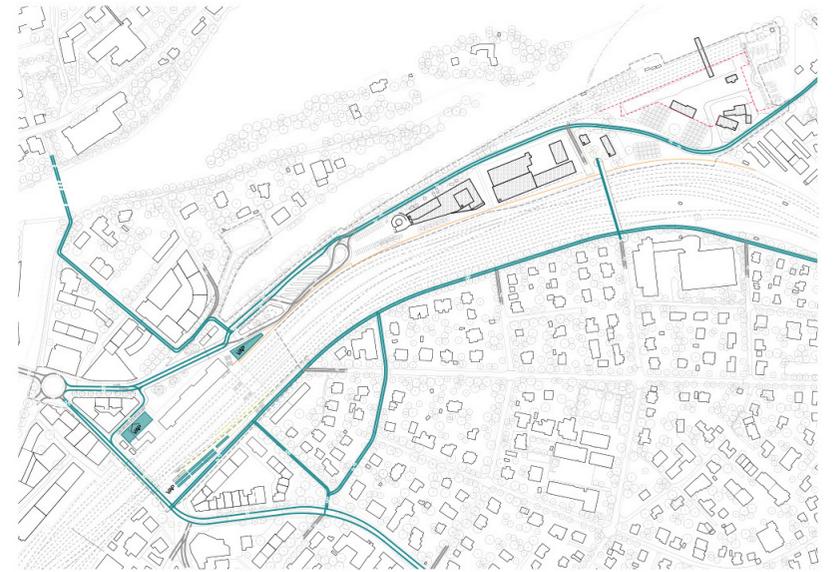
Fokus Verkehr ÖV



Fokus Verkehr MIV



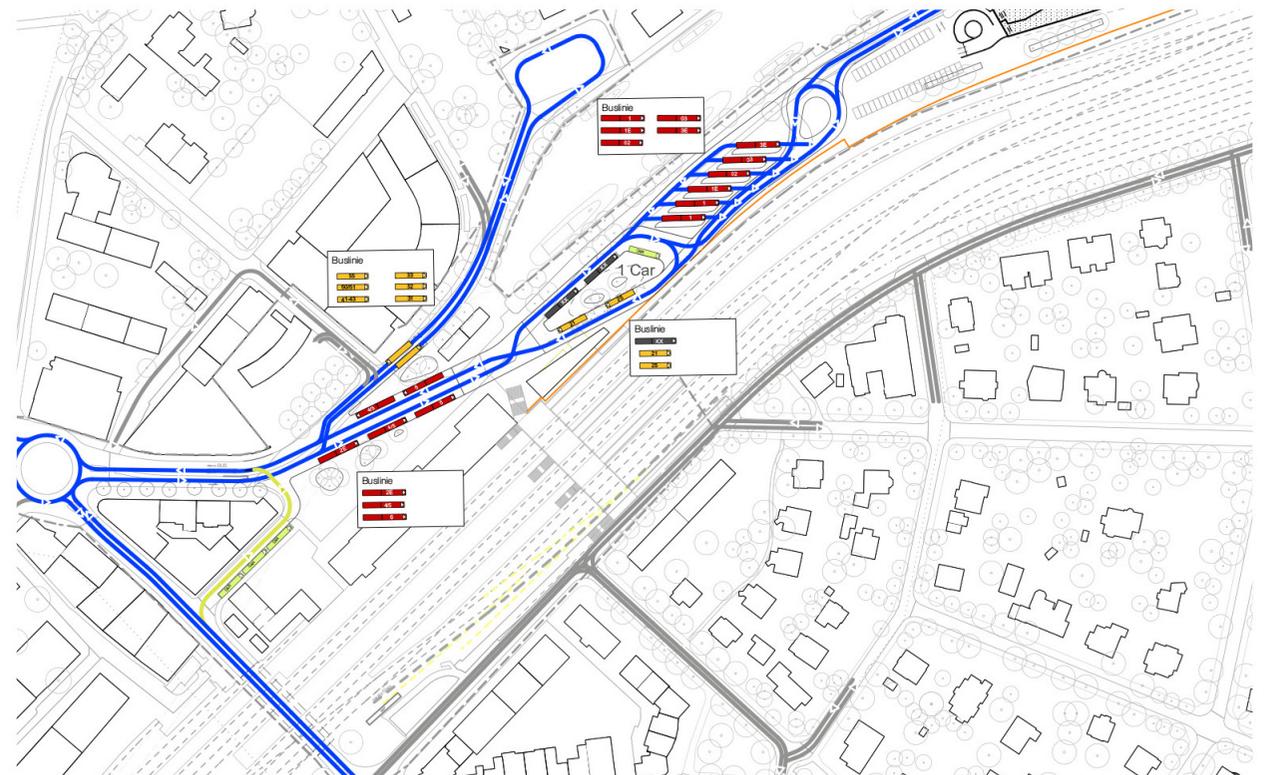
Fokus Langsamverkehr



Vision ohne Schotterwerk



Zoom Busbahnhof



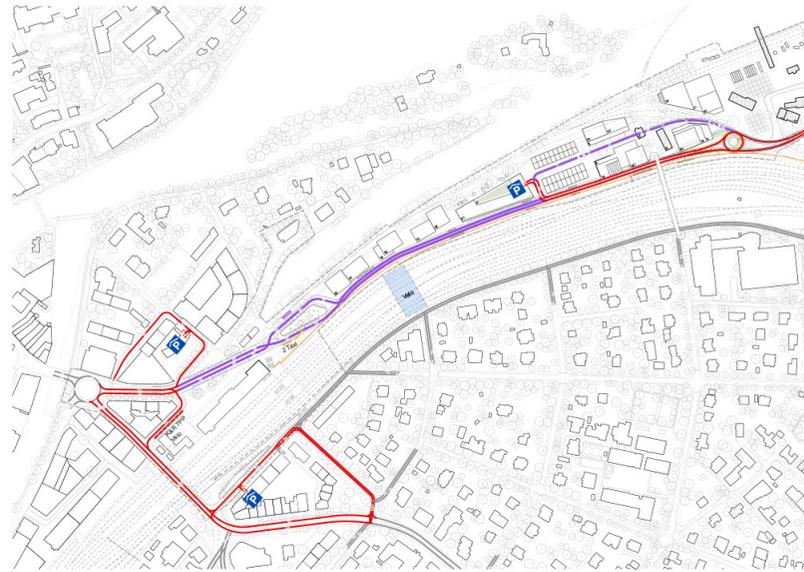
Drehbuch Mittelfristig

Das Areal wird mittelfristig zu einem Potentialraum mit einigen grossen Playern mit Magnetwirkung

