



# WERKSTATT-VERFAHREN **KERN-ESP THUN NORD**

Werkstatt-Verfahren für das neue Zentrum des kantonalen  
Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Thun Nord

**Bericht des Begleitgremiums**

### **Auftraggeberinnen**

armasuisse Immobilien  
RUAG Real Estate AG  
Stadt Thun

### **Veranstalterin**

Stadt Thun, Planungsamt

### **Prozessmoderation und -organisation**

Rainer Klostermann, ATELIER 231 GmbH, Zürich  
Daniela Ackermann, Planungsamt, Stadt Thun  
Sonja Gäumann, Planungsamt, Stadt Thun

### **Herausgeberin**

Stadt Thun  
Planungsamt  
Industriestrasse 2  
3600 Thun

### **Titelbild**

Patrick Liechti

# INHALT

<b>1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE.....</b>	<b>4</b>
<b>2 AUSGANGSLAGE .....</b>	<b>5</b>
2.1 Neuer Stadtteil und wichtiger Wirtschaftsstandort.....	5
2.2 Überregionale Bedeutung und zentrale Herausforderungen .....	6
2.3 Tragfähige Lösungsstrategie und belastbare Grundlage.....	6
2.4 Zentraler Arbeitsschritt im Gesamtprozess.....	7
2.5 Gemeinsame Grundlage und zentraler Fokus .....	7
<b>3 WERKSTATT-VERFAHREN .....</b>	<b>8</b>
3.1 Verfahrensart und Anforderungen.....	8
3.2 Aufgabe und Zielsetzung .....	8
3.3 Lage und Perimeter .....	9
3.4 Dialog und Arbeitsweise .....	9
3.5 Verfahrensablauf und Termine.....	9
3.6 Handlungsfelder und Fragestellungen .....	10
<b>4 BETEILIGTE .....</b>	<b>12</b>
4.1 Auftraggeberinnen und Veranstalterin.....	12
4.2 Moderation und Organisation .....	12
4.3 Begleitgremium .....	12
4.4 Expertinnen und Experten .....	12
4.5 Nutzerinnen und Nutzer, Anspruchsgruppen .....	13
4.6 Bearbeitungsteams .....	13
<b>5 VERANSTALTUNGEN .....</b>	<b>14</b>
5.1 Workshop 1 .....	14
5.2 Experten-Werkstatt 1 .....	15
5.3 Workshop 2 .....	17
5.4 Experten-Werkstatt 2.....	17
5.5 Schlussworkshop .....	18
<b>6 BEITRÄGE .....</b>	<b>20</b>
6.1 Team CORSO .....	21
6.2 Würdigung Beitrag Team CORSO .....	23
6.3 Team HOSOYA SCHAEFER.....	29
6.4 Würdigung Beitrag Team HOSOYA SCHAEFER .....	31
6.5 Team TEN.....	37
6.6 Würdigung Beitrag Team TEN.....	39
<b>7 GESAMTWÜRDIGUNG .....</b>	<b>44</b>
<b>8 ERKENNTNISSE UND EMPFEHLUNGEN .....</b>	<b>45</b>
8.1 Aufgabe Begleitgremium.....	45
8.2 Erkenntnisse und Schlussfolgerungen .....	45
8.3 Eckwerte.....	48
8.4 Empfehlungen .....	49
8.5 Vertiefungsthemen .....	50
8.6 Offene Fragen und Inputs zu weiteren Projekten .....	50
<b>9 GENEHMIGUNG .....</b>	<b>51</b>



<b>10 AUSBLICK AUF DEN WEITEREN ENTWICKLUNGSPROZESS .....</b>	<b>52</b>
10.1 Einordnung und Ziel des Werkstatt-Verfahrens .....	52
10.2 Qualitätssicherung und fachliche Unterstützung.....	52
<b>11 GLOSSAR BEGRIFFE .....</b>	<b>53</b>

# 1 DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

Mit dem Bau der Eisenbahnstrecke Bern–Thun und der Eröffnung des ersten Bahnhofs im Jahr 1859 entstanden in Thun erste Industriebetriebe, die stark von der Armee abhängig waren und bis Ende des 20. Jahrhunderts einen zentralen Schwerpunkt der Thuner Wirtschaft bildeten. Die Gewerbe- und Industriebetriebe prägten den Stadtraum entlang der Gleise nachhaltig. Zwischen dem ehemaligen Bahnhof Scherzligen und dem Lerchenfeld entstand ein vielschichtiger, baulich uneinheitlicher Baubestand, der aufgrund des wirtschaftlichen Strukturwandels heute ein erhebliches Entwicklungspotenzial bietet. Die Entwicklungsgebiete entlang der Bahnlinie sind Kernelemente der Innenentwicklungsstrategie, welche die Stadt Thun in den vergangenen Jahren mit verschiedenen Strategien und Projekten aktiv vorangetrieben hat. Ein besonderer Schwerpunkt dieser Entwicklung liegt im Bereich des Bahnhofs Thun, ein weiterer im Bereich der Kleinen Allmend.

Die Planungsarbeiten zur Entwicklung des Stadtquartiers (ESP) Bahnhof Thun und des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Thun Nord laufen seit mehreren Jahren und stehen vor einer neuen Phase. Vor dem Hintergrund der spezifischen, hohen Anforderungen wurden sie aus der Ortsplanungsrevision ausgeklammert. Die Anpassung der Nutzungsplanung kann erfolgen, sobald konkrete Entwicklungsvorstellungen vorliegen. Mit Abschluss der Ortsplanungsrevision tritt die Umsetzung dieser Areale in den Vordergrund. Die Gebiete werden innerhalb ihrer Perimeter weiterentwickelt, sie werden künftig aber miteinander in Beziehung treten und damit eine gesamt-räumliche Attraktivierung der Stadt Thun anstossen.

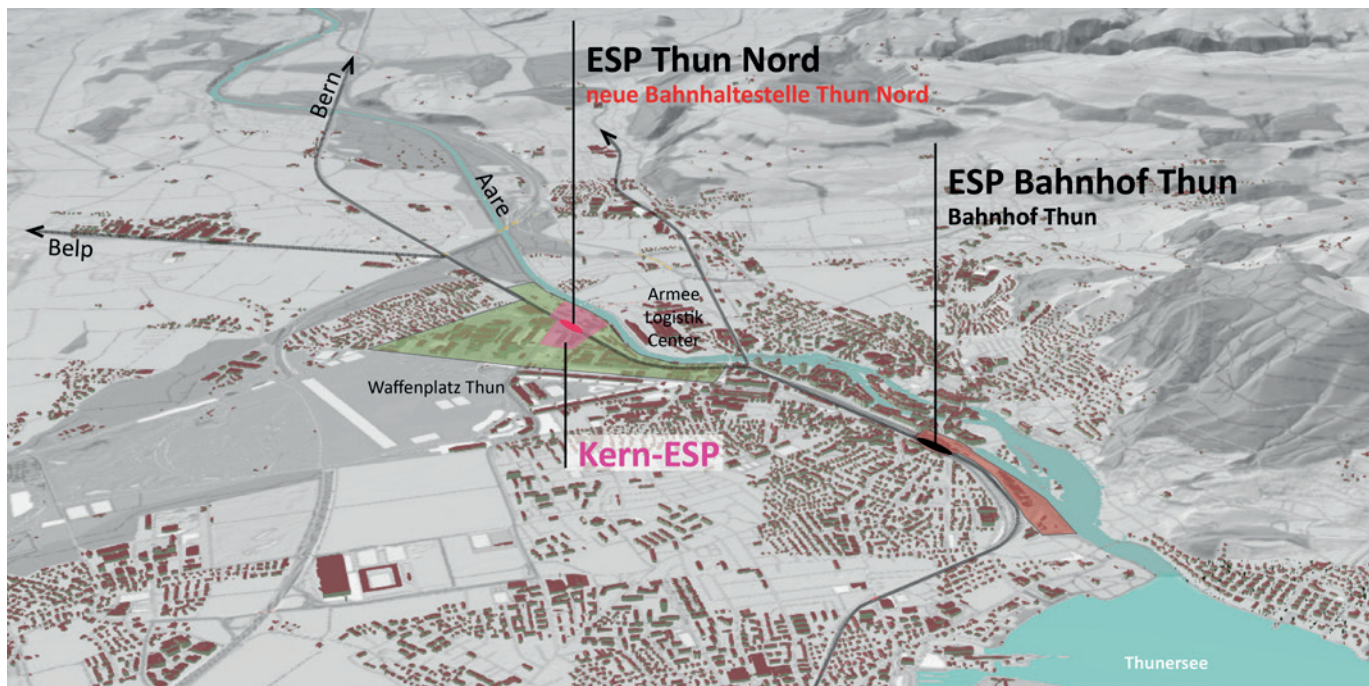
Der ESP Thun Nord ist der wichtigste Wirtschaftsstandort im Berner Oberland und einer von vier kantonalen Premium-Standorten. Er gehört ausserdem zu den überkantonalen Top-Entwicklungsstandorten der Hauptstadtregion. Das rund 60 Hektar grosse Areal zwischen Selveareal und Lerchenfeldquartier, flankiert von Allmendstrasse und Aare, ist geprägt durch das Militär und die Rüstungsindustrie und gehört je zu rund der Hälfte dem eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) sowie der RUAG Real Estate AG. Das Areal befindet sich in einem langfristigen Konversionsprozess und wird seit dem Jahr 2000 schrittweise umstrukturiert. Mit dem Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP AS 2035) des Bundes soll im ESP Thun Nord eine neue Bahnhaltestelle realisiert werden.

Die Entwicklung des ESP Thun Nord ist für die Stadt und die Grundeigentümerinnen ein Vorhaben von grosser strategischer Bedeutung. Die Entwicklung und Konversion dieses Stadtteils samt neuer Erschliessungsinfrastruktur ist äusserst komplex. Ziel der laufenden Planung ist es, die notwendigen planerischen Grundlagen zu schaffen und damit die angestrebte qualitätvolle Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts und die Entstehung des neuen Stadtteils zu ermöglichen sowie die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle sicherzustellen.

Die zukunftsfähige Entwicklung des Gebiets erfordert eine belastbare und resiliente Struktur für Erschliessung und Freiraum. Ausgehend vom Kernareal rund um die geplante Bahnhaltestelle wurde zur Erarbeitung einer tragfähigen und der Bedeutung des Entwicklungsgebiets entsprechenden Lösungsstrategie ein Werkstatt-Verfahren durchgeführt. Drei interdisziplinäre Bearbeitungsteams hatten die Aufgabe, zu zeigen, wie eine verkehrliche, stadträumliche und städtebauliche Entwicklung des neuen Stadtquartiers gestaltet und in Etappen umgesetzt werden kann.

Der vorliegende Verfahrensbericht fasst die Erkenntnisse und Empfehlungen aus den Lösungsvorschlägen der Bearbeitungsteams und den Diskussionen des Werkstatt-Verfahrens zusammen. Die hier aufgeführten Schlussfolgerungen, Erkenntnisse und Empfehlungen der Fachleute zu den Arbeiten der Bearbeitungsteams dienen als Basis für die Synthese und Vertiefungen. Die Synthese bildet die Grundlage für die langfristige und nachhaltige Weiterentwicklung des ESP Thun Nord und weist den Weg für die Umsetzung.

# 2 AUSGANGSLAGE



Übersicht: Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord (Grün dargestellt), Kern-ESP (Pink dargestellt), 3D Grundlage: © swisstopo

## 2.1 Neuer Stadtteil und wichtiger Wirtschaftsstandort

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord ist ein Schlüsselgebiet der Stadtentwicklung von Thun. Das Gebiet zwischen dem Selveareal und dem Lerchenfeldquartier, flankiert von der Allmendstrasse und der Aare, ist geprägt durch das Militär und die Rüstungsindustrie und war über lange Zeit ein weitgehend abgeriegeltes Gebiet. Das rund 60 Hektar grosse Gelände gehört je zu rund der Hälfte dem eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) sowie der RUAG Real Estate AG.

Seit dem Jahr 2000 befindet sich der ESP Thun Nord in einem kontinuierlichen Konversionsprozess und wird schrittweise von einem monofunktionalen Militär- und Industriegebiet zu einem vielfältigen, zukunftsgerichteten Stadtquartier und Wirtschaftsstandort mit überregionaler Ausstrahlung umstrukturiert.

Die Entwicklungsgebiete entlang der Bahnlinie sind Kernelement der Innenentwicklungsstrategie, welche die Stadt Thun in den letzten Jahren mit verschiedenen Strategien und Projekten aktiv vorantreibt: Stadtentwicklungskonzept STEK 2035, Gesamtverkehrskonzept GVK

2035, Wohnstrategie, Ortsplanungsrevision sowie eine Vielzahl von Arealentwicklungen (zum Beispiel B5 Campus mit Ankerutzerin Empa) sind Teil und Basis eines Gesamtkonzepts der Stadtentwicklung, auf denen die weitere Entwicklung des ESP Thun Nord aufbaut.

Die Grundeigentümerinnen ihrerseits planen, die militärisch-industriellen Betriebsareale auf das Gebiet westlich der Alpenbrücke sowie auf die Flächen des Textilverzentrums zu konzentrieren und dort weiterzuentwickeln. Ausserhalb der umzäunten Betriebsareale ist eine gemischte Nutzung vorgesehen, bestehend aus eigenen Betrieben (zum Beispiel Verwaltung, RUAG Campus Nord) sowie Drittnutzern.

Der ESP Thun Nord soll entsprechend im Verbund mit den militärischen Nutzungen des Waffenplatzes Thun und dem Betriebsareal der RUAG zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort und zu einem dichten und urbanen Arbeitsgebiet und einem lebendigen Stadtteil mit gemischter Nutzung entwickelt werden. Treiber der Entwicklung sind der neue Standort der Empa auf dem B5 Campus, der RUAG Campus Nord und die Bahnhaltestelle.



Thun Nord mit Thuner Allmend und Lerchenfeld

Foto: Patrick Liechti

Wichtig für die Weiterentwicklung des ESP ist die funktionale und strukturelle Integration des Areals in das übrige Stadtgebiet, die Stärkung, Neuschaffung und Verbindung von vielfältigen Grün- und Freiräumen als robuste Grundstruktur für die Transformation über die Zeit sowie die Schaffung der Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität und die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen. Hierzu leistet die geplante Bahnhofstabelle einen zentralen Beitrag. Entstehen soll eine Verkehrsdrehscheibe, welche optimale Umsteigebeziehungen und die Kombination vielfältiger Mobilitätsformen ermöglicht.

## 2.2 Überregionale Bedeutung und zentrale Herausforderungen

Das kantonale ESP-Programm startete 1989 mit dem Ziel, an ausgewählten Standorten, sogenannten Entwicklungsschwerpunkten (ESP), gute Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen und neue Arbeitsplätze mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung zu ermöglichen. Einer dieser ESP ist Thun Nord. Er gilt als wichtigster Wirtschaftsstandort im Berner Oberland und ist einer von vier kantonalen Premium-Standorten.

Gegenwärtig beherbergt der ESP Thun Nord rund 2300 Arbeitsplätze. Längerfristig bietet er Raum für maximal 8500 Arbeitsplätze mit einem Anteil Wohnnutzung. Diese Zahlen zeigen das Potenzial und unterstreichen die herausragende Bedeutung des ESP für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Thun und der gesamten Region. Die Entwicklung und die teilweise Öffnung für zivile Nutzungen eröffnen die einmalige Chance, einen schweizweit herausragenden Standort gezielt auszubauen und gleichzeitig einen neuen Stadtteil zu schaffen, der künftig als zentrales Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum und dem Lerchenfeldquartier dient.

Die zukunftssichere und breit abgestützte Entwicklung des ESP Thun Nord ist für die Stadt Thun, die Grundeigentümerschaft und alle weiteren Stakeholder von grosser Bedeutung. Gleichzeitig ist die Transformation bestehender Strukturen planerisch besonders herausfordernd. Für die Koordination der Entwicklung besteht ein kommunaler Richtplan, in dem gemeinsam die grundlegenden Leitlinien für die Entwicklung festgelegt wurden: Mit dem Bypass Thun Nord, der das Entwicklungsgebiet über den Autobahnzubringer direkt mit der Autobahn A6 verbindet, ist das Kernelement der Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr seit Ende 2017 in Betrieb und die direkte Anbindung an die Autobahn sichergestellt. Längerfristig ist für die Entwicklung des ESP eine attraktive Einbettung in das kommunale und überkommunale Velo- und Fusswegnetz und die Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr essenziell. Mit dem Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP AS 2035) des Bundes soll im ESP Thun Nord eine neue S-Bahn-Haltestelle realisiert werden. Diese soll durch eine tangentielle Buslinie, die von Steffisburg über den Bypass und weiter in den Südwesten von Thun verkehrt, ergänzt werden. Der neue Stadtteil benötigt zudem eine öffentliche Strassenerschliessung, welche aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen nicht, wie im Richtplan vorgesehen, realisiert werden kann.