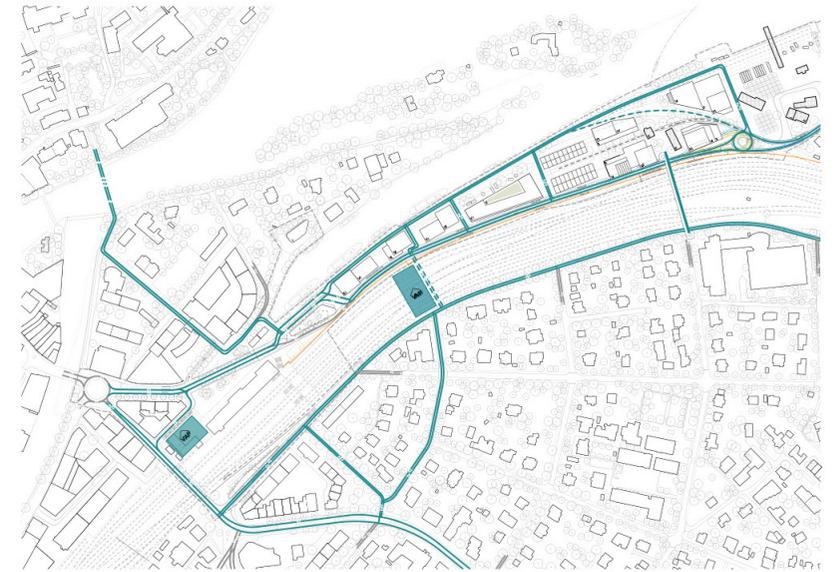
Fokus Verkehr ÖV



Fokus Verkehr MIV



Fokus Langsamverkehr



Vision ohne Schotterwerk



Vision mit Schotterwerk



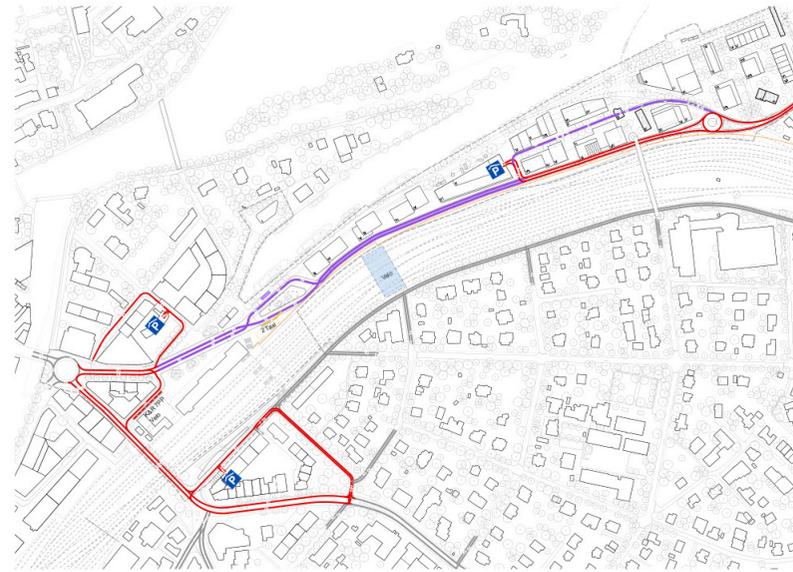
Drehbuch Langfristig

Das Areal wird langfristig zu einer Produktiven Stadt

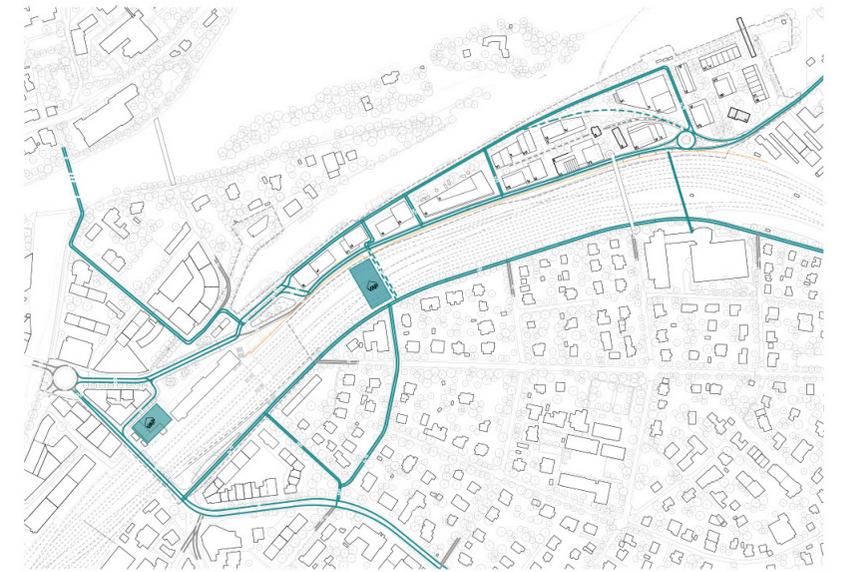
Fokus Verkehr ÖV



Fokus Verkehr MIV



Fokus Langsamverkehr



Vision ohne Schotterwerk



Vision mit Schotterwerk



WÜRDIGUNG DER FACHLEUTE

Haupthypothese und Vision

Das Konzept wird getragen von der Gedankenskizze Thun von Morgen, die eine Vielzahl überlagerter Nutzungen, städtebaulicher Massnahmen und spezifischer Qualitäten in einer Collage vereint. Konstituierende Elemente, die diese Überlagerung – über Zeit und Raum – ermöglichen sollen, sind eine prägnante Lösung für den Bushof und der bewusst erhaltene Spannungsbogen bestehender Qualitäten/Strukturen und neu gedachter Nutzungen, Bauten und Räume. Aus einem kollektiven Experimentierfeld soll eine produktive, lebendige, Thun-spezifische Urbanität entstehen, eine «weitergestrickte Perlenkette» unterschiedlicher Urbanitäten.

Kulisse und Stadtraum

Das Team um KCAP leitet das städtebauliche und verkehrliche Entwicklungspotential aus bestehenden Strukturen, Elementen und Qualitäten ab und reichert das entstehende Konzept mit vielschichtigen Überlegungen und Vorschlägen zu Stadtraum, Nutzung und Mobilität an. Als zentrale Grundstrukturen gelten hierbei die besondere Lage und Typologie des Areals zwischen Wasser, Altstadt und Gleisfeld. Als Defizit wird eine erschwerte Vernetzung und damit eine gewisse «Isolation» des Gebiets erkannt, dies obschon der Bahnhof bereits heute eine zentrale Mobilitätsdrehscheibe darstellt. In der Vision soll daher das Erschliessungsnetz verfeinert und wo notwendig ergänzt werden, die prägende lineare Struktur als Chance genutzt und freiräumlich inszeniert sowie der Gesamttraum punktuell programmiert und damit in eine organische und stetige Entwicklung überführt werden. Neben den verkehrlichen Herausforderungen stehen dabei die Chancen einer produktiven Stadt im Vordergrund, das Nebeneinander bzw. die Überlagerung von möglichen Nutzungen, baulichen Massnahmen und freiräumlichen Anlagen. Diese Elemente sollen sich nach Möglichkeit aus bestehenden Qualitäten und Substanzen entwickeln oder wo dies nicht möglich oder zielführend ist, neue Qualitäten schaffen.

Im Bereich des Bahnhofs sowie bezüglich der Erschliessung des Gesamtareals wird vorgeschlagen, mit substantiellen Anpassungen an der Strasseninfrastruktur eine weiterentwickelte und zukunftsfähige Ausgangslage zu schaffen. Der Bahnhofplatz und Bushof wird neu als in

der Verlängerung der Bahnhofstrasse diagonal über den Platz geführte Achse direkt in die auf die gleisseitig verlegte Seestrasse geführt. Buskanten werden sowohl auf dem heutigen Bahnhofplatz wie auch im Bereich des Areals Seestrasse angeordnet. Mit dieser aufwendigen Massnahme wird einerseits ein einfach lesbarer Bahnhofplatz geschaffen, zugleich wird die Ländte bis hin zum Cholenweiher komplett als Freiraum freigespielt und erhält folgerichtig einen hohen aussenräumlichen Stellenwert. Die übrigen Flächen fügen sich in der Folge nachvollziehbar in die geschaffene Grundstruktur ein und lassen sich weitgehend voneinander unabhängig weiterentwickeln.

Die Verlegung der Seestrasse bedingt mindestens einen Teilrückbau der heutigen Post und weitere Anpassungen an den folgenden Grundstücken. Die Umsetzung dieser Massnahme sowie die Anpassungen im Bereich des Bahnhofs sind damit wichtige Bedingungen für die weitere Entwicklung bzw. dafür, dass die aufgezeigten Qualitäten tatsächlich realisiert werden können – die Massnahmen bedingen hierzu eine eher grosse «Anfangsinvestition». Mindestens im Bereich des Bahnhofs vermag dabei der neue Bushof und die beschriebene Diagonale stadträumlich noch nicht abschliessend zu überzeugen; bedauerlich ist zudem, dass der Raum im Bereich der ersten beiden Schiffsplätze noch stark von der Busanlage bzw. den notwendigen Verkehrsflächen geprägt wird.

Vernetzung und Mobilität

Die Bushaltekanten werden neu auf beiden Seiten der Geleise vorgesehen. Auf der Nordseite sind entlang der Diagonale als Flieskantente bzw. Businsel angeordnet. Der Bushof in der Mönchsstrasse zeigt eine naheliegende Anordnung der Bushaltekanten auf der Südseite. Die Herausforderungen, die sich aus der Topografie ergeben und die Belastung des Seefeldquartiers durch den Busverkehr, zeigen jedoch auch die Schwierigkeiten dieses Lösungsansatzes. Die dezentrale Anordnung der Bushaltestellen ist insgesamt eher unübersichtlich und erfordert sicherlich eine besonders gute Signaletik für die verschiedenen Umsteigebeziehungen.

Für den Fuss- und Veloverkehr wird ein dichtes Wegenetz vorgeschlagen. Die neue Aarequerung von der Panoramastrasse zum Thunerhof und eine neue Gleisquerung mit Velostation und zusätzlichen Perron

Zugängen sind sehr stimmige Ergänzungen zum bestehenden Wegenetz. Interessant ist auch die vorgeschlagene neue Fähre von Hofstetten nach Scherzlingen als ergänzendes Angebot für den Fuss- und Veloverkehr. Für den Fussverkehr soll längerfristig zudem eine Überführung bei der Äusseren Ringstrasse entstehen. Die Abstellplätze für den Veloverkehr sind in dezentralen Velostationen vorgesehen, die direkt am übergeordneten Wegenetz angeschlossen sind und nahe bei den Perron Zugängen liegen.

Der Bahnhofplatz soll bereits kurzfristig für den motorisierten Verkehr gesperrt werden. Für die Erschliessung des Aarefelquartiers wird abgestimmt auf das Gesamtkonzept ein Einbahnregime vorgeschlagen. Die vorgesehenen Anschlüsse beim Bahnhofplatz und beim Maulbeerkeisel sind aus verkehrstechnischer und gestalterischer Sicht sehr anspruchsvoll und müssten in einem weiteren Schritt vertieft geprüft werden. Die Führung der Seestrasse soll mittelfristig zum Gleisraum verschoben werden. Je nach Einschränkungen durch die Interessenslinie der SBB bzw. den Bestandsbau der Post wird ein kurzer Abschnitt im Einbahnregime geführt. Die P&R Stellplätze können in einer ersten Etappe erhalten bleiben, die Anzahl wird aber reduziert. Längerfristig sollen diese Stellplätze in Tiefgaragen verlegt oder aufgehoben werden. Die K&R Stellplätze sind in der Rampenstrasse angeordnet, die Taxistellplätze auf dem Bahnhofplatz.

Freiraum, Ökologie und Stadtklima / Aussenraum

Der Entwurf orientiert sich am Bild der Perlenkette. Vom Maulbeerkeisel über den Bahnhofplatz und den Busbahnhof bis zum Baumplatz am Kohlweiher entwickelt er eine durchgängige Verkehrs- und Freiraumachse. Diese Achse und die von ihr ausgehenden neuen Querverbindungen – die Passerelle über die Geleise und die gut platzierte neue Brücke in Richtung Hofstetten – binden das neue Quartier umfassend in die gewachsene Stadt ein.

Die besondere Qualität dieses Konzepts zeigt sich auf dem neuen Bahnhofplatz: Die Verkehrsführung quer über den Platz rückt das historische Bahnhofsgebäude wieder ins Zentrum. Beidseits der Strassen-Diagonale entstehen ruhige Platzflächen, die dem historischen Gebäude Raum und eine angemessene Vorzone geben. Umgekehrt

strahlt der Bau auf die Atmosphäre und Aufenthaltsqualität des Platzes aus. Bahnhofplatz und Bahnhofsgebäude finden wieder zusammen.

Diese Qualität ist allerdings teuer erkaufte: Durch die Geste wird einer der prägnantesten Orte im Perimeter – die Schnittstelle von Bahnhof, Quartier und Wasser mit dem beeindruckenden Panorama im Hintergrund – zum Durchgangs- und Durchfahrtsort. Der attraktive Uferweg mit seiner Baumreihe endet hier in einem funktional sinnvollen, doch freiraumtypologisch wenig definierten „Bewegungs- und Durchgangsraum“. Daran grenzt der Busplatz mit seinen aufwändigen Busschlaufen und den Bushaltestellen an. Deren Dach kann angesichts der grossen offenen Flächen nicht die nötige Raumwirksamkeit entfalten. Es bietet dem Bahnhofplatz keine angemessene Fassung. In Richtung des neuen Quartiers wird der vom Verkehr dominierte Busplatz eher zum Nadelöhr denn zur wünschenswerten, offenen Verbindung.

Eine Baumreihe akzentuiert den Uferweg, grenzt Uferraum und Bebauung fein voneinander ab. Für das Quartier zwischen Wasser und Geleisen werden differenzierte Dichten vorgeschlagen, die aus Freiraumsicht zu begrüssen sind. Sie schlagen sich aber im Freiraum noch zu wenig in entsprechend differenzierten Räumen und Typologien nieder. Entlang des Uferwegs reihen sich mit dem Busplatz, dem Postplatz, dem Stadtplatz und dem bestehenden Baumplatz am Kohlweiher vier gross dimensionierte Plätze auf, die einer grösseren Stadt vielleicht angemessen wären, deren Belegung in Thun aber fraglich ist. Dafür fehlt es in diesen Bereichen an Grünflächen. Der feine Grat zwischen neuer Urbanität und den bestehenden Qualitäten des Kleinstädtischen ist hier noch nicht überzeugend ausgelotet.

Positiv hervorzuheben sind neben der Arbeit mit dem Bestand, der Wiederverwertung von Vorgefundenem und der experimentellen Aktivierung von Brachflächen in der ersten Phase – auch das Offenhalten der Durchblicke – und damit auch der Frischluftschneisen – durch das neue Quartier.

Nutzung und Angebot

Die Kernidee des Teams KCAP besteht im gedanklichen Weiterstricken der Perlenkette. Die Etappierung zielt auf eine «produktive Stadt» ab mit einem klaren Fokus auf Arbeits- beziehungsweise Gewerbenutzung.

Die unterschiedlichen Baufelder lassen sich indes unabhängig voneinander entwickeln und funktionieren autonom voneinander. Gleichzeitig passen sie zueinander und fügen sich im Kontext ein.

Im Sinne der produktiven Stadt strebt das Konzept von KCAP ein Werkstadtquartier (Gewerbe) an. Hierzu soll der Kiesverlad möglichst lange bestehen bleiben, damit auch lärmintensive Nutzungen in unmittelbarer Nähe angesiedelt werden können und so einen Nutzungsmix garantieren sollen. Das Gebiet beim Kiesverlad wird insgesamt als Experimentierfeld definiert, das grundsätzlich längerfristig nutzungs offen sein sollte und allenfalls neuen Nutzungen zugeführt werden könnte.

Ein weiteres Kennzeichen bildet die Integration von Bestandesbauten, die in das Umfeld der Neubauten integriert werden. Darüber hinaus sollten die bestehenden Brachflächen als Aufenthaltsräume aktiviert werden.

In Bezug auf das Wohnangebot wird durchmischtes Wohnen mit unterschiedlichen Angeboten angestrebt. Das Ziel soll ein neuartiges Wohnquartier mit starkem Bezug zum Wasser sein und dessen Identität sich zur gerade durch diese Nähe zum Wasser ausbilden. Dazu soll insbesondere der Aufenthaltsraum am Wasser weitergedacht und gestärkt werden. Der Stadtplatz am Wasser bietet einen guten Ausgleich zu den neuen urbanen Bebauungsstrukturen.

Fazit / Empfehlungen

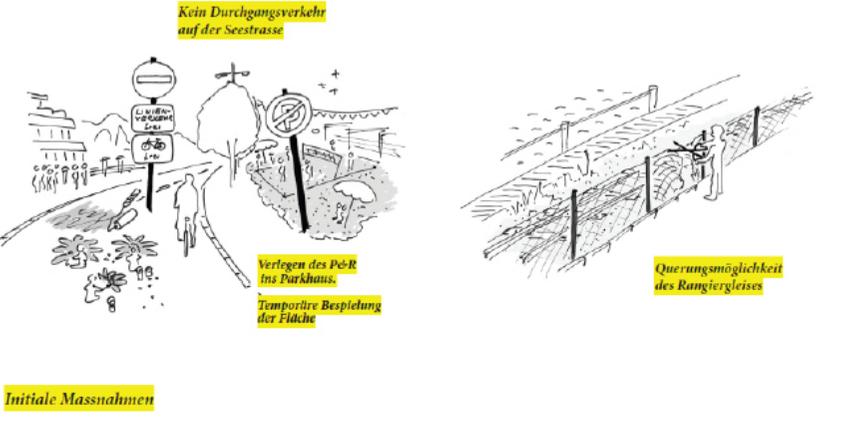
Das Konzept vom Team liefert wenig Anhaltspunkte zu konkreten Angebots- und Nutzungsstrukturen (insbesondere in Hinblick auf das Gewerbe). Die Akzeptanz und Nutzung der produktiven Stadt kann jedoch kritisch betrachtet werden, da die Gefahr eines Überangebots besteht. Vor allem bei einer Reduktion von Wohnraumangebot, und somit von potenziellen Arbeitnehmenden sowie Nutzenden, verschärft sich die Möglichkeit, dass das Arbeitsplatzangebot das Bedürfnis übersteigen kann.

Das in allen drei Szenarien dargestellte Konzept zeigt aber basierend auf dem vorgeschlagenen Grundgerüst eine sehr flexible, urban-dichte Entwicklung auf; die unterschiedlichen Bereiche lassen eine relativ grosse Freiheit bezüglich der Bespielung und der zeitlichen Entwicklung. Insbesondere können auch Szenarien ohne bauliche Entwicklung

des Kiesverlads glaubwürdig in den Stadtkörper integriert und aktiviert werden.

Die Integration und stadträumliche Weiterentwicklung des südlich der Geleise liegenden Quartiers ist dagegen wenig entwickelt und die vorgeschlagene Lösung von weiteren Buskanten im Bereich der Mönchstrasse scheint – sofern technisch lösbar – mit einem im Vergleich zum stadträumlichen Gewinn bzw. der möglichen Aufwertung der Südseite zu einem integralen Bestandteil des Bahnhofs mit relativ grossen baulichen Aufwand verbunden.

«JUNGES UFER»



berchtoldkrass space & options

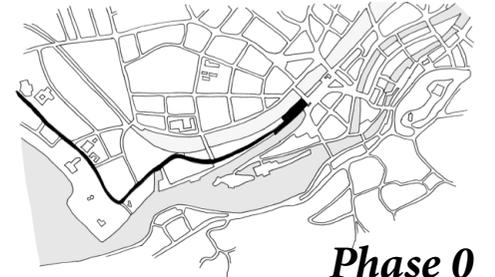
Kontextplan

bauchplan

STORYBOARD

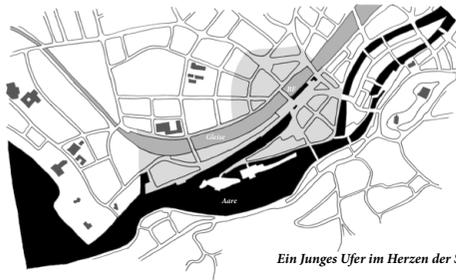
»Junges Ufer«

Charrette Stadtquartier Bahnhof Thun



Phase 0

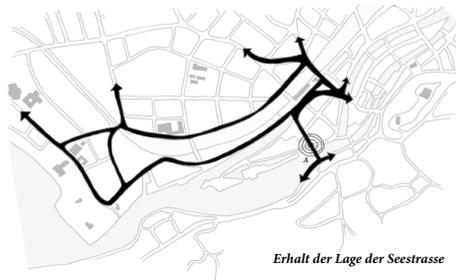
Das Junge Ufer im städtischen Kontext



Ein Junges Ufer im Herzen der Stadt

Das Ufer am Schiffsfahrkanal hat lange Zeit ein Schattendasein gefristet. Nun entwickelt sich dieses Junge Ufer zu einem neuen und selbstverständlichen Baustein in der Stadtstruktur Thuns: Es nutzt die Lagequalitäten von Bahnhof, Kanal und gewerbeprägter Vergangenheit zu einer neuen Symbiose verschiedener Nutzungen und einem eigenständigen Charakter.

Zentrale strategische Entscheidungen



Erhalt der Lage der Seestrasse

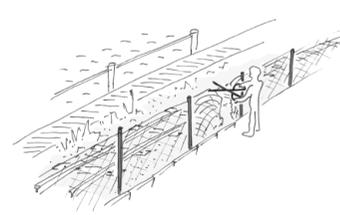
Die Seestrasse bleibt in Ihrer Lage erhalten. Die Durchfahrt über den Bahnhofplatz wird für den MIV gesperrt. Sie wird zu einer wichtigen Veloroute zwischen Innenstadt und Seeufer und Rückgrat des jungen Ufers. Eine neue Aarequerung (A) für den Fuss- und Veloverkehr optimiert die Anbindung in Richtung Hiltterfingen und entlastet den Maulbeerkeisel und den Bahnhofplatz.

Kurzfristige Massnahmen



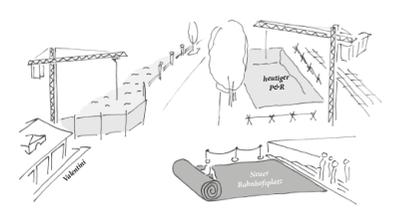
Initialzündung

Ein wünschenswerter erster Schritt ist die Schliessung des heutigen P+R-Parkplatzes und der Sperrung des Bahnhofplatzes für den MIV. Hier wären temporäre Zwischennutzungen oder Begrünung möglich, welche das Potenzial und die Bedeutung des Ortes ins Bewusstsein der Stadtbevölkerung rufen würden.



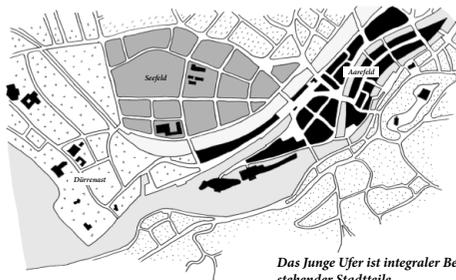
Querungsmöglichkeit Gleisbett

Um einen direkten Zugang vom Kreativquartier zum Kanalufer zu ermöglichen, wäre es wünschenswert, die Einzäunung der Gleisanlage des Kieserlads rückzubauen, bereits bevor diese Nutzung gänzlich verlagert wird. Dies wäre eine einfache Massnahme mit grosser Wirkung und Aufwertung der gleissseitigen Baufelder



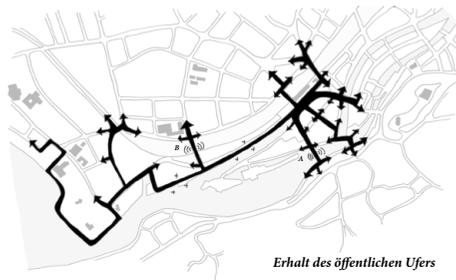
Erste bauliche Massnahmen

- Umbau Kanalmündung
- Ermöglichung einer Busumfahrung Valentini und besserer Querungsmöglichkeit für Fuss- und Velo
- Platzgestaltung Bahnhofplatz & Seestrasse
- Sukzessiver Umbau Busbahnhof (Bahnhofplatz & Frutigerstr.)
- Schrittweise Überbauung P+R



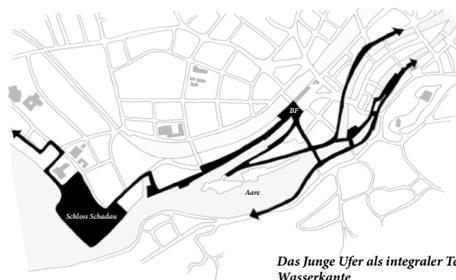
Das Junge Ufer ist integraler Bestandteil bestehender Stadtteile

Der Bahnhof und sein Umfeld ist Gelenk und Bindeglied der drei Stadtteile Aarefeld, Seefeld und Westquartier. Die Fläche zwischen Gleisfeld und Aarekanal ist im Norden Teil des Aarefelds und Teil von Dürrenast im Süden.