## 2.3 Tragfähige Lösungsstrategie und belastbare Grundlage

Die angestrebte qualitätvolle Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes und die Schaffung eines neuen Stadtteils sowie einer neuen Erschliessungsinfrastruktur sind äusserst komplex, denn der Raum muss einer Vielzahl von Ansprüchen (städte-)baulicher, verkehrlicher, gesellschaftlicher und betrieblicher Art genügen. Die unterschiedlichen Interessen müssen sorgfältig abge-



wogen werden, mit dem Ziel, die heute nur ansatzweise sichtbaren stadträumlichen Potenziale zu erschliessen. Dies erfordert eine ganzheitliche Betrachtung des Raumes, den Einbezug aller relevanter Stakeholder und die fachliche Ausarbeitung von stadträumlichen Lösungsansätzen und Entwicklungsszenarien.

Aus dem vorliegenden Arbeitsschritt soll eine breit abgestützte tragfähige Lösungsstrategie abgeleitet werden. Sie bildet die Grundlage für die langfristige und nachhaltige Weiterentwicklung des ESP und weist den Weg für die Umsetzung.

#### **2.4 Zentraler Arbeitsschritt im Gesamtprozess**

Das «Werkstatt-Verfahren Kern-ESP Thun Nord» stellt einen zentralen Arbeitsschritt innerhalb eines umfassenden, von den Grundeigentümerinnen und der Stadt Thun initiierten Entwicklungsprozesses für den ESP Thun Nord dar.

Ziel der Gesamtplanung ist es, die notwendigen planerischen Prinzipien, Grundlagen und Rahmenbedingungen zu schaffen sowie festzulegen, und damit die angestrebte Entwicklung zu ermöglichen und die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle sicherzustellen.

#### **2.5 Gemeinsame Grundlage und zentraler Fokus**

Die zukunftsfähige Entwicklung des Gebiets erfordert eine belastbare und resiliente Struktur für Erschliessung und Freiraum. Um dies sicherzustellen, muss ausreichend Raum für ein funktionales, robustes und langfristig anpassungsfähiges Freiraumgerüst reserviert werden.

Ein zentrales Ziel der Auftraggeberinnen ist die schnelle und auf die Gesamtentwicklung abgestimmte Realisierung der Bahnhaltstelle. Damit deren Planung zügig

vorangetrieben werden kann, müssen die Eckwerte für die Haltestelle frühzeitig festgelegt werden. Dazu gehören insbesondere die Definition der Lage und Prioritäten der Perronzugänge sowie der Vernetzungsachsen. Diese Festlegungen sind erforderlich, damit die BLS die Vorstudie zur Bahnhaltstelle abschliessen kann und die weiteren Planungsphasen angegangen werden können.

Handlungsbedarf besteht zudem bei der bestehenden Kanalisation, deren Kapazitätsgrenze erreicht ist und die damit eine kritische Einschränkung für die Entwicklung des ESP Thun Nord darstellt. Damit das Entwässerungskonzept weiterentwickelt und die öffentliche Erschliessung insgesamt geplant werden kann, müssen die öffentlichen Erschliessungsräume definiert werden.

Die Ergebnisse des Werkstatt-Verfahrens bilden die gemeinsame Basis für unabhängige, aber koordinierte Entwicklungen der einzelnen Projekte unter verschiedenen Verantwortlichkeiten.

# 3 WERKSTATT-VERFAHREN

## 3.1 Verfahrensart und Anforderungen

Das Werkstatt-Verfahren umfasste neben der fachlich-inhaltlichen Prüfung und Erarbeitung tragfähiger Lösungen auch den engen Einbezug der Anspruchsgruppen. Das Werkstatt-Verfahren orientierte sich an der Wegleitung «Testplanungen» zur Ordnung SIA 143.

Ein Testplanungsverfahren ermöglicht einen offenen Dialog zwischen Bearbeitungsteams, Begleitgremium, Expertinnen und Experten sowie den Anspruchsgruppen und dient der Evaluation unterschiedlicher Lösungsansätze. Es ist als gemeinsamer Denk- und Lernprozess zu verstehen.

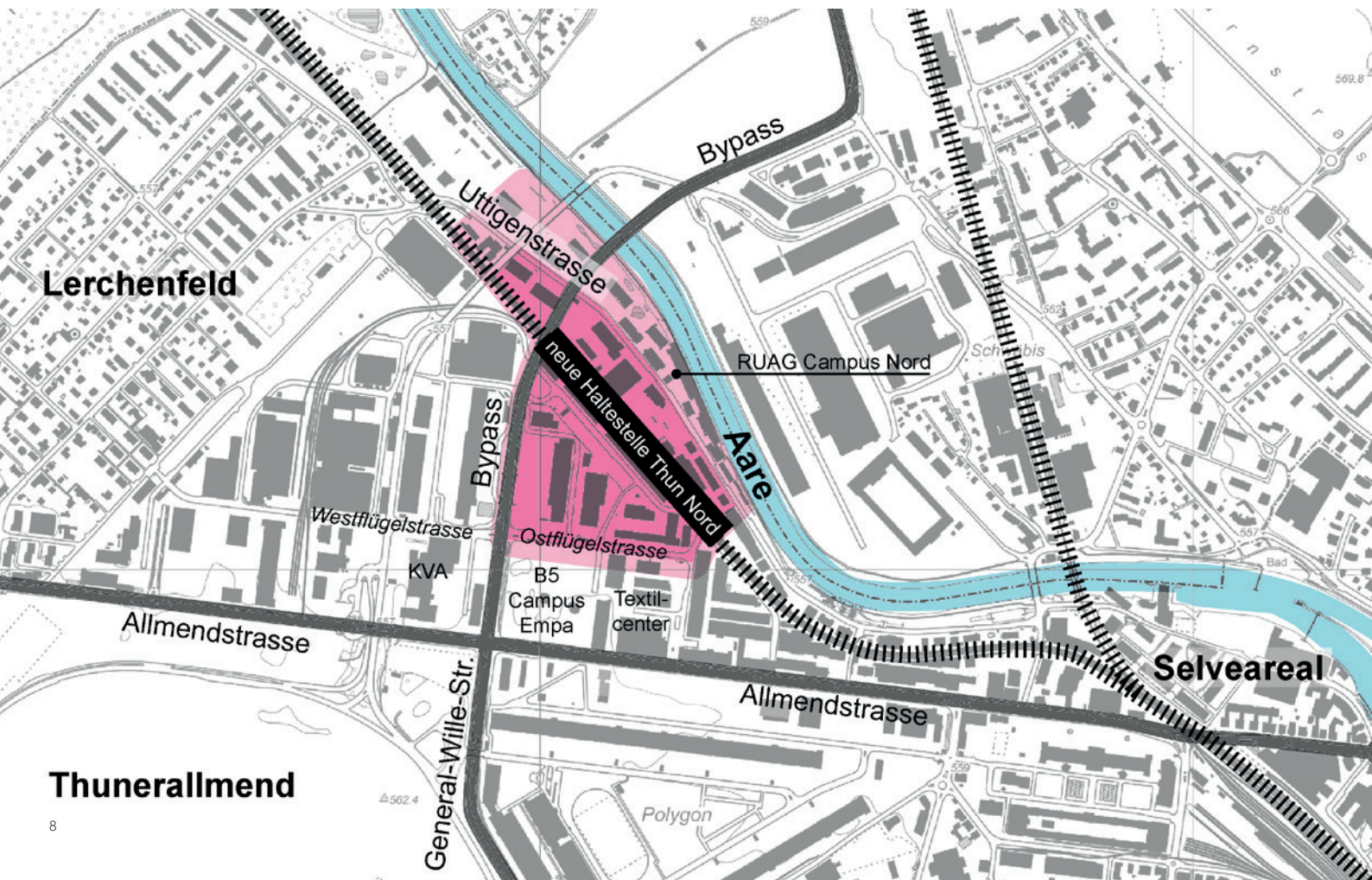
Die Aufgabenstellung des Werkstatt-Verfahrens Kern-ESP Thun Nord erforderte daher von den Bearbeitungsteams und dem Begleitgremium auch die Bereitschaft, über den fachlichen Input hinaus aktiv in den Dialog mit Nutzenden und weiteren Stakeholdern zu treten.

## 3.2 Aufgabe und Zielsetzung

Für die Gestaltung eines zukunftsfähigen Stadtraums sollten Grundlagen weiterentwickelt und Prinzipien definiert werden, die einen klaren Rahmen setzen und zugleich genügend Flexibilität bieten, um auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen reagieren zu können, und gleichzeitig die notwendigen Qualitäten und Leistungen im Raum sicherstellen. Ziel ist eine kontinuierliche, nachhaltige Entwicklung und Transformation des Stadtgebiets über die Zeit - nicht ein statischer Endzustand.

Die Freiräume bilden das Grundgerüst für einen zukunftsfähigen Stadtraum. Mit dem Werkstatt-Verfahren sollte ausgehend von den Freiräumen und dem Kern des ESP eine belastbare und robuste Basis für die Entwicklung dieses neuen Stadtteils geschaffen werden.

Gebietsübersicht mit Bearbeitungsperimeter Kern-ESP (Pink dargestellt)



Die Bearbeitungsteams hatten die Aufgabe, zu zeigen, wie eine verkehrliche, stadträumliche und städtebauliche Entwicklung des neuen Stadtquartiers gestaltet und in Etappen realisiert werden kann. Im Rahmen des Werkstatt-Verfahrens galt es, die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Entwicklungskonzepte zu verifizieren und die für die weiteren Planungsschritte erforderlichen Eckwerte, Prinzipien und Spielräume zu definieren. Gesucht wurden Lösungsvorschläge, die in den drei Bereichen der nachhaltigen Entwicklung, Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt, insgesamt zu überzeugen vermögen.

Das Werkstatt-Verfahren bildet die Basis für die weitere Gebietsentwicklung und die weiteren Planungsschritte insbesondere:

- Vorprojekt S-Bahn-Haltestelle
- Vorprojekte Erschliessung und Baufelder
- Vorprojekt Siedlungsentwässerung
- Arealentwicklungen
- Anpassung und Erarbeitung Planungsinstrumente

### 3.3 Lage und Perimeter

Das Planungsgebiet liegt im Norden von Thun innerhalb des kantonalen ESP Thun Nord. Der Bearbeitungsperimeter umfasste den Kern des ESP im Nahbereich der geplanten S-Bahn-Haltestelle (Kern-ESP genannt). Für die Planung war die Einbettung in das städtische Gefüge und die Betrachtung über den Perimeter hinaus von zentraler Bedeutung.

### 3.4 Dialog und Arbeitsweise

Das Werkstatt-Verfahren lebt vom Zusammenspiel hochwertiger, interdisziplinärer Lösungsansätze und dem intensiven Dialog zwischen den Bearbeitungsteams und dem Begleitgremium. Gleichzeitig ermöglichte das Verfahren, die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer und weiterer Anspruchsgruppen direkt einzubringen. Dies stellt sicher, dass sowohl die fachlichen und betrieblichen Perspektiven als auch die Ansprüche und Anforderungen der weiteren Stakeholder in die Entwicklung der Lösungsstrategie einfließen. Das Verfahren und der Ablauf der Besprechungen waren daher auf einen moderierten Dialog unter allen Beteiligten ausgerichtet – mit dem Ziel, Anforderungen, Wissen und Erkenntnisse aus dem Kreis der Beteiligten zu gewinnen.

Die Entwicklung tragfähiger Lösungen in diesem komplexen Umfeld erforderte eine iterative Arbeitsweise. Neben der Reflexion der Aufgabe und der vorhandenen

Planungen mussten auch widersprüchliche Anforderungen verschiedener Interessen berücksichtigt werden. Das Werkstatt-Verfahren erlaubte darüber hinaus ein laufendes Aktualisieren der gewonnenen Erkenntnisse.

### 3.5 Verfahrensablauf und Termine

Der Ablauf basierte auf dem Programm der Aufgabenstellung. Nach der Startveranstaltung mit einer Begehung des Bearbeitungsperimeters erarbeiteten die drei interdisziplinären Bearbeitungsteams in den folgenden Monaten ihre Lösungsvorschläge.

Die Arbeitsstände wurden in mehreren Workshops präsentiert – jeweils im Beisein der anderen Bearbeitungsteams. Die Workshops waren als gemeinsamer Denkraum konzipiert, um von Beginn an auf eine tragfähige Synthese hinzuwirken. Im offenen Dialog wurden bestehende Ansätze hinterfragt, weiterentwickelt und mit neuen Ideen angereichert.

Zwischen den Workshops fanden thematische Arbeitssitzungen in Form von «Experten-Werkstätten» statt. Diese dienten dem fachspezifischen Dialog zwischen den Planungsteams und den Expertinnen und Experten.

Die Rückmeldungen und Einschätzungen erfolgten direkt an die Teams anlässlich der Besprechungen. Ergänzend wurden Workshop- bzw. Werkstatt-Notizen erstellt. Die zentralen Diskussionspunkte und Rückmeldungen aus den Workshops und Experten-Werkstätten sind im Kapitel 5 Veranstaltungen zusammengefasst.

#### Auswahlverfahren

- Öffentliche Ausschreibung Mittwoch, 2. April 2025
- Auswahl Bearbeitungsteams Dienstag, 27. Mai 2025

#### Werkstatt-Verfahren

- Startveranstaltung Mittwoch, 4. Juni 2025  
Einbettung Werkstatt-Verfahren in Gesamtprozess / Inputs zu Vorarbeiten / Einführung Werkstatt-Verfahren / Begehung
- 1. Workshop Donnerstag, 3. Juli 2025  
Aufzeigen von ersten Ideen und Lösungsansätzen auf Basis von Analysen (Stadttraum, Verkehr, Qualitäten, Defizite) unter Berücksichtigung der Erkenntnisse und der Prinzipien der Vorabklärungen und der laufenden Planungen sowie der strategischen Grundlagen.

- Experten-Werkstatt Montag, 18. August 2025  
Einführung Stakeholder: Information Verfahren, Vorstellung Ansätze Bearbeitungsteams / fachspezifischer Austausch Themen Verkehrsdrehscheibe sowie Städtebau/Nutzung
- 2. Workshop Dienstag, 2. September 2025  
Präsentation der Lösungsvorschläge / Überblick über wichtigste Erkenntnisse und Fragen / Marktplatz: Diskussion der Lösungsvorschläge am Arbeitsmodell
- Experten-Werkstatt Mittwoch, 15. Oktober 2025,  
fachspezifische Fragenklärung Themen Bahn und Bus
- Schlussworkshop Montag, 3. November 2025  
Präsentation der Lösungsvorschläge / Marktplatz: Diskussion und Austausch am Arbeitsmodell
- Abschluss / Synthese Freitag, 21. November 2025  
Formulierung Eckwerte und Erkenntnisse

### 3.6 Handlungsfelder und Fragestellungen

Unter dem Gesichtspunkt der nachhaltigen Innenentwicklung legen die Auftraggeberinnen Wert auf eine ganzheitliche Betrachtung, die ökonomische, soziale und ökologische Aspekte berücksichtigt. Der folgende Themenkreis gibt eine Übersicht über die Kernthemen einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Stadtentwicklung.

Für das Werkstatt-Verfahren wurden nachfolgende Fragestellungen formuliert, die sich an den fünf Kernthemen orientieren:



### Allgemein

- Was macht das neue Zentrum des ESP Thun Nord zukünftig aus?
- Welche Elemente prägen das Entwicklungskonzept?
- Wie kann eine (etappierte) Realisierung und Transformation über die Zeit aussehen?
- Welche Prinzipien / Rahmenbedingungen werden gesetzt und wo müssen Spielräume über die Zeit erhalten werden?

### Mensch und Gesellschaft

- Wie kann ein möglichst vielseitig belebter und inklusiver Stadtraum realisiert werden?
- Welche Entwicklungspotenziale (kurz-, mittel- und langfristig) beinhaltet der Kern-ESP, hinsichtlich möglicher Zielgruppen und zielgruppenkonformen Nutzungen und Zwischennutzungen?
- Wie sieht eine tragfähige Grundstruktur für eine Entwicklung über die Zeit aus?

### Nutzung und Angebot

- Welche Nutzungsarten (Belebung des öffentlichen Raums) und welche Dichten (Wertschöpfung) sind mit dem Umfeld vereinbar?
- Wie können bestehende Strukturen genutzt werden?
- Wie kann eine möglichst hohe Flexibilität der Gebäude für sich ändernde Nutzungsformen sichergestellt werden?

### Kulisse und Stadtraum

- Was ist die bauliche, historische und zukünftige Identität des Haltestellenumfelds?
- Welche bauliche Entwicklung ist im Bearbeitungsperimeter richtig?
- Welche städtebaulichen und nutzungsmässigen Randbedingungen und Prinzipien sind zwingend einzuhalten, welche können offengehalten werden?
- Wie kann der Raum optimal als Stadtquartier gestaltet und entwickelt und als Verkehrsdrehscheibe betrieben werden?
- Wie können die angrenzenden geschlossenen Areale optimal in den Stadtraum integriert werden?