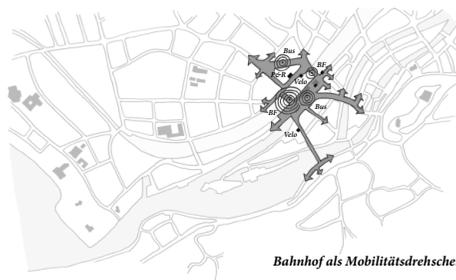
Erhalt des öffentlichen Ufers

Der existierende markante Fussweg entlang der Wasserkante bleibt erhalten und wird sukzessive qualifiziert und ausgebaut. Eine Stärkung des Fuss- und Velowegenetzes geschieht mittels neuer Aarequerung (A) und einer neuen Querung des Gleisbetts (B).



Das Junge Ufer als integraler Teil der Thuner Wasserkante

Bereits heute stellt der Uferweg im Bearbeitungsgebiet ein wichtiges Bindeglied zwischen Aareufer und Seeufer entlang des Kanals dar. Diese Wegebeziehung und dieser öffentliche Raum ist das zentrale Rückgrat.



Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe

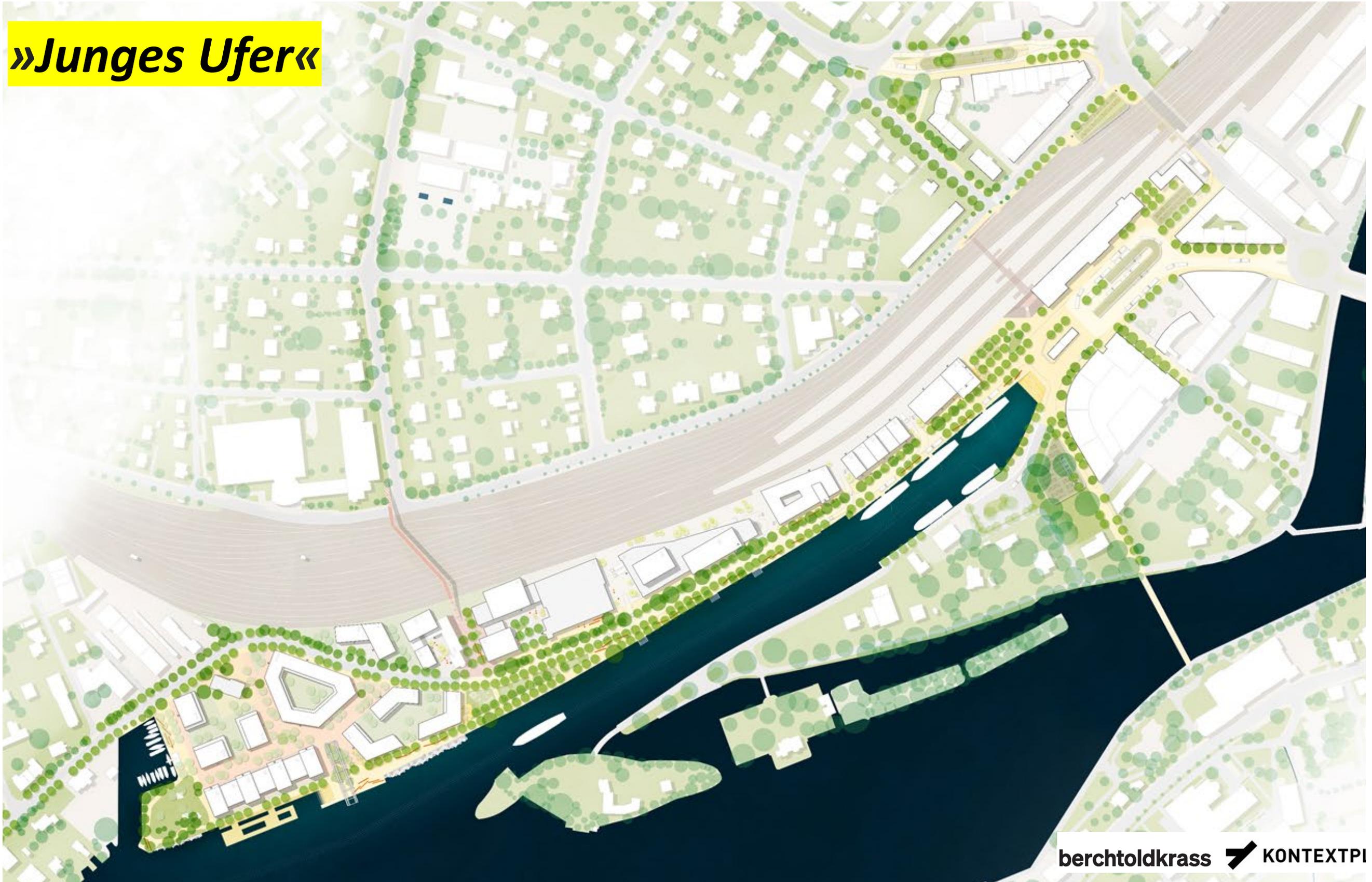
Der Bahnhof ist ein wichtiges Tor zur Stadt und zur intermodalen Drehscheibe, welche sich eng mit seiner Umgebung verzahnt. Er bietet auf beiden Seiten verschiedenen Mobilitätsangeboten und Umsteigebeziehungen Raum. Die Wegebeziehungen vom und zum Bahnhof sind eindeutig und gut zu benutzen.



»Junges Ufer«
Kontextuelles Weiterbauen mit Strahlkraft

GESAMTPLAN VISION

»Junges Ufer«

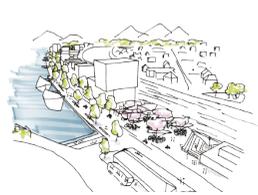


Der Bahnhofplatz selbst wird zu einem neuen Ort des Ankommens in Thun und zum Entree der Stadt weiter qualifiziert: Eine grosszügige Treppenanlage seitlich des Bahnhofgebäudes bildet den Auftakt der neuen Willkommensgeste: Den Ankommenden öffnet sich ein urbaner Bahnhofplatz mit einer unverwechselbaren Atmosphäre und klarer Orientierung in Bezug auf unterschiedlichste Umsteige- oder Weiterreiseangebote: linker Hand integriert ein architektonisches Gründach die Haltekante für Busse. Im Zentrum ist der historische Kiosk situiert. Richtung Seestrasse verstärkt ein in die Überplattung des Aare-Kanals eingehängter Balkon den für Thuns prägenden Bezug zum Wasser.

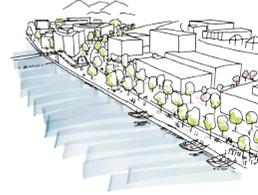
Der grüne Boulevard findet mit den Baumhaieen beidseits des Bahnhofgebäudes seinen Auftakt bzw. Abschluss. Hier sind jeweils entsprechende Velo-Abstellmöglichkeiten integriert. Ein durchgängiger Platzbelag trägt die neue Adresse Thuns und bildet eine zeitgemässe Verteilerplattform unter Einbeziehung der lokalen Potenziale mit einem hohen Wiedererkennungswert aus.



Der Bahnhofplatz als atmosphärische Drehscheibe



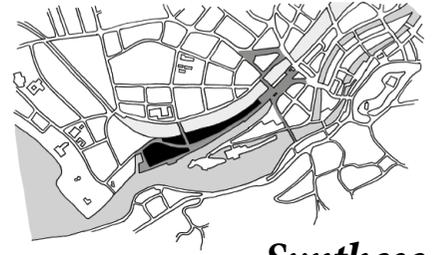
Bahnhof wird Drehscheibe



Arbeiten und Freizeit im Kreativquartier

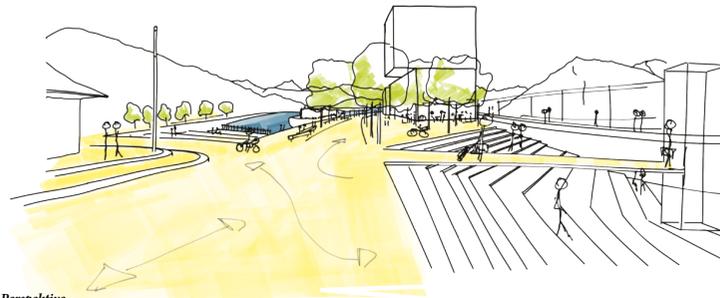


Junges Wohnen am Wasser



Synthese

Bahnhofplatz als neues Entrée: Ankommen und Umsteigen



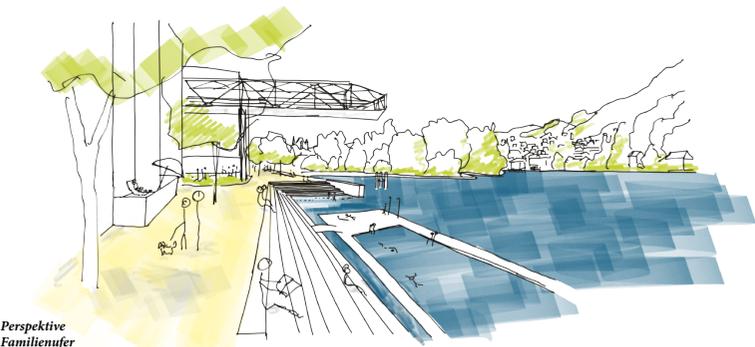
Perspektive
Mobilität und Schifffahrt

Junges Arbeiten: After-Work und Mittagspause am Wasser

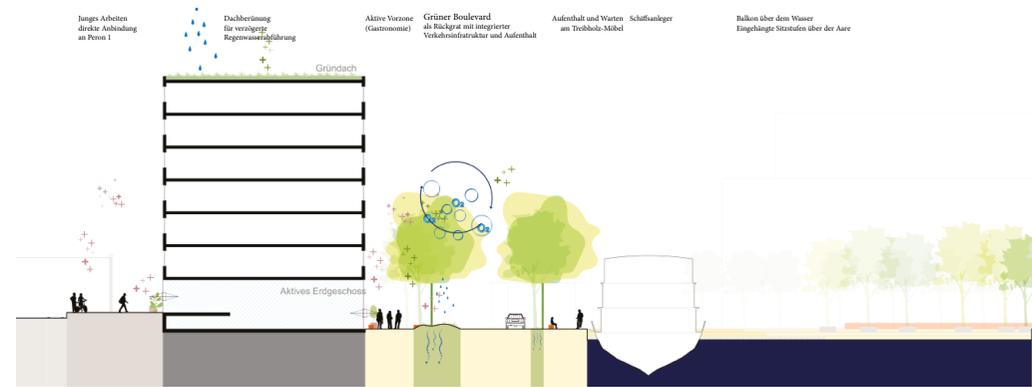


Perspektive
Boulevard als vegetative Säulenhalle

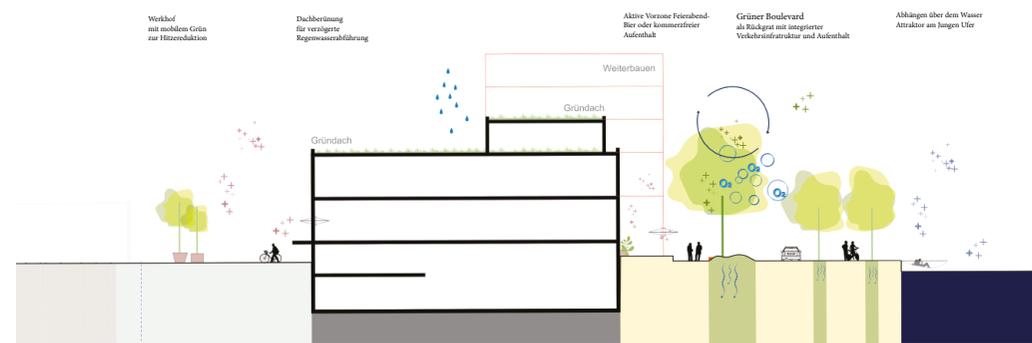
Junges Wohnen: Familienquartier am Wasser