### Ökologie und Stadtklima

- Wie können die für den Freiraum definierten Prinzipien umgesetzt werden?
- Wie kann ein hinsichtlich Ökologie, Biodiversität, Schwammstadt, Vernetzung und Stadtklima zukunftsfähiger Raum Schritt für Schritt erarbeitet werden, was sind zwingende Parameter?
- Wie lassen sich vielfältige und multicodierte Flächen zu einem robusten, über die Zeit tragfähigen Gerüst aus attraktiven Frei- und öffentlichen Räumen kombinieren?
- Wie kann ein möglichst natürlicher Wasserkreislauf sichergestellt werden?
- Wie können die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft möglichst gut umgesetzt werden?

### Vernetzung und Mobilität

- Wie funktioniert die Verkehrsdrehscheibe nachhaltig und optimal?
- Wie können die verschiedenen Verkehrsangebote optimal verknüpft werden?
- Wie kann der Bearbeitungsperimeter zukünftig auf die Haltestelle ausgerichtet werden?
- Welche Räume müssen adaptiert werden, welche Räume müssen für längerfristige Entwicklungen gesichert oder freigegeben werden?
- Wie können die beiden Arealteile besser vernetzt werden?

# 4 BETEILIGTE

## 4.1 Auftraggeberinnen und Veranstalterin

Auftraggeberinnen des Werkstatt-Verfahrens sind die Stadt Thun zusammen mit den Grundeigentümerinnen armasuisse Immobilien und RUAG Real Estate AG.

Für die Durchführung des Verfahrens war das Planungsamt der Stadt Thun verantwortlich.

## 4.2 Moderation und Organisation

Dem moderierten Dialog kam im Gesamtprozess eine zentrale Rolle zu. Die Moderation wurde von Rainer Klostermann (ATELIER 231 GmbH, Zürich) wahrgenommen. Die Vorbereitung, Organisation und Begleitung des Verfahrens erfolgte durch das Planungsamt der Stadt Thun in enger Zusammenarbeit mit der Verfahrensmoderation.

## 4.3 Begleitgremium

Für die Begleitung des Verfahrens wurde ein breit aufgestelltes Fach- und Sachgremium eingesetzt:

### Fachgremium

Die externen Fachleute brachten eine unabhängige Aussicht ein und formulierten daraus Empfehlungen zuhanden der Auftraggeberinnen:

- Daniel Baur, BRYUM GmbH, Basel (Freiraum/öffentlicher Raum)
- Sabrina Contratto, CONT-S GmbH, Zürich (Raumplanung/Stadtentwicklung)
- Jörg Jermann, Rapp AG, Münchenstein (Mobilität/Verkehr)
- Florian Kühne, Stadtarchitekt / Co-Leiter Planungsamt, Stadt Thun (Stadtentwicklung/Stadtarchitektur)
- Corinna Menn, Corinna Menn Studio AG, Zürich (Ortsbild/Städtebau)
- Pascal Vincent, Aebi & Vincent Architekten SIA AG, Bern (Städtebau/Architektur)

### Sachgremium

Das Sachgremium vertrat die spezifischen Perspektiven sowie die Sicht von Innen. Es setzte sich aus den Grundeigentümerinnen des ESP Thun Nord sowie aus Vertreterinnen und Vertretern der zentralen Themenfelder der Stadt zusammen:

- Barbara Heiniger, armasuisse Immobilien
- Michael Schuster, RUAG Real Estate AG
- Beat Baumann, Stadttingenieur, Leiter Tiefbauamt, Stadt Thun
- Susanne Szentkuti, Stadtplanerin / Co-Leiterin Planungsamt, Stadt Thun

## 4.4 Expertinnen und Experten

Die Expertinnen und Experten unterstützten das Begleitgremium in fachlicher und technischer Hinsicht:

- Flavio Giovani, BLS Netz AG
- Carole Hirschi, BLS Netz AG
- Pascal Montandon, BLS Netz AG
- Katrin Richter, BLS Netz AG
- Alberto Fabbris, Kantonale Denkmalpflege
- Stefan Schöni, Tiefbauamt Kanton Bern
- Emanuel Buchs, Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West RVK5
- Sonja Gäumann, Planungsamt, Stadt Thun
- Pascal Gamper, Tiefbauamt, Stadt Thun
- Stefan Otziger, Fachbereich Wirtschaft, Stadt Thun
- Thomas Trachsel, Fachstelle Umwelt Energie Mobilität, Stadt Thun
- Andreas Zenger, Bauinspektorat, Stadt Thun

#### 4.5 Nutzerinnen und Nutzer, Anspruchsgruppen

Zur Berücksichtigung der Bedürfnisse der verschiedenen Anspruchsgruppen und zur Reflexion der Vorschläge aus Nutzerperspektive wurden Vertreterinnen und Vertreter der heutigen und künftigen Nutzer, der Anrainer sowie von Organisationen und Verbände eingeladen:

- Armeestab, Logistikkbasis der Armee
- Berner Heimatschutz
- Empa
- Fussverkehr Kanton Bern
- Gemeinde Steffisburg, Fachstelle Ortsentwicklung
- Halter AG
- Lerchenfeld-Leist
- Pro Natura Region Thun
- Pro Velo Region Thun
- Stiftung Silea
- TCS Region Berner Oberland
- Thuner Innenstadt Leist TIL
- Verein Atelierhaus
- Verein «und» das Generationentandem
- Verkehrsclub Schweiz VCS, Regionalgruppe Thun / Oberland
- Westquartier Leist

#### 4.6 Bearbeitungsteams

Die Bearbeitungsteams entwickelten Lösungsansätze und Szenarien und lieferten die inhaltlichen Inputs für die Workshops.

Die Beauftragung erfolgte nach einem vorgelagerten Auswahlverfahren, aus dem drei interdisziplinär zusammengesetzte Planungsteams hervorgingen:

##### Team CORSO

- Atelier Corso GmbH, Federführung (Städtebau und Architektur)
- Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH (Landschaftsarchitektur)
- Güller Güller architecture urbanism (Städtebau und Architektur)
- HSLU Institut für Soziokulturelle Entwicklung (Sozialraum)
- INFRAS AG (Mobilität und Verkehr)

##### Team HOSOYA SCHAEFER

- Hosoya Schaefer Architects AG, Federführung (Städtebau und Architektur)
- Uniola AG (Landschaft und Freiraum)
- B+S AG Ingenieure und Planer (Mobilität, Verkehr und Nachhaltigkeit)
- Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH (Nutzung und Sozialraum)

##### Team TEN

- TEN WORKS AG, Federführung (Kulisse und Stadtraum)
- Robin Winogron (Kulisse und Stadtraum)
- Sofa\*P, Soziologie für Architektur und Planung (Mensch und Gesellschaft)
- Drees & Sommer (Nutzung und Angebot)
- EBP Schweiz AG (Ökologie und Stadtklima)
- Peter Bach EdenCT (Ökologie und Stadtklima)
- Citec (Vernetzung und Mobilität)

# 5 VERANSTALTUNGEN

## 5.1 Workshop 1

Im ersten Workshop präsentierten die Teams dem Belegitgremium sowie den Expertinnen und Experten ihre Kurzanalyse zu Qualitäten und Defiziten sowie erste Ideen. Für den vertieften Austausch besuchte anschließend eine Delegation des Fachgremiums die einzelnen Teams in ihren Ateliers.

Aus dem Workshop, den Atelier-Besuchen und dem Quervergleich der Lösungsansätze ergaben sich zentrale Themen und Hinweise für die Weiterbearbeitung sowie folgende generelle Erkenntnisse:

### Ansätze und Herangehensweise

- Die Teams haben unterschiedliche Ansätze präsentiert, die weiterverfolgt und vertieft werden sollten. Eine Angleichung der Ansätze wird nicht angestrebt.
- Das Areal befindet sich in einem stetigen Transformationsprozess. Ein statischer Endzustand wird daher nicht angestrebt. Statt eines Masterplans soll eine Strategie die Entwicklung der nächsten zehn Jahre leiten – basierend auf strukturierenden Elementen, definierten Kompetenzen und Raumqualität sowie der Programmierung des Raums.
- Die Teams sind angehalten, transparent dazulegen, welche Annahmen ihrer Arbeit zugrunde liegen und welche Prämissen als gegeben betrachtet oder überprüft worden sind.

### Mensch und Gesellschaft

- Robustheit und Flexibilität: Die Vorschläge sind daraufhin zu prüfen, wie sie auf sich verändernde Nutzungsbedürfnisse reagieren können (z. B. Bedarf von Labor- anstelle von Büroflächen). Im Zentrum stehen dabei folgende Fragen: Wie kann die Standortqualität auch bei geschlossenen Betriebsarealen gewährleistet bleiben? Und: Wie lassen sich Qualitäten schaffen, ohne dass die Wohnnutzung überhandnimmt?

### Nutzung und Angebot

- Durch das Umfeld der bestehenden gewerblichen Nutzungen verfügt das Gebiet über eine ausgeprägte Gewerbebegünstigung, welche für die angestrebte arbeitsorientierte Schwerpunktnutzung einen wichtigen Standortvorteil darstellt.
- Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt auf der Arbeitsnutzung und der Ansiedlung von Betrieben, ergänzt durch Wohnen als verbindendes Element.
- Die Wohnnutzung soll das Arbeitsplatzgebiet unter-

stützen und nicht in Konkurrenz dazu treten.

- Nutzungen und Nutzungsmass sind qualitativ aus den Gegebenheiten des Gebietes heraus zu entwickeln.
- Die Chancen einer Verlagerung bestehender und geplanter Nutzungen können aufgezeigt werden. Dennoch muss dargestellt werden, wie mit der geplanten Realität und den geschlossenen Arealen umgegangen und trotzdem räumliche Qualitäten geschaffen werden können.
- Die Programmierung des Gebietes ist im Zusammenspiel mit dem gewählten Entwicklungsansatz festzulegen.

### Kulisse und Stadtraum

- Die identitätsstiftenden Bestandsstrukturen werden als zentrale Qualität des Gebietes verstanden und entsprechend gewürdigt.
- Die Entwicklung aus dem Bestand heraus wird als zentral erachtet; ergänzend ist zu klären, wie mit den Gebäuden umzugehen ist, wenn deren Lebenszyklus endet.
- Der Bearbeitungssperimeter umfasst zwei Bereiche mit jeweils eigener Identität und eigenen Merkmalen. Diese Identitäten sollten gestärkt und die charakteristischen Merkmale definiert und weiterentwickelt werden.
- Die Grundeigentümerinnen legen Wert auf den Erhalt der bestehenden Gebäude, die Weiterführung der Nutzung sowie auf neue Impulse für die zukünftige Entwicklung.
- Die Ansätze für den nördlichen Bearbeitungssperimeter überzeugten. Der südliche Teil ist weiter zu vertiefen, insbesondere auch hinsichtlich der Verbindung beider Bereiche.
- Die Allmendstrasse wird auch weiterhin eine wichtige Adresse im Stadtraum bleiben. Der Bezug zur Allmendstrasse und zum neuen Standort der Empa ist aufzuzeigen.

### Ökologie und Stadtklima

- Die Freiräume benötigen eine klar definierte Identität, die im weiteren Prozess auszuarbeiten ist.
- Der Aareraum prägt das Gebiet wesentlich und spielte eine zentrale Rolle für die Vernetzung mit der Innenstadt.
- Aufgrund der eingeschränkten Zugänglichkeit ist der Aareraum innerhalb des Bearbeitungssperimeter derzeit wenig wahrnehmbar. Es ist zu prüfen, wie der Bezug zur Aare gestärkt werden kann.

- Die Massnahmen für eine klimataugliche Entwicklung des Ortes sind derzeit noch nicht konkretisiert und müssen im weiteren Prozess definiert werden.

#### **Vernetzung und Mobilität: Verkehrsdrehscheibe**

- Eine städtebauliche Entwicklung, welche die Bahnhaltestelle als zentralen Nukleus versteht, ist bisher nicht erkennbar. Derzeit wirkt die Haltestelle eher als störendes Element, denn als Impulsgeber für die Stadtteilentwicklung.
- Die Bahnhaltestelle ist im Ausbauschnitt 2035 vorgesehen; der konkrete Realisierungszeitpunkt bleibt vorerst unklar. Unter der Prämisse eines sich stetig wandelnden Gebietes ist aufzuzeigen, welche Auswirkungen eine spätere Umsetzung hätte und welche Punkte bis dahin zu berücksichtigen sind.
- Alle Teams haben die Bushaltestelle auf der Alpenbrücke in ihre Planung einbezogen. Deren Machbarkeit und Rahmenbedingungen gelten als geklärt. Ob die Haltestelle zweckmässig ist, soll anhand ihrer Qualität und Funktion im Gesamttraum beurteilt werden.

#### **Vernetzung und Mobilität: Erreichbarkeit und gebietsinterne Erschliessung**

- Die funktionale Erschliessung, insbesondere der Zu- und Weggang zur Bahnhaltestelle, muss für die volle Nutzungsentfaltung sichergestellt sein.
- Die Mobilitätsbedürfnisse im Kontext der Gebietsentwicklung sind klar zu definieren – etwa die Anbindung des Ortsbusses an die Bahnhaltestelle, der Umgang mit zunehmendem ruhendem Verkehr und die Vernetzung von Fuss- und Veloverkehr mit dem Umfeld.
- Die Erschliessung befindet sich im Spannungsfeld zwischen offenen und geschlossenen Bereichen sowie der Rolle als Entlastung für Bahnhof und Innenstadt. Es gilt zu klären, wie zivil genutzte Räume erschlossen und wie geschlossene Areale sinnvoll angebunden werden können.
- Ziel ist es, den motorisierten Individualverkehr im Kerngebiet möglichst gering zu halten. Der durch das Arbeitsplatzwachstum entstehende Mehrverkehr soll auf andere Verkehrsmittel verlagert werden; dafür sind die entsprechenden Voraussetzungen zu schaffen. Park and Ride ist nicht vorgesehen.

### **5.2 Experten-Werkstatt 1**

Anlässlich der ersten Experten-Werkstatt wurden Vertreterinnen und Vertreter der heutigen und künftigen Nutzer, der Anrainer sowie von Organisationen und Ver-

bänden in das Verfahren eingeführt. Die Teams stellten ihre Ansätze vor. Der thematische Schwerpunkt des anschliessenden fachspezifischen Austauschs lag – basierend auf den im ersten Workshop diskutierten Fragen – auf den Themen Verkehrsdrehscheibe und Nutzung. Im Rahmen der Diskussion wurden folgende Rückmeldungen und Erkenntnisse festgehalten:

#### **Mensch und Gesellschaft**

- Eine klare Lesbarkeit und Orientierung im Raum ist entscheidend für eine inklusive und nachhaltige Stadtentwicklung.
- Das Stadtleben ist in seiner ganzen Vielfalt zu betrachten und soll unterschiedliche Formen des urbanen Zusammenlebens berücksichtigen. Konventionelles Wohnen steht im ESP Thun Nord nicht im Vordergrund; die Kompatibilität mit der Arbeitsnutzung muss gewährleistet sein. Der Städtebau sollte möglichst viel zulassen und eine organische Entwicklung über die Jahre ermöglichen – etwa durch Gebäudetypologien, die flexible Nutzungen und besondere Wohnformen erlauben.
- Lebendigkeit entsteht durch Dichte und Vielfalt. Wohnnutzungen sind unverzichtbar, damit lokale Angebote wie kleine Läden und Cafés bestehen können – ganz im Sinne der 10-Minuten-Stadt.

#### **Nutzung und Angebot**

- Eine Mischnutzung wird begrüsst, da sie zur Belebung des Gebietes auch ausserhalb der Arbeitszeiten beiträgt. Sie fördert zudem die sozialräumliche und städtebauliche Resilienz.
- Die Nachfrage nach Gewerbeflächen konzentriert sich insbesondere auf Erdgeschoss und das erste Obergeschoss. Die Nutzung der oberen Geschosse ist herausfordernd. Wohnnutzung könnten hier Leerstände verhindern.
- Auch wenn im ESP Thun Nord die Wohnnutzung nicht im Vordergrund steht, sollte angesichts des Mangels an bezahlbarem Wohnraum und an Angeboten für Familien nicht ausschliesslich auf Kleinwohnungen gesetzt werden. Die Zielgruppe Familien ist ebenfalls mitzudenken.
- Thun verfügt nur eingeschränkt über Flächen zur Weiterentwicklung von Arbeitszonen. Der ESP Thun Nord stellt die wertvollste und grösste Reserve dar, weshalb der Fokus klar auf Arbeitsnutzung liegt. Wohnraumentwicklungen sind hingen im Bostudenziel und im Siegenthalergut vorgesehen.

- Der militärisch-industrielle Betrieb wird in den kommenden Jahren voraussichtlich nicht kleiner. Themen wie Betriebslärm bleiben daher bestehen. Bei der Planung von Wohnnutzungen ist diesem Umstand besonders Rechnung zu tragen.
- Im Umfeld der Empa sowie weiteren Unternehmen mit internationalen Arbeitnehmenden besteht ein Bedarf an zeitlich begrenzten Unterkünften.

### Kulisse und Stadtraum

- Es wird begrüsst, dass ein Vorgehen nach dem Prinzip «Tabula rasa» nicht zur Diskussion steht. Der Erhalt identitätsstiftende Bauten wird als zentral erachtet, um die bestehende stadträumliche und historische Prägung zu sichern.
- Solange seitens der BLS keine Interessenabwägung vorliegt, sind inventarisierte Bauten zwingend zu berücksichtigen. Dadurch soll verhindert werden, dass die Interessensabwägung durch vorzeitige Entscheide beeinflusst wird.

### Ökologie und Stadtklima

- Die vorgeschlagenen freiräumlichen Aktionen sind stark durch Verkehrseinwirkungen belastet. Es sollte geprüft werden, welche Flächen freigespielt oder anders organisiert werden können, um qualitätsvolle Räume zu schaffen.
- Der Zugang zur Aare soll ermöglicht werden. Aufgrund der hohen Fliessgeschwindigkeit steht nicht die intensive Nutzung wie etwa ein Flussbad im Vordergrund, sondern vielmehr die erlebbare Präsenz des Wassers.
- Die Einstiegsstelle für das «Aare-Böötlen» ist räumlich besonders relevant, insbesondere in Bezug auf die Ankunftssituation. An schönen Sommertagen kann der hohe Besucherandrang zu Verkehrsproblemen führen. Diese Herausforderung ist frühzeitig im Raumkonzept zu berücksichtigen.
- Es wird empfohlen, die Klimaaspekte stärker zu priorisieren und das Thema Wassermanagement konsequent weiterzubearbeiten. Beide Themenfelder sind zentrale Grundlagen für eine zukunftsfähige Quartierentwicklung.

### Vernetzung und Mobilität: Verkehrsdrehscheibe

- Die Bahnhofstestelle wird in Etappen realisiert. Mit dem STEP Ausbauschnitt 2035 ist die Anbindung an die S1 (Aaretal-Linie) vorgesehen. Dieser Grundausbau umfasst ein Mittelperron (zwei Perronkanten) über

220 Meter Länge. Das dritte Perron für die Anbindung an die Gürbetal-Linie ist derzeit noch nicht finanziert, wird jedoch in der Planung als Option mitberücksichtigt. Der Raum zwischen Gleis und Gebäude ist für ein Perron knapp. Die BLS prüft aktuell, wie das Ausserperron ins Gebäude integriert werden und mit dem denkmalgeschützten Bestandsgebäude umgegangen werden könnte.

- In Bezug auf die Raumsicherung weiterer Ausbauschnitte (Vollausbau mit Perronverlängerung auf 330 m sowie ein zusätzliches viertes Gleis) ist aufzuzeigen, wie diese Flächen in der Übergangszeit genutzt und gestaltet werden können. Ziel ist eine sinnvolle und qualitätssichernde temporäre Nutzung und Gestaltung, die sowohl betrieblichen Anforderungen als auch stadträumlichen Qualitätskriterien entspricht.
- Die Personenunterführungen haben einen wesentlichen Einfluss auf das Layout der Perrons und deren Zugänge. Fuss- und Veloverkehr sind strikt zu trennen. Die Teams sollen klar darlegen, ob die geplanten Bahnquerungen ausschliesslich Fussgängerquerungen oder auch Veloverbindungen umfassen.
- Die Anbindung der Bushaltestelle Alpenbrücke an die Bahnhofstestelle beeinflusst die Ausgestaltung der Perrons und hängt von Etappierung und Aufwärtskompatibilität ab. Ein direkter Zugang von der Alpenbrücke ist aufgrund der Höhendifferenz anspruchsvoll. Bei Liftanlagen sind Kapazitäten und Umlaufzeiten zu berücksichtigen, da diese aus Nutzersicht häufig als unzureichend wahrgenommen werden.
- Die Adressierung gegenüber der Bahnhofstestelle ist zu prüfen und den Räumen entlang der Bahnlinie ist besondere Beachtung zu schenken. Der Bahnbereich soll nicht ausschliesslich funktionaler bzw. toter Raum sein und der Kern-ESP sollte auch nach 22 Uhr belebt bleiben.

### Vernetzung und Mobilität: Erreichbarkeit und gebietsinterne Erschliessung

- Der geplante Ring um die Haltestelle wird als räumliche Chance für den Ort betrachtet, gleichzeitig soll die Haltestelle nicht ausgeblendet, sondern frühzeitig und qualitativvoll vorbereitet werden.
- Der Bus verkehrt heute auf der Allmendstrasse und erschliesst den ESP nur peripher. Dies gilt ebenso für die Idee einer Linienführung über die Uttigenstrasse. Eine zentrale Linienführung (vergleichbar mit der im kommunalen Richtplan verankerten Route über die Ringstrasse) wäre ideal, kann jedoch unter den aktuellen

Rahmenbedingungen nicht realisiert werden.

- Die Erschliessung befindet sich im Spannungsfeld zwischen einer optimalen Wunschlinie und geschlossenen Arealen, die ebenfalls verkehrlich angebunden werden müssen.
- Geschlossene Areale stellen für den Bus sowie insbesondere für den Velo- und Fussverkehr eine erhebliche Herausforderung dar. Dies betrifft auch eine mögliche Weiterführung über die Aare. Eine durchgängige Linienführung entlang der geschlossenen Areale ist sicherzustellen. Die Weiterverfolgung einer Verbindung über die Aare nach Steffisburg wird als wichtig erachtet.
- Bei einer Umlegung von Buslinien sind Auswirkungen und Konsequenzen umfassend zu berücksichtigen; etwa Einbussen in der Erschliessungsqualität oder die Verträglichkeit mit dem Veloverkehr. Temporäre Umlegungen werden aus Nutzendensicht häufig kritisch beurteilt.
- Mit der Inbetriebnahme der Bahnhaltestelle ist der ESP langfristig gut erschlossen. Während der Übergangszeit stellt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr jedoch eine erhebliche Herausforderung dar.
- Für ein funktionierendes Gewerbe ist der Güterumschlag mit entsprechenden Fahrzeugen sicherzustellen. Der Bedarf ist von der Gewerbetypologie abhängig. Eine Konzentration des Gewerbeverkehrs auf einen einzigen Standort ist nicht zielführend.

### 5.3 Workshop 2

Die ersten beiden Veranstaltungen standen ganz im Zeichen des gegenseitigen Wissenstransfers. Die aufgeworfenen Fragen und Hinweise verdeutlichten die Komplexität der Aufgabe. Das gewählte Format ermöglichte allen Beteiligten – nicht nur den Bearbeitungsteams –, sich intensiv und fachübergreifend mit dem Entwicklungsgebiet auseinanderzusetzen. Gleichzeitig erhielten alle Beteiligten einen Überblick über die vielfältigen Fragestellungen. Dabei wurde deutlich, wie wichtig es ist, alle Beteiligten auf denselben Wissensstand zu bringen. Diese gemeinsame Basis war entscheidend, um die anspruchsvollen Anforderungen des Werkstatt-Verfahrens zu erfüllen. Die Bearbeitungsteams mussten ihre Ansätze in stark komprimierter Form präsentieren, während alle Beteiligten gefordert waren, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren.

Ab dem zweiten Workshop lag der Schwerpunkt auf der Diskussion der Teambeiträge. Der Anlass begann mit

einer Kurzpräsentation der Arbeitsstände im Plenum, bevor die Lösungsvorschläge an den Arbeitsmodellen diskutiert wurden. Die intensiven Diskussionen erfolgten nach dem Marktplatz-Prinzip: Die Teilnehmenden tauschten sich in thematischen Gruppen mit den Bearbeitungsteams aus und wechselten zwischen den Stationen. Die zentralen Erkenntnisse aus den Marktplätzen wurden anschliessend im Plenum vorgestellt. Die Diskussion entlang der klassischen Themen Siedlung, Freiraum und Verkehr führte erwartungsgemäss zu Überlagerungen bei den Rückmeldungen, mit denen die Bearbeitungsteams umzugehen wussten.

Nach einem offenen Austausch unter allen Beteiligten nahm das Begleitgremium eine Standortbestimmung vor und präziserte die Aufgabenstellung zuhanden der Bearbeitungsteams.

### 5.4 Experten-Werkstatt 2

In der zweiten Experten-Werkstatt lag der Schwerpunkt auf dem Thema öffentlicher Verkehr. Im Zentrum standen insbesondere die Bahnhaltestelle sowie der Busverkehr.

Die Bearbeitungsteams konnten gezielte Fragen direkt mit den jeweiligen Expertinnen und Experten besprechen. Das Programm sowie die Auswahl der Teilnehmenden waren auf die zuvor eingeholten Fragestellungen abgestimmt.

Nebst den spezifischen Rückmeldungen wurden den Teams folgende generellen Hinweise mitgegeben:

#### Grundsätze der Planung

- Es soll nicht mehr mit Varianten gearbeitet werden, sondern mit konkret ausgearbeiteten Lösungsansätzen.
- Für die Erschliessung wird empfohlen, statt Etappen modulare Schritte zu verwenden.
- Mit der baulichen Entwicklung und der Nutzungsänderung werden sich sowohl die Verkehrsmittelwahl als auch die Verkehrsströme verändern. Diese dynamischen Effekte sind in der Planung zu berücksichtigen.

#### Abstimmung Entwicklung - Erschliessung

- Die Module sind auf die jeweilige Entwicklungsphase abzustimmen. Insbesondere muss die Buslinienführung konsequent mit dem städtebaulichen Konzept koordiniert werden.

- Die enge Abstimmung von Entwicklung und ÖV-Erschliessung wird als zentral erachtet. Fuss- und Veloverkehr gelten als flexiblere Komponenten.

### Vernetzung und Mobilität: Verkehrsdrehscheibe

- Das Zusammenspiel zwischen Bus- und Bahnsystem ist zu klären, insbesondere Zeitpunkt und Art der Einbindung.
- Die Bahnhaltestelle muss mit dem städtebaulichen Gesamtkonzept kompatibel sein. Der städtebauliche Auftritt sowie die vorgesehenen Querungen für die unterschiedlichen Nutzergruppen sind darzustellen. Alle relevanten Bahnzustände – vom Grundausbau mit 220 Meter Perronlänge bis zum Vollausbau mit 330 Meter Perronlänge – sind aufzuzeigen, damit die BLS ihre erste Etappe planen kann.
- Die Ausgestaltung der nordwestlichen Bahnquerung als Passerelle und gleichzeitig Nutzung als Hauptzugang zur Bahnhaltestelle wird hinsichtlich der Bewilligungsfähigkeit als risikobehaftet eingeschätzt.

## 5.5 Schlussworkshop

Am dritten Workshop fand die Schlusspräsentation statt. Die Bearbeitungsteams stellten ihre Lösungsvorschläge vor, bevor die Beiträge am Arbeitsmodell nach dem etablierten Marktplatz-Format diskutiert wurden. Um eine ganzheitliche Betrachtung zu fördern, wurden für den dritten Workshop die Gruppen neu zusammengestellt. Der Fokus der Rückmeldungen lag dabei auf den Stärken und kritischen Punkten aus den jeweiligen fachlichen und nutzerorientierten Perspektiven. Die Ergebnisse der Diskussionen wurden im Plenum zusammengefasst und bilden die Grundlage für die Formulierung der Erkenntnisse.

Erkenntnisse und Empfehlungen aus den Gruppen:

### Nutzerinnen und Nutzer, Anspruchsgruppen

- Der südliche Teil des Bearbeitungsperimeters wird voraussichtlich erst zu einem späteren Zeitpunkt auf den Markt gelangen bzw. entwickelt werden.
- Es besteht der Eindruck, dass die militärischen Nutzungen bisher nur begrenzt berücksichtigt wurden. Es wird empfohlen, diese in der weiteren Planung deutlicher abzubilden und ihre Auswirkungen systematisch einzubeziehen.
- Der Vorschlag des Teams HOSOYA SCHAEFER wird als besonders geeignet eingeschätzt, um ein funktionierendes und inklusives Wohnquartier zu entwickeln.

- Positiv hervorgehoben wird, dass Team TEN das Lerchenfeldquartier in seinen Entwurf integriert hat.
- Sämtliche Teams haben sich mit dem Aareufer befasst. Die einfache Zugänglichkeit bei Team CORSO sowie bei Team HOSOYA SCHAEFER wird positiv bewertet. Für den RUAG Campus Nord sind unterschiedliche Lösungen möglich. Der Vorschlag von Team TEN für Park und Ufer weist den grössten Eingriff auf, seine Umsetzbarkeit ist zu prüfen.
- Der sorgfältige Umgang mit dem Bestand beim Team HOSOYA SCHAEFER wird anerkannt. Die bestehenden Gebäude sind identitätsstiftend und bieten gute Potenziale für gewerbliche Nutzungen.
- Die zeitliche Realisierung der Bahnhaltestelle stellt eine zentrale Frage dar. In der Synthese ist dazulegen, wie die Etappen funktionieren und wie die Haltestelle in die jeweiligen Phasen eingebunden wird.
- Es liegen drei teilweise unterschiedliche Freiraumsysteme vor, die voraussichtlich als erstes entwickelt werden.

### Expertinnen und Experten

- Eine gute Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr wird auch vor Inbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle als wichtig erachtet und ist entsprechend sicherzustellen.
- Die Busführung auf der Uttigenstrasse entspricht nicht vollständig der Funktion der Strasse und darf die Velosachse nicht beeinträchtigen. Tempo 30 wird als Faktor gesehen, der die Verträglichkeit zugunsten des Velos verbessert.
- Die Buslinienführung zwischen der Uttigenstrasse und dem Bahnhof Thun muss weiterhin im Detail geprüft werden.
- Anträge zur direkten Anbindung von Uetendorf ans Busnetz der Stadt Thun wurden bisher abgelehnt (Doppelschliessung resp. Konkurrenzierung Bahn/Bus). Vor dem Hintergrund der aktuellen Ausgangslage ist diese Frage erneut zu prüfen.
- Für die weitere Planung der Bahnhaltestelle steht die Frage im Vordergrund, wo die Hauptadresse zu verorten ist und ob sich dieser Standort im Verlauf späterer Entwicklungsphasen verschiebt. Die Teams haben ihre jeweiligen Überlegungen dazu dargelegt.
- Ortsbild: Positiv hervorgehoben wurde, dass nicht nur inventarisierte und geschützte Bauten, sondern auch der übrige Gebäudebestand als identitätsstiftendes Element einbezogen wird. Das Zusammenspiel von Gassen und Gebäuden spielt dabei eine zentrale

Rolle, ebenso die Stärkung spezifischer Räume. Die Teams haben ihre jeweiligen zugrundeliegenden Überlegungen bezüglich der vorgeschlagenen Höhenentwicklung ausgeführt.

- Für die weitere Planung der Siedlungsentwässerung ist relevant, wo Leitungskorridore geführt werden können. Die Teams haben ihre Überlegungen dazu ausgeführt.

### Begleitgremium

Das Gremium zeigte sich erfreut über die hohe Qualität der eingereichten Beiträge. Im Vergleich zum letzten Workshop wurde ein deutlicher Fortschritt in der Ausarbeitung der Lösungsvorschläge festgestellt. Für die nun folgende Synthesephase liegt eine solide Grundlage vor.

Das Begleitgremium präsentiert anlässlich des Schussworkshops eine erste Würdigung der Beiträge der Bearbeitungsteams. Diese sind im Kapitel 6 aufgeführt.

Zudem hat das Begleitgremium eine erste Einschätzung präsentiert, welche Themen sich im Verlauf des Verfahrens erhärtet bzw. bestätigt haben. Es handelt sich dabei um folgende Punkte:

- Entlang der Aare wird ein durchgängiger Freiraum mit hoher Qualität benötigt.
- Die bestehenden Strukturen bieten eine gute Grundlage für eine hochwertige städtebauliche Entwicklung.
- Es braucht eine klare freiräumliche Ordnung und deren Verortung ist von zentraler Bedeutung.

Gleichzeitig wurden auch die Punkte benannt, bei denen zwischen den Teams Unterschiede bestehen und die zu klären sind:

- Soll der Stadtteil eigenständig definiert oder stärker mit dem umliegenden Gebiet verzahnt sein?
- Wie dicht sollen die Freiräume ausgestaltet sein?
- Welche Elemente schaffen Orientierung: starke lineare Strukturen oder punktuelle Akzente?
- Welche der vorgeschlagenen öffentlichen Nutzungen sind für das Gebiet tatsächlich erforderlich und welche vertragen sich mit der gewerblichen Nutzung?

Basierend auf den Lösungsvorschlägen der Bearbeitungsteams und den gewonnenen Erkenntnissen hat das Begleitgremium die Schlussfolgerungen abgeleitet und Empfehlungen zuhanden der Auftraggeberinnen formuliert.