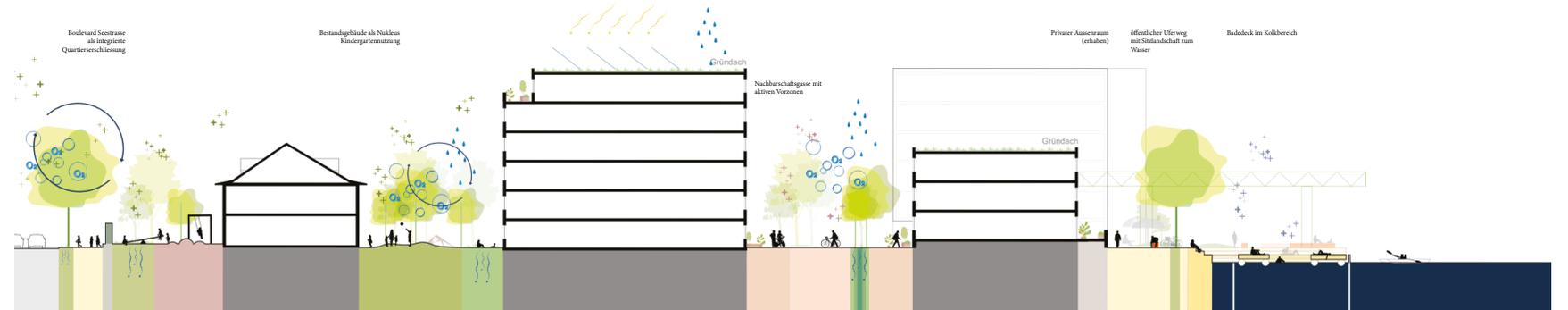
Perspektive
Familienufer



Ankommen im Kreativquartier – Masstab 1:200



Schnitt Kreativquartier Junges Arbeiten – Masstab 1:200



Schnitt Junges Wohnen am Wasser – Masstab 1:200



Auftakt Grüner Boulevard am neuen Bahnhofplatz



Grüner Boulevard mit Feierabendufer



Junges Wohnen am Familienufer

ENTWICKLUNGS- SZENARIEN

Phase 1

In der ersten Phase stehen der südliche Teil des Bahnhofplatzes und der Auftakt des neuen Quartiers im Fokus der Entwicklung.

Auftakt am Jungen Ufer

Mit der Aufhebung und Verlagerung des P+R ist die Entwicklung der neuen Baufelder Richtung Bahnhof möglich. Es entstehen neue, attraktive Adressen für Arbeiten und Wohnen in unmittelbarer Nähe zu Bahnhof und Schifflande. Ein höheres Gebäude markiert den städtebaulichen Auftakt des neuen Quartiers. Unabhängig davon können je nach Bedarf und Marktlage die Bestandsgrundstücke zwischen Gleisen und Seestrasse weiter entwickelt werden.

Südlicher Bereich Bahnhofplatz

In diesem Zuge wird auch der Platzbereich mit dem Valentini-Kiosk zwischen Gleisen, „Rundbau“ und Kanal hergestellt. Dies beinhaltet einen grosszügigen Aufgang aus der Gleisunterführung auf diesen Platzbereich, welcher eine nahezu hindernislose und Querung des Bahnhofplatzes in Richtung Stadt und neuem Quartier ermöglicht. Er bietet Schatten, eine optimale Orientierung, Ausblicke auf die Berge und Schifflande und mit der neuen Sitztreppe am Kopfe des eingekürzten Kanals einen neuen attraktiven Bezug zum Wasser. Für die Veloinfrastruktur entstehen ebenfalls neue und gut erreichbare Parkieranlagen.

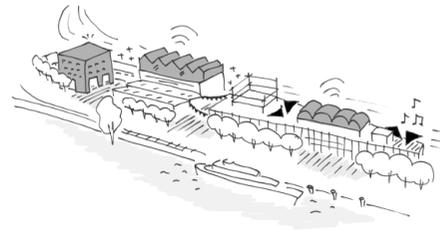
Panoramabrücke

Der Bau einer Fuss- und Velobrücke über die Aare in Verlängerung zur Panoramastrasse verbessert insbesondere das Velonetz (kein lästiges Absteigen mehr an der Schleuse) und entlastet durch eine direkte Verkehrsführung das Bahnhofsumfeld und die Innestadtdurchfahrt (Hofstetten- und Freienhofstrasse, Maulberkreisel).

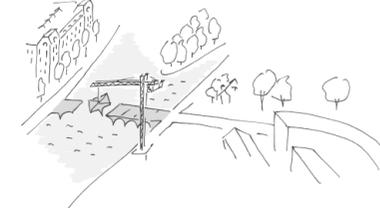
Die Phase 1 in Zahlen

ca. 47.000 m² BGF
(davon 19.000 m² BGF im Bestand)
= 57 % der projizierten BGF des Jungen Ufers

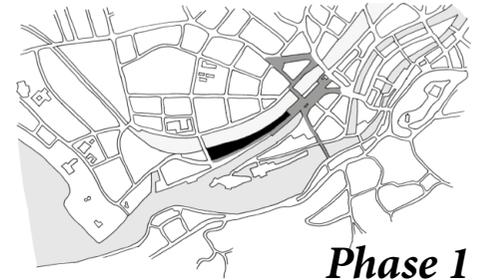
60 % Büro / Gewerbe
40 % Wohnen (incl. gewerbl. Wohnen)



Kreativquartier am Jungen Ufer



Panoramabrücke



Phase 1

N
Lageplan Phase 1 – Massstab 1:1000



Phase 2

Der zweite Entwicklungsschritt umfasst den südlichen Teil des Bearbeitungsperimeters zwischen Seestrasse, Kohleweiher und Kanal im Bereich des heutigen Kiesverlads. Dieser Bereich steht weniger in unmittelbarem Bezug zum Bahnhof und beschreibt eine lebendige Nachbarschaft mit vielfältigen Wohn- und Lebensoptionen und vervollständigt den Verlauf von „New Work“ zu „New Living“. Zugleich kann dieser Bereich als Brückenschlag der Quartiere über die Gleise gelesen werden.

Neue Ringbrücke

Eine neue Fussgängerüberführung über die Gleise verbindet das neue Quartier mit dem

Seefeld. Sie ermöglicht dem Seefeld und seinen Bewohnerinnen einen direkten Zugang zu den neuen Freiraumangeboten und Nutzungen entlang des jungen Ufers. Die Ringbrücke führt zu einer starken Aufwertung des Standorts des Berufsbildungszentrums mit potenzieller Erweiterungsmöglichkeit jenseits der Gleise. (Die Brücke könnte auch schon früher realisiert werden.)

Junges Wohnen am Jungen Ufer

Der Nutzungsschwerpunkt Wohnen im Süden ist geprägt durch neue Wohnformen, gemeinschaftliches Wohnen und die enge Verbindung von Wohnen und Arbeiten. Das städtebauliche Grundmotiv ist ein Geviert aus vier Baufeldern, auf denen unterschiedliche Typologien zu

einem spannenden Ensemble führen und an die Vielfalt und Mischung des aktuellen Zustandes anknüpfen. Ein inneres Freiraumkreuz ermöglicht Aufenthalt, Begegnung und Austausch im Quartier. Die einzelnen Baufelder haben jeweils noch eine auf sich bezogene Freifläche auf Ihrem Baufeld.

Um die Vielfalt und die besten Konzepte für die fünf Baufelder zu finden, empfehlen wir Konzeptvergaben, die Priorisierung von gemeinschaftlichem Wohnen und Baugruppen sowie ein begleitendes qualitätssicherndes Verfahren.

Seestrasse und Freiräume am Jungen Ufer

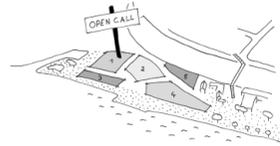
Mit Aufhebung des Kiesverlades wird auch das Ufer bis zum Kohleweiher und die restliche See-

strasse neu gestaltet. Die Einbuchtung des Kiesverlades wird zu einem geschützten Kolkbereich mit einem kindergerechten Badedeck weiterentwickelt. Sowohl das Junge Wohnen als auch das Arbeiten erhält öffentlich anmutende Vorzonen, die Aufenthalts- und Serviceangebote vereinen und den nachbarschaftlichen Austausch fördern. Das Junge Wohnen erhält zudem eine Grüne Wiesenklammer mit dem Park an der Marina und der Wiesenfläche in der Gabelung des Grünen Boulevards mit unkomplizierten Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten. Netze über dem Wasser ermöglichen das Sonnenbaden auch am nord-exponierten Ufer und bilden eine Attraktion für Pausen und Feierabend.

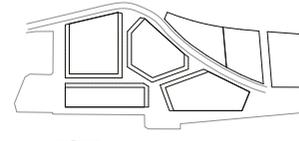
Die Phase 2 in Zahlen

ca. 36.000 m² BGF
= 43 % der projizierten BGF des Jungen Ufers

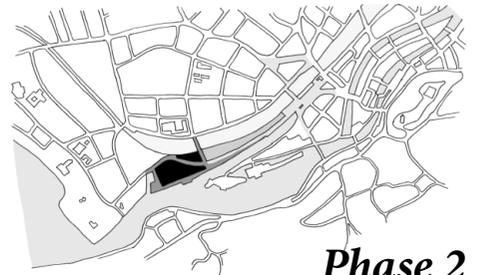
80 % Wohnen
15 % Gemeinschaftsflächen (Haus- / Quartiersgemeinschaft)
5 % Gastronomie / Gewerbe (aktive EG-Zonen)



Junges Wohnen am Jungen Ufer



Bauliches Strukturprinzip



Phase 2



Lageplan Phase 2 – Masstab 1:1000

WÜRDIGUNG DER FACHLEUTE

Haupthypothese und Vision

Das vorgeschlagene Entwicklungskonzept überzeugt durch seine klare und solide Haltung gegenüber der Stadt insbesondere im Bereich des Bahnhofplatzes. Die Projektverfassenden identifizieren drei unterschiedlich geprägte Teilbereiche südlich des Bahnhofgebäudes, für welche eine entsprechend differenzierte Entwicklungsstrategie vorgeschlagen wird.