# 6 BEITRÄGE

# TEAM CORSO

## 6.1 Team CORSO

### Städtebau und Architektur (Federführung)

Atelier Corso GmbH

### Landschaftsarchitektur

Lorenz Eugster Landschaftsarchitektur und Städtebau GmbH

### Städtebau und Architektur

Güller Güller architecture urbanism

### Sozialraum

HSLU Institut für Soziokulturelle Entwicklung

### Mobilität und Verkehr

INFRAS AG





Aareweg

Parkdurchwegung

Aare-Bötel (Zugang/ Ausgang)

AMP-Strasse

Schwabmattweg

Zugang Aareweg

Näherholungs- / Naturpark

Aarebrücke

Flachgewässer/ Tümpel

Flussvegetation

Retention

Zwillingsbrücke

Werk Boskett

Werkgasse

Zugang Aareweg

Almendstrasse

ökologische Aufwertungsmaßnahmen

Gleis/ Ruderal Boskett

Bahnhof Boskett

Aarebalkon

Chaussierter Platz

Picknick

Vegetationsinsel

Retentionsfläche

Almendgasse

Treffpunkt

Strassenbegleitende Baumreihe

Pumptrack unter der Brücke

Vegetations- / Programmband

Spielplatz

Retentionsfläche

Wasser leiten

Vegetationsband

Retentionsfläche

Vegetationsinsel

Treffpunkt

Bahnhofswiese

Liegewiese

Aareweg

Aarebrücke

Zugang Aareweg

Aare Boskett

Almend Boskett

Retentionsfläche

Vegetationsband

Chaussierter Platz

Bushof Boskett

Ankunft/ Abfahrt

Strassenbegleitende Baumreihe

Unterführung

Vegetationsband

Retentionsfläche

Almendstrasse

## 6.2 Würdigung Beitrag Team CORSO

### Leitidee: Aarestadt und öffentlicher Ring

Die Entwicklungsstrategie des Bearbeitungsteams baut stringent auf der Leitidee eines neuen öffentlichen Verkehrsrings auf. Die vorgeschlagenen Buslinienführungen sollen schrittweise städtebauliche Entwicklungen auslösen und damit den Transformationsprozess des Gebiets langfristig stützen. Dieser Ansatz ist aus immobilienökonomischer Sicht überzeugend: Neue ÖV-Erschliessungen steigern erfahrungsgemäss die Standortattraktivität und setzen wichtige Impulse für Investitionen und Bautätigkeit.

Der Ring umfasst die Uttigenstrasse, die Alpenbrücke sowie die heutige arealinterne Strasse nördlich der Allmendstrasse (künftig Ostflügelstrasse). An den beiden Knoten entlang der Uttigenstrasse ist aufgrund der Fussgängerunterführung bzw. Brücken keine durchgängige Buslinie realisierbar, die vorgeschlagenen Haltepunkte liegen jedoch in guter Fussdistanz.

An den drei zentralen Knotenpunkten werden sogenannte «Boskette», von starken Grünstrukturen geprägte Platzräume, gesetzt. Diese wirken adressbildend und dienen als Übergangsräume zwischen den Arealen nördlich und südlich der Bahnlinie. Die «Bosketten» haben über die gesamte Bearbeitungszeit an räumlicher und gestalterischer Kraft verloren. Sie gehen wenig auf den lokalen Kontext ein, und auch eine grossräumigere Betrachtung fehlt. Zusätzliche Vorplätze wie im Süden zwischen den beiden südlichen Bosketten schwächen die Wichtigkeit und Prägnanz der Eck- bzw. Knotenpunkte.

### Kulisse und Stadtraum

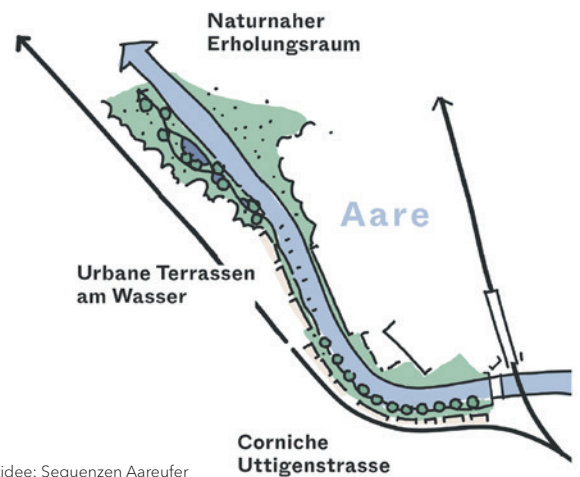
Städtebaulich wird das Kernareal als ein Ort gelesen, der von unterschiedlichen urbanen Schichtungen mit spezifischem Charakter geprägte ist:

- dem «Aareufer», das sich zum RUAG Campus Nord hin in einen landschaftlich geprägten Parkraum öffnet,
- der linearen «Aarestadt» entlang der Uttigenstrasse, die von kleinteiligen Strukturen lebt,
- und dem «Kern-Dreieck», das mit grossmassstäblichen Volumen, hohem Anteil an Freiflächen und einem Hochpunkt an der «Boskette» bei der Alpenbrücke markant akzentuiert wird.

Im Areal «Aareufer» ist die konsequente Vernetzung mit bestehenden Wegen und Strassen ein klarer Mehrwert.



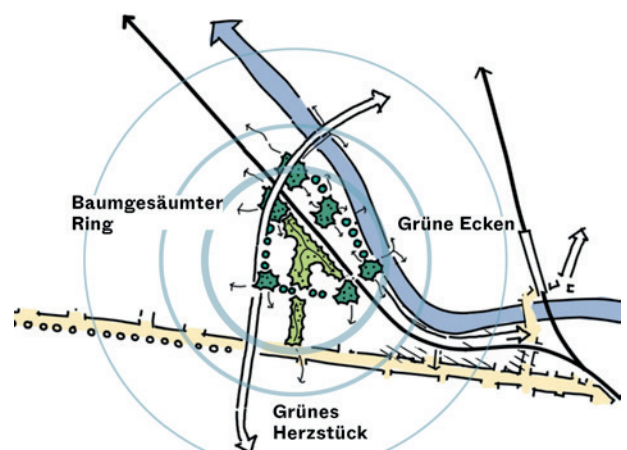
Leitidee: Aarestadt Thun



Leitidee: Sequenzen Aareufer



Leitidee: Mit einem öffentlichen Ring zugänglich machen



Leitidee: Boskette: Gehölzgruppen prägen den ESP



Sie stärkt die Durchlässigkeit zwischen Natur- und Erholungsraum und urbaner Nutzung. Im Bereich des «RUAG Campus Nord» jedoch wirkt die parkartige Anlage noch zu undifferenziert und entwickelt keine eigenständige Identität. Die «Aarestadt» sucht ein ausgewogenes räumliches Gefüge zwischen Bestand und Neubauten, zwischen Kontinuität und Innovation: zum einen mit der Weiterführung bestehender gassenartiger Räume, zum anderen mit einer spezifischen Höhenstaffelung und somit erkennbaren Verdichtung Richtung Alpenbrücke. Die Uttigenstrasse wird gesäumt von kleinen Vorplätzen, die eine gut austarierte Abfolge von spezifischen Identitäten und damit einhergehenden Orientierungspunkte bilden. In Richtung «RUAG Campus Nord» hingegen dehnt sich der öffentliche Raum entlang der Uttigenstrasse bis zu den Gebäuden aus, was sich nachteilig auf Qualität und Funktionalität auswirkt. Der öffentliche Raum verliert durch die Gleichwertigkeit an Kraft.

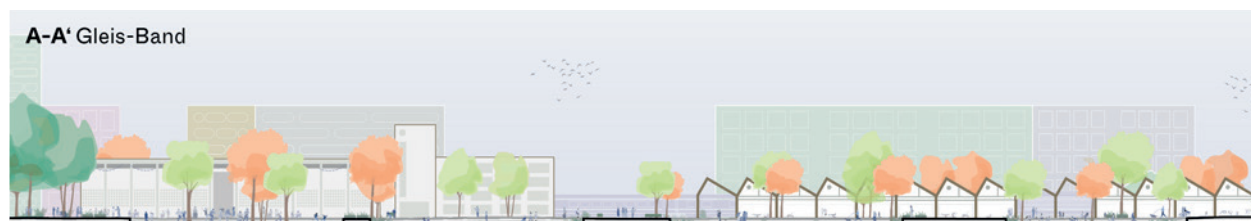
Räumlich wird die markante Scheddach-Halle entlang der Geleise freigespielt und erhält eine angemessene Präsenz zwischen den neuen, mehrgeschossigen Gebäuden. Sie markiert die zukünftige Bahnhofstetelle, die über drei Zugänge erschlossen ist. Dabei bildet der mittige Zugang städtebaulich wie freiräumlich eindeutig die Hauptadresse, unterstützt durch die grosszügig und funktional gesetzten Freiräume beidseits der Gleise.

Das «Kern-Dreieck» ist bereits heute ein grossmasstäblich geprägter Raum. Die vorgeschlagene volumetrische Weiterführung dieses Massstabs ist grundsätzlich nachvollziehbar; jedoch wirken die entstehenden Zwischenräume zu gleichförmig, ebenso die Höhenstaffelung, die keine klare Absicht erkennen lässt. Ein oder mehrere klar gesetzte Hochpunkte Richtung Bahnhofstetelle sind denkbar. Der vorgeschlagene öffentliche «lineare» Raum entlang der Bahnlinie wirkt in Kombination mit der Scheddach-Halle, die als überdachter Freiraum fungiert, überdimensioniert und lässt eine räumliche Spannung vermissen. Ganz allgemein wären eine dichtere Bebauung und eine stärkere Hierarchisierung der öffentlichen Räume wünschenswert.

### Nutzung und Angebot

Eine hohe Nutzungsdurchmischung wird im gesamten Perimeter vorgeschlagen, wobei ausschliesslich in der «Aarestadt» Wohnen vorgesehen ist. Inwiefern dieser Wohnanteil für das Gebiet einen ausreichenden Mehrwert bildet, ist zu prüfen. Die vorgeschlagene Verteilung der Wohnnutzung auf ein bis zwei Geschosse je Gebäude ist weder inhaltlich noch wirtschaftlich überzeugend.

Im «Kern-Dreieck» findet ein breites Spektrum an Forschung, Produktion und gewerblicher Nutzung Platz. Städtebaulich wird an der bestehenden linearen Struktur



festgehalten und weitergeführt. Wichtig ist die Gewährleistung einer grossen Flexibilität von unterschiedlichen Bautypologien wie beispielsweise grossflächige Produktionshallen, innerhalb eines qualitätsstiftenden Freiraumgerüsts. Dieses kommt aus der Studie wenig hervor.

### Ökologie und Stadtklima

Der städtebauliche Ansatz überzeugt durch die klare Organisation der Entwicklung des ESP über eine robuste und hierarchisch aufgebaute Freiraumstruktur. Im stärker urbanisierten Bereich wird diese Struktur durch ein System aus Gassen und Plätzen geschaffen, das den Stadtraum gliedert und differenzierte Aufenthaltsqualitäten verspricht. Die Gassen fungieren als verbindende Elemente im Quartier, während die baumbestandenen Boskette als identitätsstiftende Orte mit eigener räumlicher Präsenz ausgebildet werden. Auf übergeordneter Ebene verknüpft ein entlang der Zwillingbrücke geführtes Vegetations- und Programmband die unterschiedlichen Stadtteile und stärkt deren räumlichen Zusammenhang. Ergänzt wird dieses System durch die Aufwertung des Aareufers zu einem Naherholungs- und Naturpark, der als kontinuierliche Wege- und Freiraumverbindung mit erholungsbezogenen und ökologischen Qualitäten auf gesamtstädtischer Ebene wirksam werden soll.

Gewürdigt wird insbesondere die konsequente städtebauliche Strukturierung über Freiräume. In ihrer Robustheit ist diese Struktur grundsätzlich geeignet, eine transformative und etapierte Stadtentwicklung aufzunehmen und langfristig zu tragen. Damit leistet sie einen relevanten Beitrag zu einer qualitätsvollen Entwicklung des Quartiers. Positiv hervorgehoben wird zudem, dass das Team aufzeigt, wie mit der vorgeschlagenen Freiraumstruktur unterschiedliche Freiraumqualitäten sowie eine erhebliche Anzahl an Bäumen realisiert werden können.

Kritisch angemerkt wird hingegen, dass die Freiraumstruktur zwar eine klare städtebauliche Ordnung erzeugt, ihre qualitative Wirksamkeit in Bezug auf Schwammstadtprinzipien, Biodiversität und Temperaturregulierung jedoch nicht ausreichend nachgewiesen ist. Es bestehen Zweifel, ob die vorgesehenen Freiflächen die erforderlichen quantitativen Leistungen tatsächlich erbringen können. Ebenso wird eine Unsicherheit hinsichtlich der freiräumlichen Qualitäten im Bereich «Aarestadt» gesehen. Die ost-west-orientierten, sechs- bis zehngeschossigen Gebäude lassen erwarten, dass nur begrenzt Sonnenlicht in die Gassen fällt. Inwiefern unter diesen Bedingungen sozial, stadträumlich und ökologisch hochwertige Stadträume entstehen können, erscheint fraglich, insbesondere vor dem Hintergrund der vorgesehenen Wohnnutzungen.

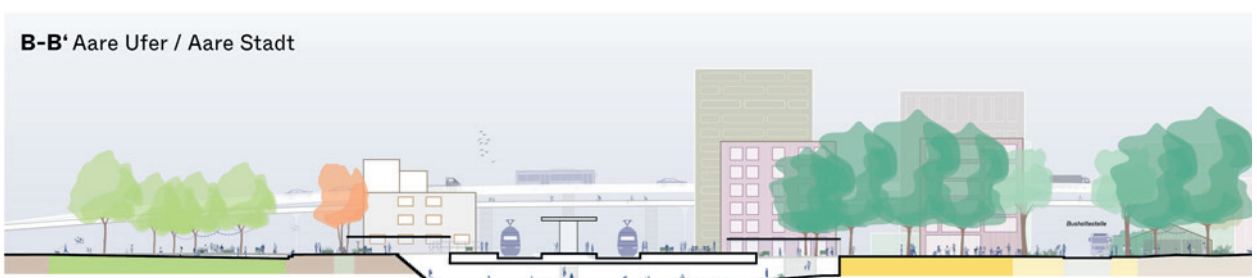
### Vernetzung und Mobilität

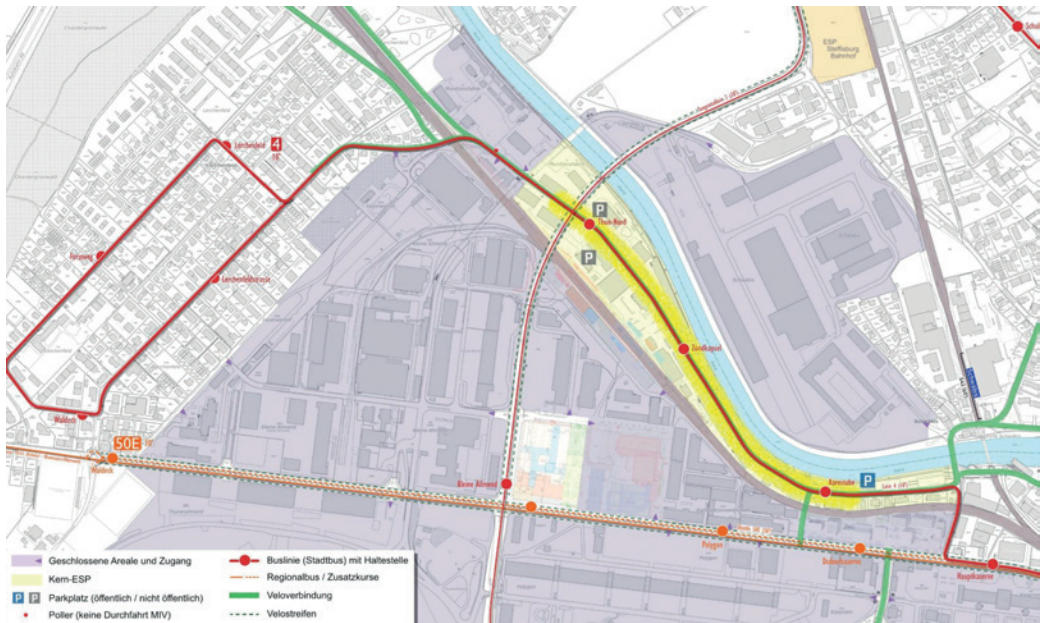
Team CORSO hat als einziges den ESP von der verkehrlichen Seite her entwickelt und sich schon von Beginn an auf ein Ringsystem rund um die Bahnhaltestelle abgestützt. Dies mit dem Argument, ein funktionsfähiges Verkehrssystem zu haben, auch wenn die Bahnhaltestelle nicht realisiert werden kann.

Das Ringsystem überzeugt und hat sich in Verlauf der Erarbeitung als sehr robust gegenüber Anpassungen bei der städtebaulichen Entwicklung gezeigt. Hingegen zeigt das Ringsystem wenig Mehrwert auf, wenn dann die Bahnhaltestelle realisiert würde.

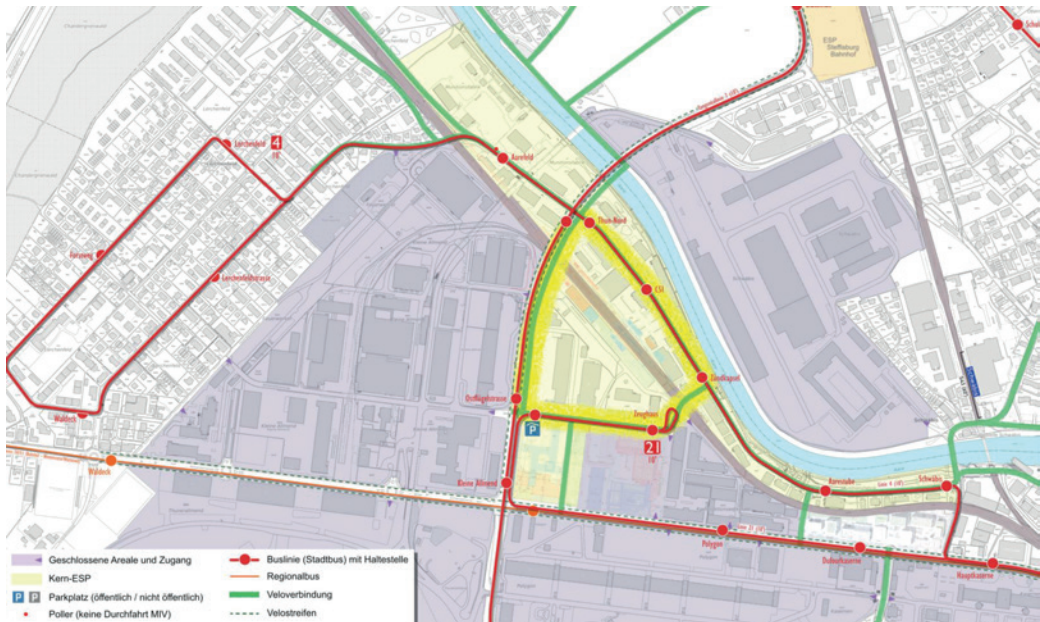
### Verkehrsdrehscheibe

Der Vorschlag behandelt die Bahnhaltestelle bewusst nachrangig. Während die Sicherstellung des verkehrlichen Funktionierens vor der Inbetriebnahme eine klare Stärke darstellt, entsteht ab der Inbetriebnahme ein Defizit.

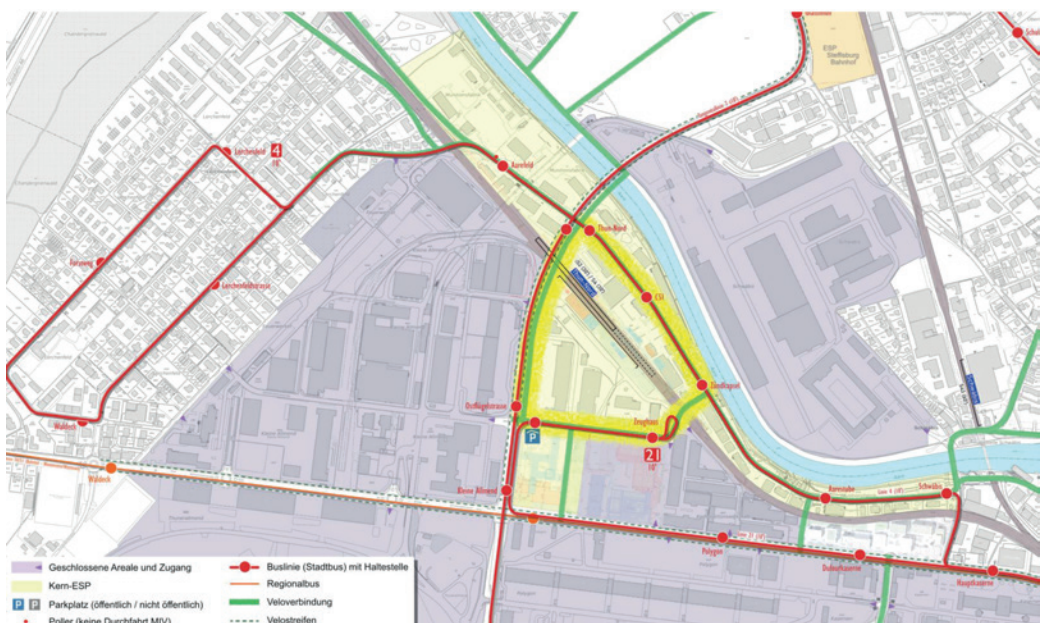




Verkehrskonzept: Zustand 1: Verstärkte Entwicklung an der Uttigenstrasse



Verkehrskonzept: Zustand 2: ESP, aber noch ohne S-Bahn-Haltestelle



Verkehrskonzept: Zustand 3: ESP, Zielzustand mit S-Bahn-Haltestelle

Die Lage der Bahnhaltestelle an der nordwestlichen Position suggeriert einen Schwerpunkt des Perronzugangs auf Seite Alpenbrücke, als Teil des Ringsystems. Tatsächlich liegt durch die Anordnung der Bushaltestelle bei der Unterführung Zündkapselwerk der Schwerpunkt des Perronzugangs jedoch am anderen Ende der Perrons, ebenfalls ein Element dieses Ringsystems.

### Gebietsinterne Erschliessung

Die Orientierung der Buslinienführungen entlang der Elemente des Ringsystems folgt der Logik der gesamtverkehrlichen Konzeption. Die Führung durch die Uttigenstrasse ist zweckmässig und ermöglicht eine angemessene Erreichbarkeit des Gebiets nördlich der Bahnlinie. Der Endpunkt der Buslinie an der Ecke Ostflügelstrasse/Unterführung Zündkapselwerk scheint auf den ersten Blick weit entfernt von den Entwicklungsschwerpunkten, im Zusammenhang mit einer späteren Anbindung der Bahn von Seite Unterführung sowie durch die Anordnung weiterer Mobilitätsdienstleistungen an dieser Ecke ist die Wahl jedoch schlüssig. Die Anordnung einer Bushaltestelle auf der Alpenbrücke direkt über den Perrons erlaubt im Zusammenspiel mit der sogenannten «Zwillingsbrücke» einen maximal direkten Zugang zu den Perrons. Hingegen unterstreicht der Verzicht auf eine Busendhaltestelle näher beim mittleren Perronzugang die untergeordnete Bedeutung der Bahnhaltestelle im vorliegenden Vorschlag.

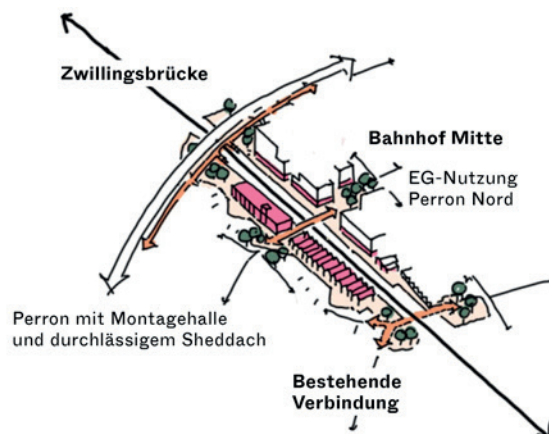
Die Führung der Hauptachsen des Veloverkehrs auf dem Ring fügt sich passend in die Gesamtkonzeption des Verkehrs ein. Der Anschluss ab Allmendstrasse durch das «grüne Herzstück» wird als zielführend beurteilt. Die Querung über die Bahn mit jeweils einer Rondelle auf beiden Seiten zur Höhenüberwindung könnte hingegen einen gewissen Widerstand für die Nutzung darstellen. Mit nur einer Querung der Aare bei der Alpenbrücke ist die Vernetzung Richtung Norden eher bescheiden ausgestaltet. Dies deckt sich jedoch mit der defensiven Haltung bezüglich einer Transformation des Gebiets nördlich der Aare. Der Fussverkehr ist filigran ausgestaltet; die Gebäudestruktur erlaubt eine hohe Durchlässigkeit und eine gute Aufenthaltsqualität. Dies unterstreicht die hohe Bedeutung des Fussverkehrs im Gesamtkonzept.

Die Führung des motorisierten Individualverkehrs ist bewusst untergeordnet gehalten und begrenzt sich auf die Ostflügelstrasse sowie die Uttigenstrasse als Elemente des Rings. Die Zugänglichkeit der Gebäude innerhalb

des Rings ist nicht klar erkennbar, die Flächen scheinen jedoch mischverkehrstauglich. Die Parkierung ist in «Zustand 2 und 3» mit einer zentralen Parkierung bei der Ostflügelstrasse schlüssig, die Parkierung in «Zustand 1» zeigt hingegen keine Aufwärtskompatibilität zu den «Zuständen 2 und 3».

### Fazit und Empfehlung

Das Projekt überzeugt in der grossräumigen Lesart und in der konsequenten Verknüpfung von Mobilitäts- und Entwicklungsstrategie, zeigt jedoch insbesondere im Umgang mit den Bosketten, den öffentlichen Räumen, der Nutzungsverteilung und dem Umgang mit der Bahnhaltestelle Schwächen. Die städtebaulichen Setzungen bleiben in Teilen zu undifferenziert, wodurch wichtige Hierarchien und Identitäten verloren gehen. Insgesamt verfügt der Ansatz über Potenzial, bedarf jedoch einer klareren räumlichen Präzisierung und programmatischen Schärfung.



Leitidee: Stadthalt mit wiedererkennbaren Perrons und Zugängen



# TEAM HOSOYA SCHAEFER

## 6.3 Team HOSOYA SCHAEFER

### Städtebau und Architektur (Federführung)

Hosoya Schaefer Architects AG

### Landschaft und Freiraum

Uniola AG

### Mobilität, Verkehr und Nachhaltigkeit

B+S AG Ingenieure und Planer

### Nutzung und Sozialraum

Zeugin-Gölker Immobilienstrategien GmbH





## 6.4 Würdigung Beitrag Team HOSOYA SCHAEFER

### Leitidee: Ein resilientes räumliches Gerüst für eine offene Zukunft

Die Verfassenen leiten aus der Lesung der vorhandenen, das Areal umspannenden Erschliessungsstruktur – Alpenbrücke, Uttigenstrasse und Ostflügelstrasse – eine primäre Raumordnung ab. Basierend auf dem Baubestand wird eine sekundäre Binnenstruktur entwickelt, die an drei Stellen die Bahnlinie unterquert und das Gebiet Uttigenstrasse und das Gebiet südlich der Bahnlinie verbindet. Überzeugend werden an den charakteristischen Kreuzungspunkten, die teils bereits über identitätsstiftende Elemente verfügen, sogenannte «Trittsteine» festgelegt. Diese sind der «Zündkapselplatz» im Südosten, wo sich auch der Bahnzugang befindet, der neue «Haltestellenplatz» mit Buswendeschleife sowie der nördliche «Brückenplatz». Er wirkt als Scharnier zwischen den Baustrukturen, dem Abgang von der Haltestelle der tangentialen Buslinie auf der Alpenbrücke und dem Park an der Aare. Dieses polyzentrisch aufgebaute Gerüst ist schlüssig und geht selbstverständlich aus der Struktur der Bestandsbauten hervor. Der Baubestand bzw. der Charakter seiner Körnung und seines Massstabs prägt die beiden Gebiete südlich und nördlich der Bahnlinie. Das Team verbindet die Seiten ausschliesslich durch Unterführungen, verstanden als «lange Stadträume» und verzichtet auf eine oberirdische Verbindung im Bereich der Alpenbrücke. Zwischen den Baukörpern, dem sekundären Strassennetz abgewandt, spannen sich tertiär Gassen und Höfe auf: Im Gebiet südlich der Bahnlinie Werkgassen bzw. -höfe und im Gebiet zwischen Uttigenstrasse und Bahnlinie Wohngassen und -höfe. Die Grünräume leiten sich aus einer grossmassstäblichen Lesung von Thun Nord von aussen nach innen ab. Zwischen den übergeordneten starken Freiraumelementen – Aare und Allmend – ziehen sich mäandrierende Grünadern durch das Raumgerüst und verbinden die Trittsteine sowie den Park des B5 Campus im Süden und den «Campuspark» an der Aare.

### Kulisse und Stadtraum

Basierend auf diesen Raumstrukturen leitet das Team eine Parzellierung ab, um den öffentlichen Raum zu sichern. Mit ihrer konsequenten Entwicklung aus der Disposition des Bestandes – mit einzelnen korrigierenden Ersatzneubauten, Aufstockungen und Neusetzungen – wird nicht nur eine auf der Zeitachse sinnvolle Transformation ermöglicht, sondern auch der denkmalpfle-



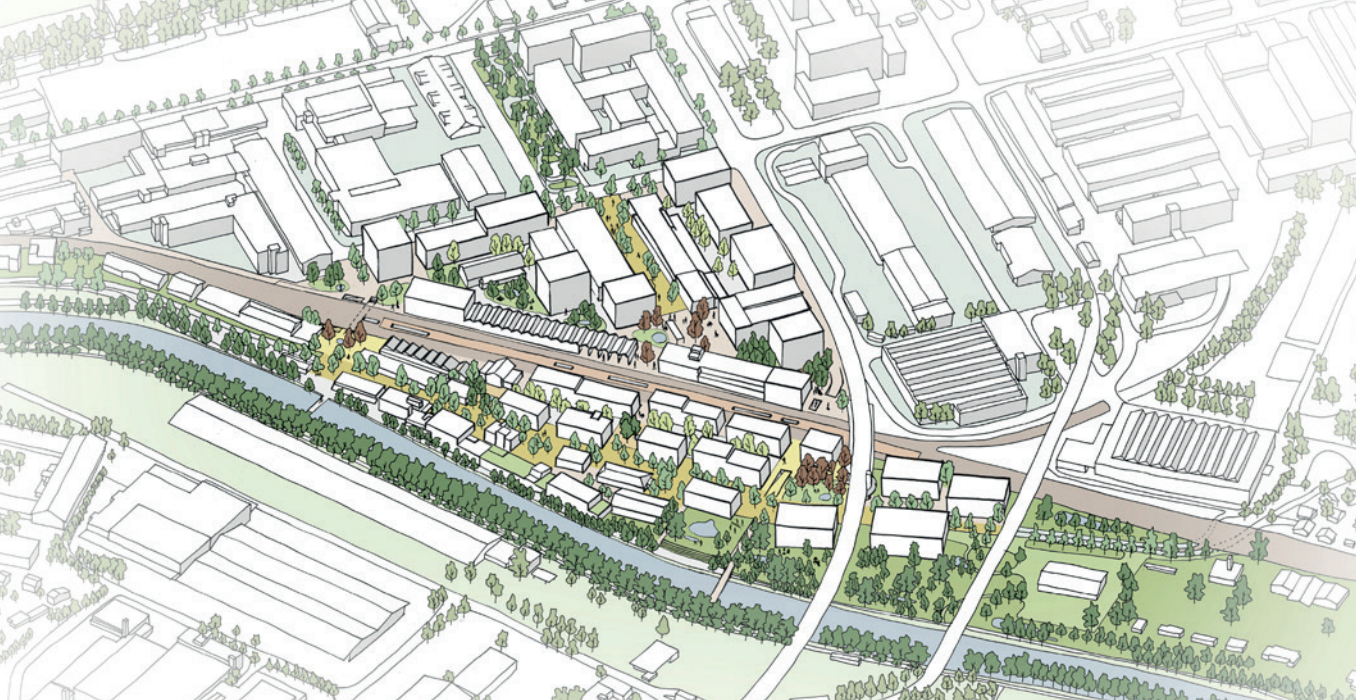
Öffentliche Strassenräume bilden das Rückgrat



Trittsteine und wichtige Verbindungen vernetzen



Grünräume schaffen Aufenthaltsqualität



gerische Wert des Industriekulturerbes erhalten und identitätsstiftend in die Zukunft transportiert. An der Uttigenstrasse wird eine kleinteilige, urbane Dichte aufgezeigt. Unklar erscheint jedoch der Übergang zum «Campuspark», wo die Bebauung unkontrolliert «ausläuft». Bezüglich Höhenentwicklung bleibt der Vorschlag teils vage. Im Gebiet Uttigenstrasse wirkt die Gleichförmigkeit der Baukörperproportionen mit leichtem Höhenanstieg hin zu den massigeren Campus-Bauten nachvollziehbar und angemessen. Im Gebiet südlich der Bahnlinie wirken hingegen besonders die punktuellen Neusetzungen gegenüber der Bahn und entlang der Alpenbrücke in ihrer Höhe zu indifferent. Ein Profil bezüglich Bauhöhen wäre zu schärfen bzw. eine räumlich präzisere Aussage bezüglich ihrer Bedeutung für die Plätze, die Ränder und Übergänge zur Bahn vorzunehmen.