Kulisse und Stadtraum

Der bestehende Verlauf der Erschliessungsstrasse soll beibehalten werden und funktioniert als ein Rückgrat, wobei dieses mittels einem gut nachvollziehbaren Erschliessungskonzept verkehrsberuhigt, im Sinne einer Uferpromenade mit durchgängig hoher Aufenthaltsqualität ausgestaltet werden soll. Diese gestärkte Hauptachse erlaubt eine sehr flexible und den Bedürfnissen der Eigentümerinnen entsprechende unabhängige Entwicklung der anliegenden Liegenschaften. Die skizzierten Entwicklungsschritte wirken stimmig.

Den Projektverfassenden gelingt es aufzuzeigen, wie die neu gestaltete Uferpromenade mittels durchgängiger Begrünung und einem starken Bezug zum Wasser zu einem für die gesamte Stadt Thun attraktiven Aufenthalts- und Freizeitraum werden kann. Der Katalog an Vorschlägen von der Ufertreppe bis hin zum schwimmenden Badedeck erscheint realistisch und vermag zu überzeugen.

Der Vorschlag einer teilweisen Auslagerung von Bushaltestellen auf die Südseite der Gleisanlagen soll zu einer markanten Entlastung des heute hochfrequentierten Bahnhofplatzes führen. Das so verringerte Verkehrsaufkommen kann dadurch auf der Fläche des heutigen Bahnhofplatzes organisiert werden, ohne dessen stadträumliche Qualität und Bedeutung zu mindern. Ergänzend zu dieser Massnahme sollen zwei neue Brückenverbindungen über die Gleisanlagen beziehungsweise über die Aare die Vernetzung des Areals unterstützen.

Dank dieser verkehrsberuhigenden Massnahme wird das Aufheben der heute offenen Parkplätze und eine Überbauung dieses optimal an das bestehende Bahnhofsquartier angebondenen Areals ermöglicht. Die Verfasser bezeichnen dieses frei überbaubare Feld als Teilbereich A, wo stadtnah neue und attraktive Arbeitsräume geschaffen werden können.

Dieser als «New Work» betitelter Teilbereich erscheint an sich stimmig, jedoch wirft die Geste eines überhohen Kopfbaus Fragen auf.

Der mittlere Teilbereich B wird heute durch verschiedene gewerblich genutzte Bestandesbauten geprägt. Diese Baukörper sollen in Zukunft entsprechend der Bedürfnisse der Nutzenden umgebaut und erweitert werden, so dass dieser Teilbereich entlang der Uferpromenade eine qualitativ nachhaltige Verdichtung erfährt.

Für den südlichen, im Gegensatz zu den beiden anderen Teilbereichen eher flächigen und grösseren Teilbereich C schlägt das Team langfristig die Schaffung eines neuen, lebendigen und vielfältigen Wohnquartiers vor. Schemenhaft werden hier vier grobe Baufelder vorgeschlagen, welche jeweils auf unterschiedliche Weise überbaut werden könnten. Zwischen diesen Baufeldern soll ein belebter, als «Quartiersinneres» bezeichneter Aussenraum die Verbindung zwischen den halböffentlichen Vorzonen der Baufelder bewerkstelligen. Inwieweit dieses Konzept zu einem neuen Quartier der angestrebten hohen städtebaulichen Qualität führen kann, muss sicher noch überprüft werden. Das grosse Angebot an Aussenräumen unterschiedlichster Öffentlichkeiten und Qualitäten scheint sich hier eher zu konkurrieren, anstatt zu ergänzen.

Vernetzung und Mobilität

Der Bahnhof Thun soll zur multimodale Verkehrsdrehscheibe werden, die sich von der Frutigenstrasse bis zum Aarefeldplatz aufspannt. Die Bushaltestellen sind, dieser Logik folgend, auf die Frutigenstrasse und den Bahnhofplatz aufgeteilt. Mit dem Einbezug der Frutigerstrasse ist der Bahnhof aus den südlichen Quartieren schneller erreichbar und der Maulbeerikreisel kann entlastet werden. Diese Verbesserungen im Busbetrieb gehen jedoch leicht zulasten der Umsteigebeziehung, weil die Wege zum Bahnhof etwas länger werden. Der Bushof Nord ist prominent vor dem historischen Bahnhofsgebäude angeordnet. Mit der geschickten Überdeckung des Aarekanals beim Valentini-Gebäude kann dieser knappe Durchgang übersichtlicher gestaltet werden und die Busse können ohne grosse Umwege auf dem Bahnhofplatz wenden. Die weit auseinander liegenden Bushaltestellen sind insgesamt eher unübersichtlich und erfordert eine besonders gute Signaletik für die verschiedenen Umsteigebeziehungen.

Für den Fuss- und Veloverkehr wird ausgehend vom Bahnhof ein dichtes Wegenetz mit einer neuen Aarequerung von der Panoramastrasse zum Thunerhof und nach Hofstetten vorgeschlagen. Ergänzend dazu soll für den Fussverkehr langfristig bei der Äusseren Ringstrasse ein Brückenschlag über die Gleise entstehen. Die Velofahrenden von den östlich gelegenen Quartieren bekommen mit der neuen Aarequerung eine sehr plausible Verbindung zum Bahnhof, ohne zusätzliche Gleisquerung kann diese aber leider kaum einen Beitrag zur übergeordneten Vernetzung leisten. Die Veloabstellplätze sind in Velostationen dezentral und gut erreichbar angeordnet. Allenfalls stellt sich bei den Abstellplätzen bei der Panoramastrasse die Frage, ob die grosse Distanz zum Bahnhof im kleinstädtischen Kontext von Thun akzeptiert wird.

Die Seestrasse verbleibt an der heutigen Lage, wird aber vor allem zur Verbindungsachse für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Die Durchfahrt über den Bahnhofplatz wird für den motorisierten Verkehr unterbrochen, dadurch kann der Maulbeerkreisel weiter entlastet werden. Allerdings ist die Erschliessung für die bestehenden Nutzungen im Aarefeld sowie der geplanten Überbauung im Gebiet Scherzlingen nur sehr schematisch dargestellt und müsste weitergehend geprüft werden. Die P&R Abstellplätze sollen neu in den bestehenden Parkhäusern auf der Nord- und Südseite des Bahnhofs angeordnet werden, die K&R und Taxistellplätze auf der Südseite des Bahnhofs.

Bei der Umsetzung sind bei der Phase 0 und Phase 1 die verkehrlichen Fragstellungen die Taktgeber. Als Sofortmassnahmen sollen mit der Sperrung der Seestrasse, neuen Querungsmöglichkeiten über die Rangiergeleise und der Verlagerung der P&R Parkplätze die Situation für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver und Flächen für temporäre Nutzungen zur Verfügung gestellt werden. Mit der Umgestaltung des Bahnhofplatzes, dem Bushof in der Frutigenstrasse und der neuen Aarebrücke folgen in der Phase 1 die wichtigen verkehrlichen Weichstellungen.

Freiraum, Ökologie und Stadtklima / Aussenraum

Der Entwurf erkennt und behandelt das öffentliche Ufer als integralen Teil der Thuner Wasserkante. Der Uferweg wird als Bindeglied zwischen Aareufer und Seeufer gestärkt und zugleich als zentrales, verbindendes Rückgrat des neuen Quartiers gestaltet. Dieser „grüne Boulevard“ schafft eine schattige Promenade am Wasser, die auch als visueller Filter zwischen den Gebäuden und dem öffentlichen Uferaum wirkt. Der Boulevard findet seine Fortsetzung in Baumreihen, die in die angrenzenden Quartiere führen und so nicht nur zur guten Einbindung des neuen Quartiers, sondern auch zur Orientierung beitragen: sie führen entlang der Bahnhofstrasse bis zum Maulbeerkreisel im Zentrum, in Richtung Dürrenast und nicht zuletzt über die sehr gut platzierte Fussgängerbrücke nach Hofstetten.

Selbstverständlich geht die Allee des Boulevards in das Baumdach des Bahnhofplatzes über. Hier zeigt sich eine besondere Stärke der städtebaulichen Strategie aus Freiraumsicht: Freiraum und bebauter Raum stärken und bereichern einander. Die Neubauten, die bis nahe an den Bahnhof reichen, geben dem Platz eine starke Fassung; umgekehrt stellen die Bäume dem Gebäude und dem Bahnhofsgelände einen hochwertigen, verbindenden Platz zur Seite, der am Ende der Unterführung richtig liegt; Der Valentini-Kiosk wird stimmig in den Platz integriert. Ebenso der neue Balkon am Wasser. Er setzt die besondere Qualität des Ortes, das Panorama, wirksam in Szene. Der Platz vor dem Bahnhofsgelände dagegen wird zum Busbahnhof mit Gründach und hält so den wertvollen Promadenbereich weitgehend frei vom stehenden Verkehr und vom Umsteige-Trubel.

Noch zu diffus ist die Haltung und Ausstrahlung im Bereich Velostation Nord. Die Baumstellungen verunklären hier eher die Bezüge zum Umfeld. Unverständlich ist aus Freiraumsicht die Velostation West: Mit ihrem grossen Fussabdruck verstellt sie einen stadträumlich bedeutenden Knotenpunkt und beschneidet den wertvollen Grünraum nebenan.

Am Ende des grünen Boulevards liegt richtig und verkehrsbefreit das Wohnquartier zwischen den Geleisen und dem Wasser. Die städtebauliche Grundanlage bietet die nötigen Voraussetzungen für eine stimmige Zonierung in nutzbare Freiräume verschiedener Öffentlichkeitsgrade. Vorsicht geboten ist in der Ausgestaltung dieses Bereichs: In Ausdruck

und Masstäblichkeit gilt es hier das richtige Mass zwischen Urbanität und den kleinstädtischen Qualitäten des Ortes zu finden. Am Beginn und Ende des Wohnquartiers werden mit der Quartierwiese und dem Familienpark wertvolle öffentliche Grünflächen in angemessener Dimension angeboten.

Dem Entwurf gelingt es, die Raumtypologien aus den Qualitäten des Ortes heraus zu entwickeln und sie an den Nutzungsbedürfnissen des künftigen Quartiers auszurichten. Hervorzuheben sind der bewusste Umgang des Entwurfs mit dem Regenwasser sowie die hohe Zahl an klimawirksamen, stadtoökologisch wertvollen Bäumen. Begrüssenswert sind auch die Baumpflanzungen in der ersten Phase. Sie initiieren die Belebung und geben den Bäumen bis zum Endzustand bereits Wachstumszeit.