### Nutzung und Angebot

Bezüglich Nutzung propagiert das Team im Gebiet Uttigenstrasse den höchsten Wohnanteil, dies insbesondere in den Neubauten entlang der Bahn und zum «Campuspark» hin. Die Dimensionen und die Öffentlichkeit der Wohngassen bzw. Wohnhöfe werden kritisch hinterfragt. Räumlich wirken sie zu gleichwertig im Verhältnis zur Uttigenstrasse, womit auch ihre Hierarchie bezüglich Öffentlichkeitsgrad unklar erscheint. Im südlichen Gewerbeteil werden punktuell Wohnnutzungen vorgeschlagen, die fraglich sind.

### Ökologie und Stadtklima

Der städtebauliche Ansatz basiert auf der Weiterentwicklung prägender Hochbautypologien aus dem Bestand. Die Freiraumtypen sind diesen Bautypologien direkt zugeordnet und manifestieren sich primär als Gassen- und

Hofräume. Der Freiraum wird damit nicht als eigenständige Struktur verstanden, sondern als abgeleitete Komponente der baulichen Setzung. Übergeordnet wird mit der Haupterschliessungsachse entlang dem Bypass sowie mit der Uttigenstrasse und der Ostflügelstrasse eine Ost-West-Verbindung etabliert, die eine grundsätzliche räumliche Ordnung und Vernetzung innerhalb des Perimeters sicherstellen soll.

Beidseits der Gleisanlagen werden sogenannte Vorzonen ausgebildet, die als stadträumliche Träger des sozialen Lebens sowie der städtischen Identität des ESP konzipiert sind. Ergänzend wird das Aareufer als parkartige Struktur vorgeschlagen, die einen landschaftlich geprägten Naherholungsraum formuliert und eine wichtige übergeordnete Freiraumfigur darstellt.

Gewürdigt wird der Ansatz, städtebauliche Typologien aus dem Bestand heraus zu entwickeln und diese mit Freiraumtypen zu verknüpfen, um potenziell qualitätsvolle Stadträume zu erzeugen. Insbesondere die freiräumliche Aufwertung der Uttigenstrasse wird als städtebauliche Qualität erkannt, da sie als gefasster Stadtraum zur Belebung und Adressbildung beitragen kann. Insgesamt bleibt der Freiraum jedoch zu wenig tragend, um die Entwicklung atmosphärisch und stadträumlich zu prägen. Die stark hochbauorientierten Typologien erweisen sich im Kontext des Freiraums als nicht ausreichend wirksam, um dem ESP eine eigenständige räumliche Identität und Aufenthaltsqualität zu verleihen.

Es entstehen freiräumliche Restflächen, die als «grüne Pausen» beschrieben werden, deren räumliche Qualität, Nutzbarkeit und atmosphärische Wirkung jedoch be-

### Schemaschnitt



grenzt bleiben. Diese Flächen sind nur schwach gefasst und leisten keinen substanziellen Beitrag zur stadträumlichen Kohärenz. Zudem sind die Leistungsfähigkeiten der Freiräume in Bezug auf Schwammstadtprinzipien, Biodiversität und langfristige Adaptionfähigkeit nicht nachvollziehbar aufgezeigt. Auch die angekündigten Effekte der städtebaulichen Setzung hinsichtlich Durchlüftung und klimatischer Kühlung bleiben unbelegt. Es bestehen begründete Zweifel, dass die vorgeschlagene Anordnung der Baukörper tatsächlich zu einer verbesserten Frischluftversorgung und klimatischen Entlastung führt.

Insgesamt erscheint die städtebauliche Strategie, den ESP primär über Hochbautypologien und deren Ableitung aus dem Bestand zu entwickeln, nur bedingt erfolgsversprechend. Der Freiraum übernimmt keine eigenständige strukturierende Rolle und vermag die angestrebte Stadtatmosphäre und räumliche Qualität nicht ausreichend zu tragen.

### Vernetzung und Mobilität

Der Umgang mit Verkehr und Mobilität erfolgt sehr pragmatisch. Im Verlauf der Erarbeitung haben die einzelnen Verkehrsnetze an Klarheit gewonnen. Das Zusammenspiel der Verkehrsnetze ist in sich schlüssig und zielführend.

### Verkehrsdrehscheibe

Die Anordnung des Bahnhaltepunkts erfolgt eingemittelt zwischen Alpenbrücke und Zündkapselabrik. Die Zugänglichkeit mit drei Querungen wird bereits in der ersten Ausprägung schon vollwertig entwickelt und erfordert für den Vollausbau keine Anpassung mehr. Die Bahn ergänzt die restliche verkehrliche Erschließung, ohne dass sie diese davon abhängig macht. Einzig die Einführung einer neuen Buslinie mit Endhaltepunkt bei der Bahnhaltestelle wird erst mit deren Inbetriebnahme Sinn machen.

### Gebietsinterne Erschließung

Die Verlegung der Buslinie 4 in die Uttigenstrasse mit Weiterführung ins Lerchenfeld ermöglicht eine zeitnahe Aufwertung der Erreichbarkeit des Gebiets nördlich der Bahnlinie. Dieses besitzt aktuell auch das höchste Potenzial für eine schnelle Transformation. Die Linienführung auf der Ostseite ab Bahnhof via Scheibenstrasse muss aber noch im Detail geprüft werden.

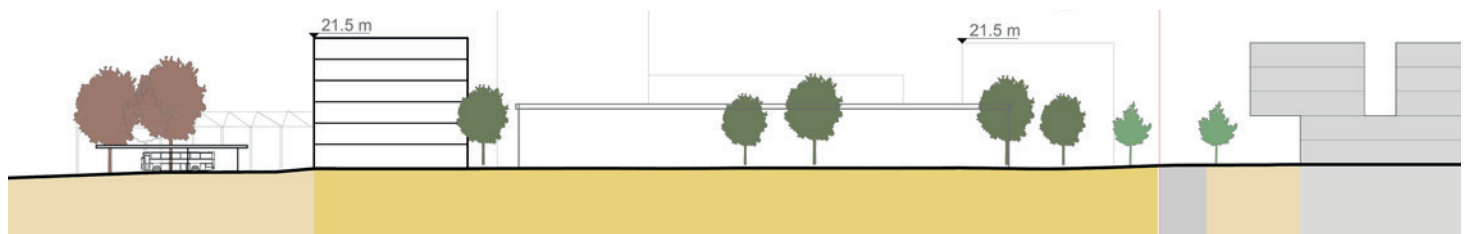
Die mit der Verlegung der Buslinie 4 entstehende Versorgungslücke in der Allmendstrasse wird mit einer neuen Buslinie mit Bedienung der Bahnhaltestelle von Süden her gefüllt.

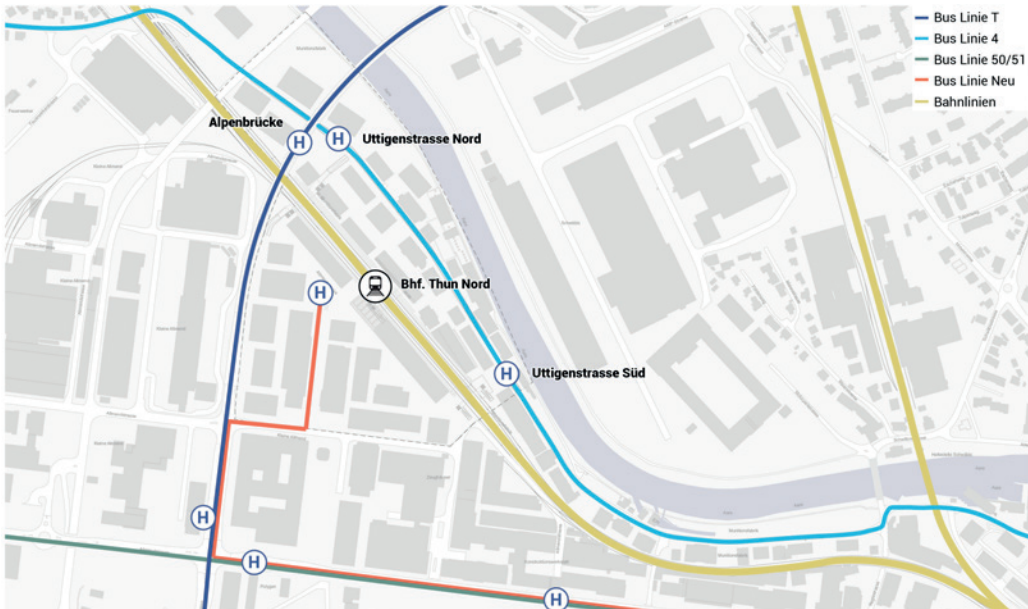
Der Haltepunkt der tangentialen Buslinie (Linie 7) auf der Alpenbrücke nördlich des Gleisfelds ist gut gewählt und ergibt keine Zwänge für die Ausgestaltung der Bahnanlagen und -Perrons. Zudem liegt sie in Nachbarschaft zur geplanten Haltestelle der Buslinie 4 in der Uttigenstrasse. Hingegen werden ab dieser Bushaltestelle die Zugänge zu den Bahnperrens lang.

Die Buskonzeption ist schlüssig und umsetzungsgerichtet. Sie stellt eine solide Möglichkeit zur busseitigen Erschließung des ESP dar.

Die Anordnung der Velo-Hauptachsen in der Uttigenstrasse und entlang der Alpenbrücke ist gut gewählt, wobei die Linienführung entlang der Alpenbrücke noch im Detail geprüft und bestätigt werden muss. Die Querung der Bahnlinie in der Verlängerung der Achse entlang der Alpenbrücke ist stimmig und auch das eingezeichnete Potenzial einer möglichen Weiterführung über die Aare fügt sich schlüssig zum restlichen Velowegnetz.

Der Verzicht auf eine zweite Bahnquerungsachse für Velos wird bedauert, eine feinere Vermaschung der Velonetze beidseits der Bahnachse würde begrüsst. Ebenso wäre eine stärkere Vernetzung über die Aare passend.





Mobilität: öffentlicher Verkehr



Mobilität: Veloverkehr



Mobilität: motorisierter Individualverkehr / Logistik

Das Fusswegnetz ist massvoll angeordnet und durchsetzt das Gebiet effizient. Die dreifache Querung der Bahnachse ist gut gewählt. Der Versatz bei der mittigen Querung erscheint auf den ersten Blick als Umweg, ist aber durch die Rampen, die in die Gebäude integriert werden, nachvollziehbar und sinnvoll. Die vorgeschlagenen Querungen über die Aare sind schlüssig

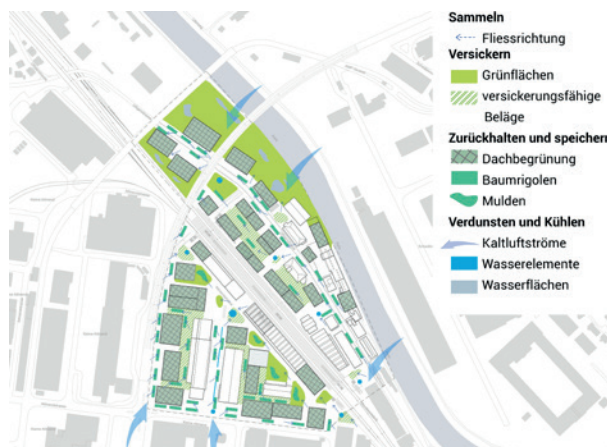
Die knappe und eher periphere Erschliessung des Südteils mit K+R beim «Haltestellenplatz» sowie einem Mobilitäts-Hub trägt dem Wunsch einer MIV-armen Gebietsentwicklung angemessenen Rechnung. Die Anordnung eines zentralen Mobilitäts-Hubs mit verschiedenen Mobilitätsangeboten ist zeitgemäss und in guter Nähe zur Bahnhofstabelle. In Kombination mit der Parkierung ist die Lage weiter abzuwägen, da damit Verkehr tief ins Areal gebracht wird. Das darüberhinausgehende feinmaschige Logistiknetz wiederum erlaubt eine gute Erreichbarkeit des ansässigen Gewerbes.

### Fazit und Empfehlung

Das Projekt hat sich über die Stufen der Workshops stark entwickelt. Gewisse initiale Themen blieben konstant, andere wurden wieder verworfen, neue implementiert. Die konsequente Besinnung auf den Bestand führte interessanterweise zurück zu grundlegenden Erkenntnissen der Analyse: Der Ort birgt eine Vielfalt an Potenzialen und Identitäten im Bestand, die freigelegt, aktiviert und neu verknüpft werden wollen. Gestalterische Themen müssen dem Ort nicht aufgesetzt werden. Aus der konsequenten Lesung des Ortes führt die Interpretation zu einem robusten Gerüst, das Transformation ermöglicht. Dieser produktive und engagierte Prozess des Teams leistet einen sehr reflektierten, stabilen und wertvollen Beitrag zur Zukunft von Thun Nord.



Flexible Gassen und Höfe ergänzen im Innern



Stadtklima und Regenwasser



# TEAM TEN

## 6.5 Team TEN

### Kulisse und Stadtraum (Federführung)

TEN WORKS AG

### Kulisse und Stadtraum

Robin Winogrand

### Mensch und Gesellschaft

Sofa\*P, Soziologie für Architektur und Planung

### Nutzung und Angebot

Drees & Sommer

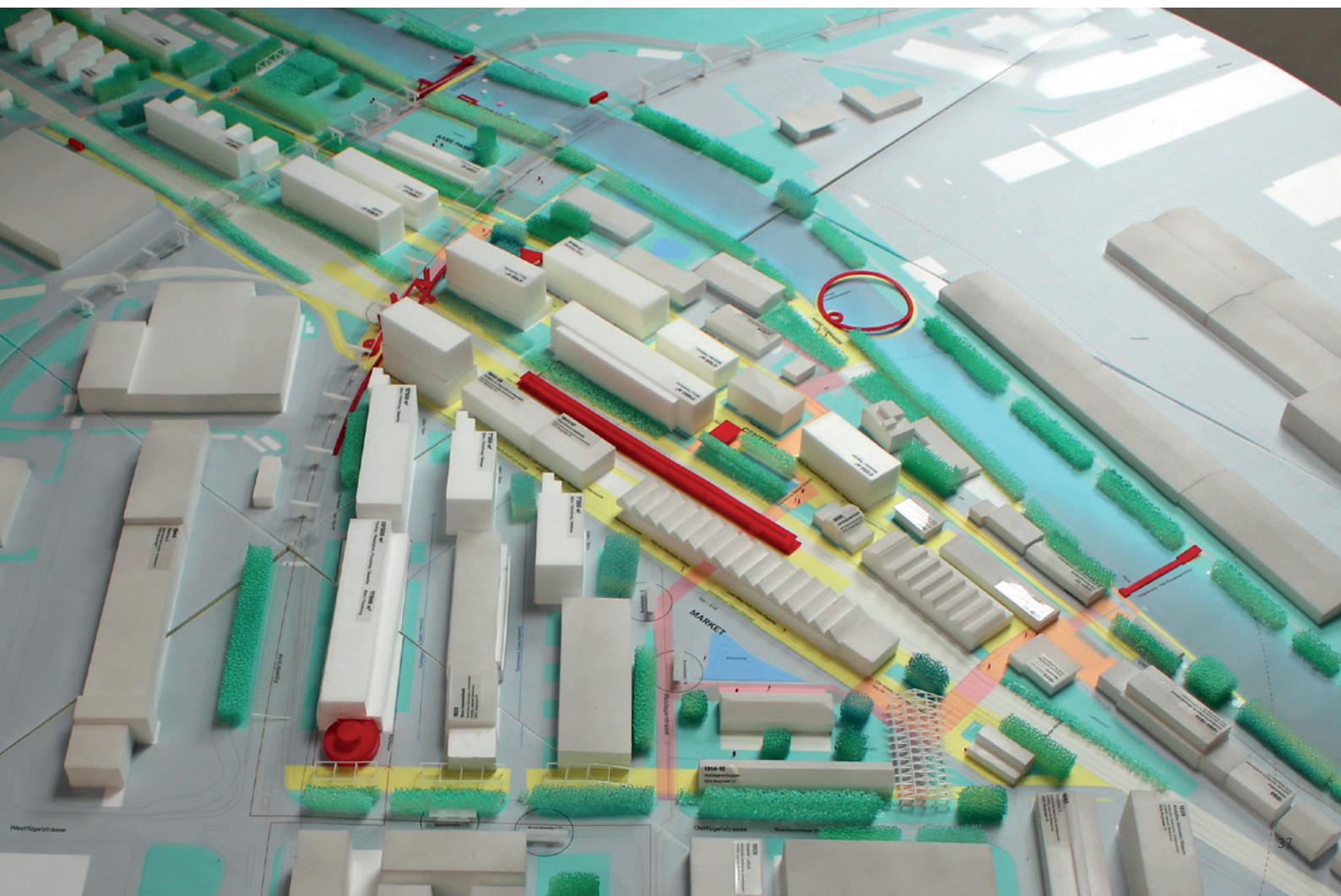
### Ökologie und Stadtklima

EBP Schweiz AG

Peter Bach EdenCT

### Vernetzung und Mobilität

Citec









Auf der anderen Seite der Bahnlinie dienen die historischen Militärhallen als Ausgangspunkt der Überlegungen. Gearbeitet wird durch additive Eingriffe, welche die «DNA» der bestehenden Bauten respektieren. Die Identität des Ortes wird sowohl durch die Bewahrung aller bestehenden Gebäude als auch durch die Neuinterpretation der zwischen ihnen liegenden Freiräume – Strassen und Plätze – hergestellt. Die additive Strategie erzeugt in der Weiterarbeit mit diesen Hallen eine qualitativ hochwertige Symbiose: Der städtebauliche Zusammenhang entsteht aus dem Freiraum heraus und nicht durch das Setzen isolierter Neubauten. Diese Vorgehensweise erlaubt grosse Flexibilität in den Etappen, da der Freiraum die Regel definiert, nicht das Volumen. Damit kann der Aufbau unabhängig vom Zeitpunkt der künftigen Bahnhofstabelle oder der Unterführungen beginnen; punktuelle Eingriffe beeinträchtigen die Gesamtqualität nicht. Die Etappen sind flexibel kombinierbar und ermöglichen dank der Weiterverwendung des Bestands bereits in frühen Phasen eine hohe Qualität. Eine vorausschauende, nachhaltige Strategie, die die langfristige Tragfähigkeit des Projekts sicherstellt.