Nutzung und Angebot

Der Leitgedanke des Konzepts von Berchtoldkrass bildet das Weiterentwickeln aus dem Kontext heraus und dem Weiterbauen am Bestehenden. Dadurch gelingt dem Projekt die historische Identifikation mit den bestehenden Bauten und es gewinnt gleichzeitig einen Wiedererkennungswert bei den Thunerinnen und Thunern. Zusammen mit der Nutzung bestehender Strukturen bedient sich das Team den vorhandenen Angebotsstrukturen, die bereits akzeptiert sind. Die Stärke des Konzepts liegt in der Betonung und Schaffung von Räumen mit eigenständiger Identität.

Ein weiteres Kernmerkmal bildet die Gliederung in drei Teilbereiche, dem New Life, New Community und New Work, die sich am definierten Zielpublikum «Urbane Avantgarde» orientiert. Die explizite Orientierung an einer spezifischen Zielgruppe eröffnet den Vorteil, dass die geplanten Nutzungsangebote - bezüglich Wohnen und Arbeiten - potenziell positiver angenommen werden können. Gleichzeitig kann dadurch einem Teil der Thuner Bevölkerung der Zugang zur Nutzung erschwert werden. Gerade weil eine gewisse Spezialisierung bei der Zielgruppendefinition angestrebt wird, ist es sinnvoll, dass das Team innovativen Wohnraum anbieten möchte und einen Mix an vielfältigen Wohnformen ermöglichen möchte, um die soziale Diversität zu fördern. Es ist daher begrüssenswert, ebenfalls genossenschaftlichen Wohnungsbau integrieren zu wollen. Der Schwerpunkt des Wohnangebots soll anstel-

le des Kiesverlads realisiert werden. Es muss in enger Abstimmung mit der Stadt Thun abgestimmt werden, inwiefern und welche (innovativen) Wohnformen passend für Thun sind und dem Bedürfnis entsprechen können.

Die klare Definition von halböffentlichen Vorzonen im Quartiersinneren erlauben konkrete Angebotsstrukturen (EG-Nutzungen, öffentlichkeitswirksame Angebote, Quartierladen). Das angestrebte Angebot ist vielfältig, was sich positiv auf die Aneignungsfähigkeit der neuen Räume auswirkt und die Identifikation mit dem neuen Quartier stärkt. Die klare Funktionszuweisung (New Living, New Community, New Work) wird indes begrüsst, da es Nutzungskonflikte verringert.

Der Anteil an Gewerbe und Arbeitsplätzen ist vertiefter abzuklären, damit ein Überangebot vermieden werden kann. Gerade durch die klare räumliche Funktionszuweisung ist eine Abstimmung wichtig und angezeigt. Unter Umständen liesse sich oder ist es sogar notwendig, die Anzahl an Wohnraum zu erhöhen, damit die angestrebten Quartierangebote befriedigend genutzt werden.

Die stufenweise Entwicklung erhöht die Zugänglichkeit für die Bevölkerung zum neuen Nutzungsangebot.

Fazit / Empfehlungen

Das Konzept zeigt insgesamt sehr glaubwürdig auf, wie mit meist geringer Eingriffstiefe eine hohe sehr Wirkung erzielt werden kann, wie bestehende Qualitäten und Identitäten gestärkt und neue geschaffen werden können; aber auch, wie Defizite behoben oder bei geschickter Bespielung gar positiv integriert werden können. Der heute vorhandene (Strassen-)Raum wird primär betrieblich optimiert und damit sehr nachhaltig entwickelt - bezüglich des Flächenverbrauchs wie insbesondere auch bezüglich der ökologischen und wirtschaftlichen Nachhaltigkeit, indem insgesamt sehr wenig „betoniert“ werden muss: Der Vorschlag verzichtet auf grosse infrastrukturelle Massnahmen und -eingriffe zugunsten kluger Eingriffe und Optimierungen. Damit wird eine solide Entwicklung eines zukunftssicheren Stadtquartiers Bahnhof Thun unter Vermeidung zwingender Abhängigkeiten möglich.

ERKENNTNISSE UND EMPFEHLUNGEN

Als Resultate des Charrette-Verfahrens wurden Antworten und Entwicklungsszenarien auf die gestellten Fragen, Problemstellungen und Potentiale erarbeitet und hergeleitet. Dabei wurden folgende Themen in räumlichen, zeitlichen und thematischen Szenarien und Varianten vertieft geprüft und in Wort, Bild, Plan und Modell dargestellt.

- Belastbare städtebauliche Gesamtkonzepte mit Anordnung unterschiedlicher Freiräume, Mobilitäts- und Baubereichen
- Kurz-, mittel- und langfristige Optionen für die unterschiedlichen Bereiche, mit besonderer Berücksichtigung verkehrlicher Fragen im Bereich des Bahnhofs
- Eine mögliche urbanen Dichte, sowie attraktive Nutzungsmixes unter Berücksichtigung der einmaligen Lage und des Ortsbilds
- Vorschläge zur Gestaltung der Freiräume (öffentlich/privat/halb-privat) inkl. Verbindung mit Bahnhof (Ankunfts-/Umsteigeort) und Umgang mit dem Kanal-/Uferraum
- Vorbildliche Lösungen betreffend Ressourceneffizienz
- Berücksichtigung partizipativer Aspekte, Berücksichtigung von Zwischennutzungen, sowie sozialräumlicher Themen und einer nachhaltigen Stadtentwicklung
- Optimierung von Stadtklima und Biodiversität
- Umgang mit ISOS, Landschaftsschutz und Objekten mit Schutzstatus (Erhalt, Erweiterung, Ersatz)
- Effiziente und flächenschonende Erschliessung und Mobilität unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Teilprojekts Verkehr (ESP Bahnhof) und den Resultaten der Mitwirkung
- Anordnung und Organisation des ruhenden Verkehrs unter Berücksichtigung der Erschliessungsansprüche, der funktionalen Beziehungen und Wechselwirkungen zwischen den Verkehrsträgern und einer räumlichen, städtebaulichen Qualität im Bahnhofsumfeld.
- Mögliche Layouts zur Anordnung und Organisation der Bushaltekanten und insbesondere Vorschläge zur betrieblichen Optimierung des Raumbedarfs für den motorisierten Verkehrs zugunsten des Stadtraums und der Aufenthaltsqualitäten.

GRUNDSÄTZLICHE ERKENNTNISSE

Aus den Beiträgen der Teams konnten zudem folgenden Erkenntnisse gezogen werden:

Bahnhofsraum beidseitig denken

Einbezug Südseite in Betriebs- und stadträumliche Überlegungen zwingend.

Betriebliche Optimierungen forcieren

Betriebliche Optimierungen entlasten den räumlichen Bedarf der Mobilität zugunsten einer Siedlungsentwicklung sowie bezüglich des unmittelbar betroffenen Verkehrsnetzes (insb. Seestrasse, Bahnhofstrasse, Maulbeerkreisel).

- Multifunktionale Umwidmung Seestrasse (miV)
- Flieskantente, Durchmesserlinien (öV)

Infrastrukturmassnahmen minimieren (Kosten, Umsetzbarkeit)

(BehiG-konforme) Erneuerung Bahnhofplatz, Erweiterung Bahnhof-Süd / Frutigenstrasse. LV-Verbindung zur Anbindung der Quartiere (Laenen / Hofstetten / Seefeld Süd). Verzicht grosser (unterirdischer) Infrastruktur Lösungen zugunsten Nachhaltigkeit und Umsetzbarkeit.

Eingriffstiefe baulicher Massnahmen optimieren

Im bestehenden Strassenraum agieren (Reduktion Schnittstellen, Kosten). Bestehende Infrastrukturen adaptieren (Seestrasse, Wendeplatz Valentini, Frutigenstrasse).

Zwingende Abhängigkeiten minimieren

Infrastrukturen nach Möglichkeit im bestehenden öffentlichen Strassenraum abwickeln, bauliche Entwicklungen möglichst unabhängig von bzw. basierend auf solidem Grundgerüst Erschliessung / Aussenraum.

Vernetzung maximieren

Räumliche Vernetzung (Quartiere / Ufer), optimale Vernetzung der Verkehrsträger (Drehscheibe) der Nutzungen (Wohnen / Arbeiten) und der unterschiedlichen Räume (öffentlich / privat).

ERKENNTNISSE NACH KERNTHEMEN

Aufgeschlüsselt auf die Kernthemen werden folgenden Erkenntnisse und Empfehlungen festgehalten:

Nutzung und Angebot (betrieblich) «Durchmischt und für Alle»

- Betriebliche Optimierung: Flieskantente, Durchmesserlinien, etc ...
- Optimierung Seestrasse / Bahnhofplatz
- Multifunktionale Stadträume
- Entlastung Maulbeerkreisel: Seestrasse, Integration Südseite

Kulisse und Stadtraum (baulich) «Urban und qualitativ»

- Seestrasse an heutiger Lage, Reduktion Vorinvestition
- Erhalt Identitäten
- Kompakter Bushof, Süd + Nord, klar gefasst Stadträume
- Urbane Potentiale realisieren (Natur-, Ufer- und Nutzungsräume)

Mensch und Gesellschaft «Zentral und lebendig»

- Reduktion zwingender Abhängigkeiten von Teilbereichen
- Stadtquartier Bahnhof Thun für alle, Identität + Substanz erhalten
- Bestehende Strukturen berücksichtigen, Werte erhalten

Ökologie und Stadtklima «Frisch und vernetzend»

- Aussenraumgerüst erarbeiten, Promenade, Stadgrün, Junges Ufer
- Ökobilanz optimieren, minimierte bauliche Eingriffe
- Verlagerung Kiesverlad, Aufwertung Flussräume

Vernetzung und Mobilität «Entflechtend und verbindend»

- Zeitgemässe Buslösung innerhalb heute verfügbarer Räume
- Velo- und Fussverkehr: Lücken schliessen, Räume vernetzen
- Optimierung Veloplätze, Reduktion Park'n'Ride an zentraler Lage

ZWISCHEN- FAZIT

Paradigmenwechsel

Diese Erkenntnisse bedeuten einen gewissen Paradigmenwechsel gegenüber der bisherigen Planung:

1. Bauliche Lösungsansätze => Optimierung betrieblicher Potentiale
2. Ersatz- und Neubau von Infrastrukturen => Erhalt von und Arbeit mit bestehenden (Infra-) Strukturen im Sinne der Umsetzbarkeit und Nachhaltigkeit bez. der Ressourcen (Raum, Umwelt, Finanzen, Soziales)
3. Gesamtlösung mit Gesamtabhängigkeiten => Teilbereiche basierend auf abgestützter Gesamtbetrachtung und damit Reduktion zwingender Abhängigkeiten.

Basierend auf diesen Prinzipien (Basis Erkenntnisse LeiStbild und Charrette-Prozess) scheint es möglich, die Aspekte Siedlung und Verkehr zugunsten einer zukunftssicheren Entwicklung adäquat berücksichtigen zu können. Eine weitere zentrale Erkenntnis der Charrette ist die Reduktion zwingender Abhängigkeiten und damit die Erhöhung der Umsetzungswahrscheinlichkeit.

STADTQUARTIER BAHNHOF

LeiStbild und räumliche Szenarien Charrette

Das durch die Interessensvertretenden erarbeitete LeiStbild sowie die aus dem Charrette-Verfahren Stadtquartier Bahnhof Thun resultierenden Erkenntnisse dienen als gemeinsame Grundlage für die Erstellung eines Syntheseplans, eines räumlichen Entwicklungsleitbildes.

Damit kann auf Basis einer umfassenden Partizipation sowie einer vertieften fachlichen Arbeiten ein gemeinsames Zukunftsbild für den Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter sowie eine Roadmap, zu den Grundsatzfragen und Entwicklungszielen – und somit eine robuste Basis für die nachfolgenden Arbeitsschritte / städtebauliche qualitätssichernde Verfahren und Planungen, erarbeitet werden.

Die Fachleute empfehlen den Veranstaltern aufgrund der hohen und glaubwürdigen Durchdringung der Aufgabenstellung auf allen geforderten Ebenen die Synthese unter Beizug des Teams um Berchtoldkrass zu erarbeiten.

Die Vorschläge aller Teams sowie die durch die Partizipierenden erarbeiteten LeiStsätze sind möglichst umfassend zu berücksichtigen und im Rahmen der Synthese in einem fundierten Gesamtbild, einer vertieften Überprüfung von Lösungen zu Mobilitätsfragen sowie einem Massnahmen- und Umsetzungskatalog (Roadmap) festzuhalten.

Dieses Gesamtbild soll als räumliches Entwicklungsleitbild / Masterplan den kommenden Prozessschritten verbindlich zugrunde gelegt werden und damit eine hohe Prozesssicherheit erreicht werden. Einerseits muss zeitnah eine primär auf Basis betrieblicher Anpassungen optimierte Lösung für den Verkehr (öV, MIV und LV) erarbeitet und umgesetzt werden. Andererseits soll möglichst rasch die Umsetzung von unabhängig realisierbaren Massnahmen erfolgen. Dies zum einen im Sinne von räumlichen „Testings“ aber auch im Hinblick auf unmittelbar drängende Problemstellungen (etwa der Verbesserung des Velonetzes). Anschliessend soll insbesondere die städtebauliche Entwicklung im Bereich Seestrasse - Rosenau - Scherzligen basierend auf dem erarbeiteten Freiraum- und Erschliessungsgerüst (Erhalt und Umnutzung Seestrasse, weiterer Strukturen) im Rahmen von Folgeverfahren zur Qualitätssicherung und Umsetzung vorangetrieben werden.

ANHANG UND VERWEISE



Grundlagen Stadt Thun

- Stadtentwicklungskonzept Thun „STEK 2035“ 2018
- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun „GVK 2035“ 2018
- Wohnstrategie 2030 2016

Weitere Dokumente Charrette-Prozess

- LeiStbild Dezember 2022
- Schlusspräsentationen der Teams August 2022
 - „Rambla“
 - „Stadtcollage am Fluss“
 - „Junges Ufer“
- Ausschreibungstext Charrette Stadtquartier Bahnhof Thun 2021

PLANUNGSGESCHICHTE

- 1989 Aufnahme ins Programm der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP)
- 1991 Teilweise Umsetzung der Überbauungsordnung Aarefeld
- 2002 Sanierung und Erneuerung Busbahnhof
- 2011 Plattform ESP Thun Bahnhof
- 2013 Studie Bushof
- 2015 Zwischenergebnis der Plattform
- 2016 Stadtratskredit Plattform ESP Thun Bahnhof
- 2018 Teilprojekt Verkehr
- 2019 öffentliche Mitwirkung zum Teilprojekt Verkehr
- 2021 „LeiStbild Light“ (Zwischenbericht Partizipationsprozess)
- 2022 LeiStbild und Charrette-Bericht
- 2023 [Ausblick] Syntheseprozess

GLOSSAR

AP	Agglomerationsprogramme des Bundes
BLS	Bahnbetreiber Regionalverkehr
Charrette	Diskursives und partizipatives Planungsverfahren
ERT	Entwicklungsraum Thun
ESP	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt
FachLeute	Externe Fachvertreter
Forum	Gefäss der Stakeholder, Eigentümer und Betreiber
GVK 2035	Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun
ISOS	Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz
LeiStbild	Anforderungen, Leistsätze, Lösungsstrategien
OPR	Ortsplanungsrevision der Stadt Thun
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
Plattform ESP	Sammelplattform aller Beteiligten
Roadmap	Reiseführer
RVK	Regionale Verkehrskonferenz Oberland West
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
Stakeholder	Interessensvertreter (Gesellschaft, Politik, Verwaltung)
STEK 2035	Stadtentwicklungskonzept der Stadt Thun
STI	Busgesellschaft Spiez Thun Interlaken
UeO	Überbauungsordnung
WildCards	Freie Denker
ZPP	Zone mit Planungspflicht

IMPRESSUM

«Charrette-Verfahren Stadtquartier Bahnhof Thun»

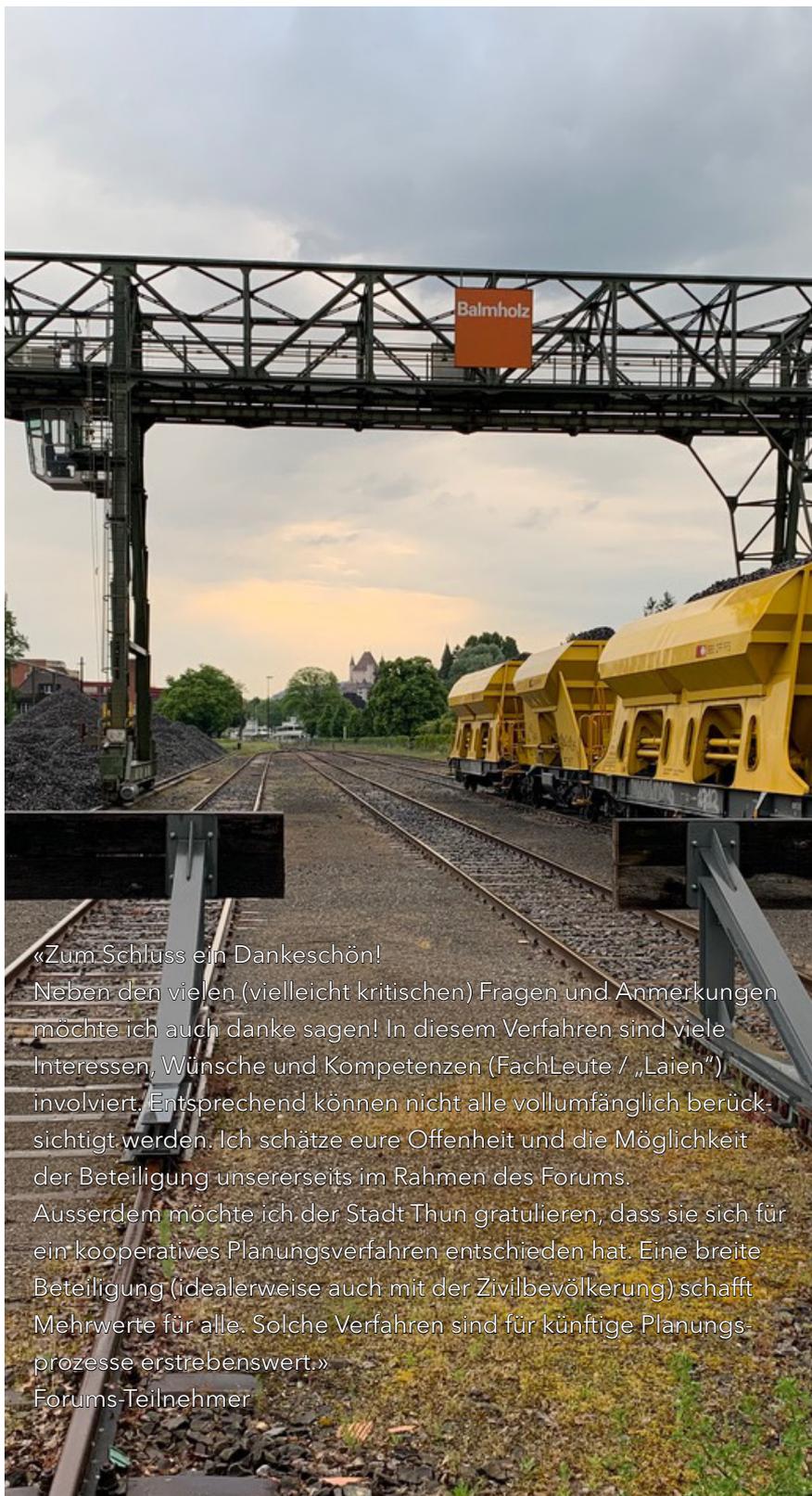
Veranstalterin / Gesamtkonzept

Stadt Thun
 Präsidiales und Stadtentwicklung / Planungsamt Stadt Thun
 Florian Kühne, Stadtarchitekt
 Franziska Imhof / Fabienne Pieren / Tobias Borer, Projektleitung
 Rathaus
 CH-3602 Thun

Prozessbegleitung

Hänggi Planung + Beratung GmbH
 Jürg Hänggi
 Beundenfeldstrasse 45, CH-3013 Bern

IVO Innenentwicklung AG
 Tamara Eiermann
 Sternmattstrasse 3, CH-6005 Luzern



«Zum Schluss ein Dankeschön!
Neben den vielen (vielleicht kritischen) Fragen und Anmerkungen möchte ich auch danke sagen! In diesem Verfahren sind viele Interessen, Wünsche und Kompetenzen (FachLeute / „Laien“) involviert. Entsprechend können nicht alle vollumfänglich berücksichtigt werden. Ich schätze eure Offenheit und die Möglichkeit der Beteiligung unsererseits im Rahmen des Forums.
Ausserdem möchte ich der Stadt Thun gratulieren, dass sie sich für ein kooperatives Planungsverfahren entschieden hat. Eine breite Beteiligung (idealerweise auch mit der Zivilbevölkerung) schafft Mehrwerte für alle. Solche Verfahren sind für künftige Planungsprozesse erstrebenswert.»
Forums-Teilnehmer