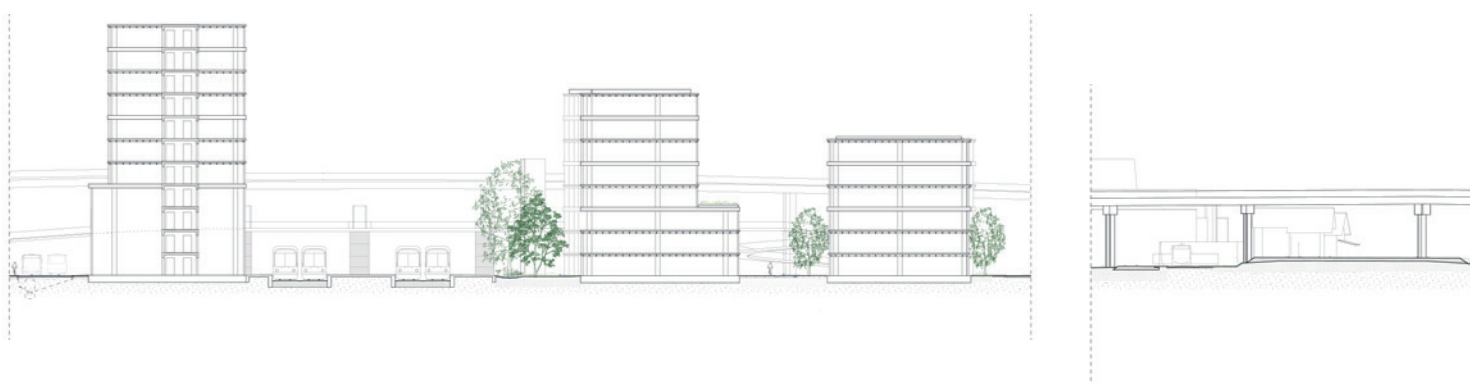
Die Über- und Unterführungen werden differenziert behandelt und bieten glaubwürdige Lösungen für die zukünftige Gesamtfunktionalität. Insbesondere die künftige Bahnhofstabelle und die beidseits der Gleise vorgesehenen kleinen Plätze schaffen qualitativ hochwertige Räume und verleihen dem Ort eine klare Adresse.

### Nutzung und Angebot

Das Team empfiehlt, die Wohnnutzung auf das Gebiet nördlich der Alpenbrücke im Bereich des vorgeschlagenen «Aare Parks» zu konzentrieren. In den bestehenden Bauten wird das breite Spektrum an Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen weiterentwickelt und entlang des Bypass und in unmittelbarer Bahnnähe werden Neubauten für Büro- sowie Labornutzungen vorgeschlagen.

### Ökologie und Stadtklima

Der städtebauliche Ansatz greift bestehende Ensembles aus Freiraum und Gebäude auf und entwickelt daraus mit dem vorgeschlagenen Starter-Kits gezielte Entwicklungsanker. Mit den vier Kerngebieten «Campus», «Aare Park», «Central» und «Market» wird eine klare thematische Gliederung des Gebiets vorgenommen, die durch



ein neues Freiraum-Netzwerk stärker miteinander verknüpft werden soll. Der Freiraum übernimmt dabei eine verbindende Funktion zwischen den Teilräumen und wird als infrastrukturelles Element der Gesamtentwicklung verstanden.

Zwischen dem «Campus» und dem Bereich «Central» ist ein parallel zur Uttigenstrasse geführter Freiraum vorgesehen, der als attraktive Verbindung in Richtung Bahnhofstetelle wirkt und eine adressbildende Abfolge öffentlicher Räume verspricht. Gesäumt wird dieser Raum von hohen Gebäuden entlang der Bahn, was dazu führt, dass dieser Freiraum kaum besonnt sein wird. Ergänzend wird auf der südwestlichen Seite der Bahnhofstetelle eine entlang der Gleisanlagen verlaufende Werkgasse vorgeschlagen, die als linearer Freiraumkanal ausgebildet ist und eine klare räumliche Figur im Übergang zwischen Infrastruktur und Quartier bildet. Das angrenzende Gebiet wird überwiegend über lineare Freiräume organisiert, die stark funktional geprägt sind und unterschiedliche Nutzungen wie Erschliessung, Bewegung und technische Anforderungen aufnehmen. Im Bereich «Market» ist demgegenüber ein Freiraum mit explizit öffentlicher Qualität vorgesehen, der als Gegenpol zu den funktional dominierten Räumen fungieren soll.

Der Freiraum wird insgesamt als komponierte, funktional gegliederte Struktur verstanden. Schwammstadtflächen, Bewegungsräume, Biodiversitätsflächen und soziale Aufenthaltsräume werden systematisch choreografiert und miteinander verschränkt. Dieser integrale Ansatz wird gewürdigt, da er eine nachvollziehbare Grundlage für die Umsetzung von Nachhaltigkeitszielen schafft und ökologische sowie funktionale Anforderungen gleichermaßen adressiert. Der Freiraum wird damit als leistungsfähiges System konzipiert, das über reine Aufenthaltsqualitäten hinausgeht. Aus städtebaulicher Perspektive bleibt jedoch die räumliche Klarheit des Freiraums als identitätsstiftender Träger des Quartiers hinter den formulierten Ansprüchen zurück. Trotz der benann-

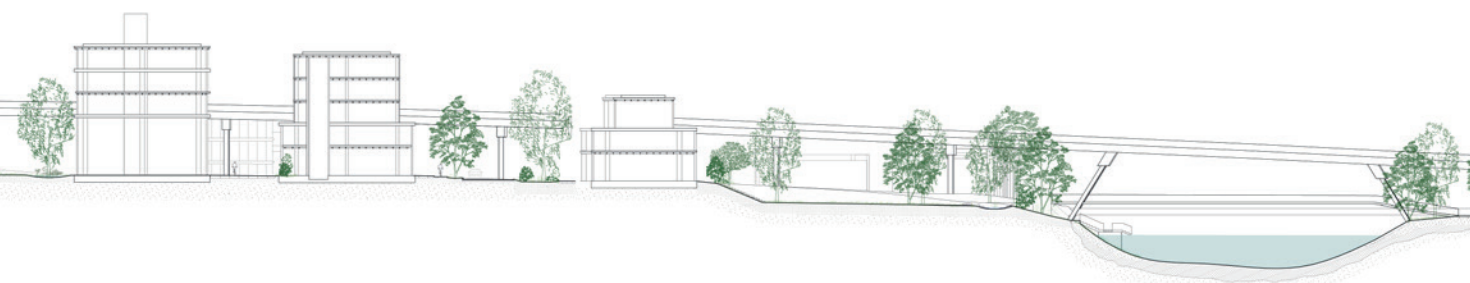
ten Auftaktwirkung und der starken programmatischen Aufladung gelingt es dem Freiraum nur bedingt, eine prägnante stadträumliche Ordnung und eine eigenständige Atmosphäre zu erzeugen. Die Vielzahl funktionaler Überlagerungen schwächt die Lesbarkeit der Freiräume und relativiert ihre Rolle als strukturierendes Rückgrat der Quartiersentwicklung. Insgesamt überzeugt der Ansatz in seiner systemischen und nachhaltigkeitsorientierten Logik, vermag jedoch die stadträumliche Präsenz und atmosphärische Wirksamkeit des Freiraums nicht durchgängig einzulösen.

### Vernetzung und Mobilität

Die verkehrliche Erschliessung ist nach städtebaulichen Modulen gegliedert, diese erlauben eine mögliche Etappierung der Entwicklungen. Die verkehrlichen Aspekte erfolgten klar nachgeordnet zu den städteplanerischen Überlegungen und haben sich erst gegen Schluss konkretisiert. Entsprechend erschliesst sich die Komplexität der Verkehrsnetze erst auf den zweiten Blick. Hier wäre eine integralere Planung zu empfehlen. Im verkehrlichen Sinn können Modul 2 und 3 zusammengefasst werden, so dass drei Zustände passend zu den Entwicklungshorizonten resultieren.

### Verkehrsdrehscheibe

Der Bahnhofstetepunkt ist in der nordwestlichen Position angeordnet. Die Lage repräsentiert damit den Schwerpunkt der geplanten städtebaulichen Entwicklung mit den grössten Volumen in Nähe der Alpenbrücke. Entsprechend wichtig ist das Funktionieren der dort angeordneten Querung für den Velo- und Fussverkehr entlang der Alpenbrücke inkl. Perronzugang. Der mittige Zugang ist nur fussläufig erreichbar, während die dritte Querung auf Höhe Zündkapselabrik für Velo- und Fussverkehr in der ersten Ausbautetappe der Bahnhofstetelle ohne Zugang zum Perron angeordnet wird. Ob sie beim Vollausbau angeschlossen wird, ist nicht erkennbar, wäre aber zwingend.

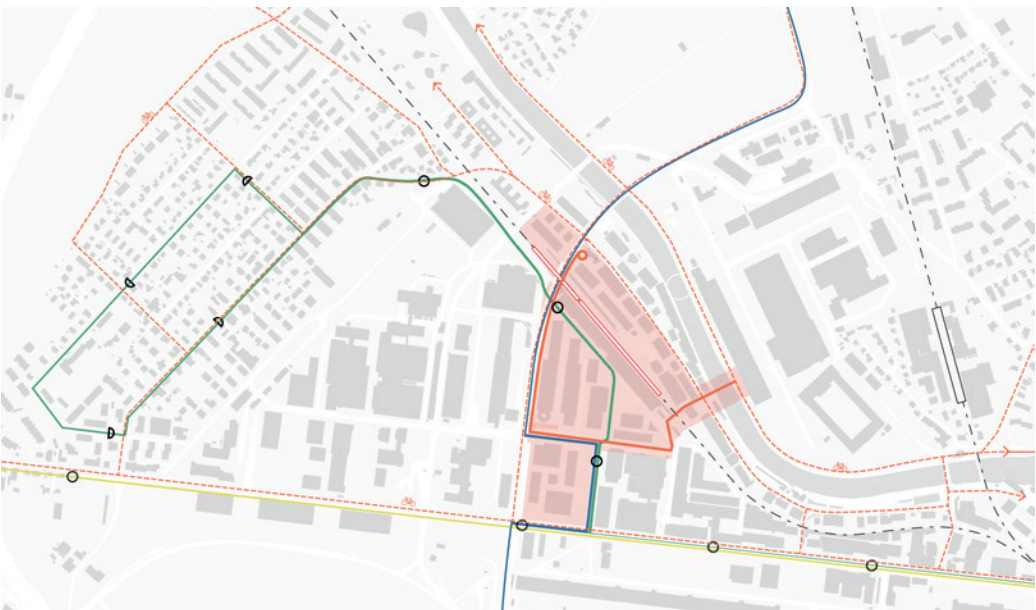




Mobilitäts-Module: Halter Park



Mobilitäts-Module: Campus



Mobilitäts-Module: Central

### Gebietsinterne Erschliessung

Der Verzicht auf eine Buslinie in der Uttigenstrasse, dafür Führung der Buslinie 4 südlich der Bahnlinie via Bahnhofstasse und weiter entlang der Bahnlinie ins Lerchenfeld stellt einen mutigen Vorschlag dar. Während die Linienführung ab Allmendstrasse beim Park B5 Campus zur Ostflügelstrasse durch eine Fahrt via Bypass-Ostflügelstrasse anderweitig gelöst werden könnte, stellt die Durchfahrt ab Bahnhofstasse entlang der Bahnlinie in Richtung Lerchenfeld eine Verletzung der räumlichen Rahmenbedingungen dar. Insofern könnte diese Lösung erst weiterverfolgt werden, wenn ein abschliessender Entscheid zur Umsetzbarkeit vorliegt. Wenig geglückt ist der Wechsel der Linienführungen und Haltepunkte zwischen den Modulen. Hier wäre eine höhere Konstanz von Linienführungen und Haltepunkte über alle Module zwingend.

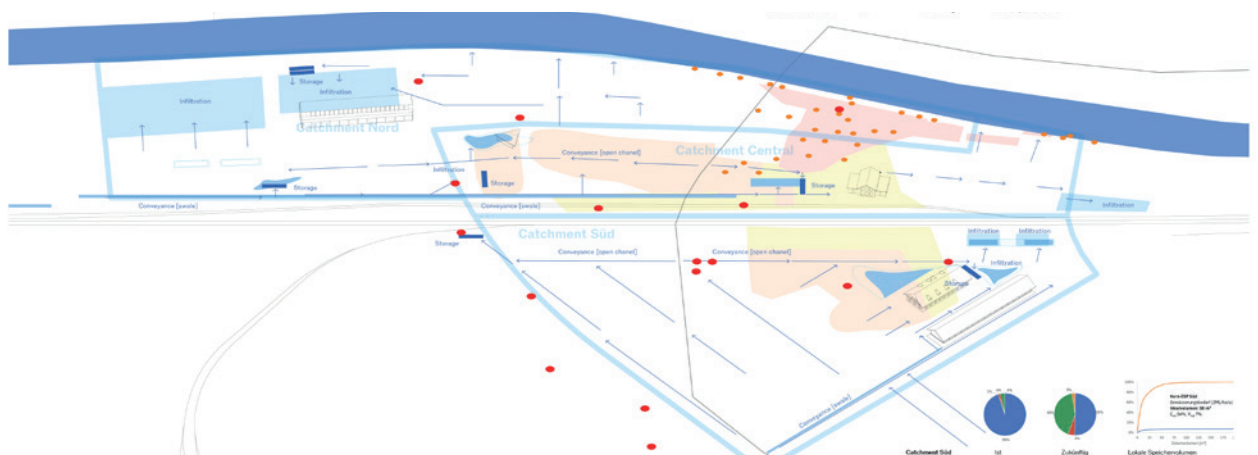
Die Führung des Veloverkehrs ist pragmatisch als Ring gelöst: entlang der Alpenbrücke, auf der Ostflügelstrasse und auf der Uttigenstrasse sowie als Querspange auf der Achse vor dem Bahnhofplatz Süd. Die Querungen der Bahnlinie parallel zur Alpenbrücke mit einer eigenen Brücke für den Velo- und Fussverkehr sowie bei der Zündkapselabrik mit einer Unterführung sowie optionalen Weiterführungen über die Aare sind zielführend.

Das Fusswegnetz ist massvoll ausgestaltet und erlaubt direkte Wege zu den Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs. Die dreifache Querung der Bahnlinie korrespondiert mit der Vernetzung im ESP.

Im Allgemeinen hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) in der Planung und in der Ausgestaltung eine eher untergeordnete Rolle erhalten. Die Erschliessung des Südteils peripher mit einer zentralen Parkierung sowie die Ausgestaltung der restlichen Strassen im Areal als Mischverkehr ohne Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs tragen dem Wunsch einer MIV-armen Gebietsentwicklung Rechnung. Die MIV-Erschliessung des Nordteils über die Uttigenstrasse ist wenig konkretisiert. Durch den Verzicht auf eine Buslinie könnte die Strassenraumgestaltung auf eine niederrangige Priorität des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet werden.

### Fazit und Empfehlung

Das Projekt überzeugt insbesondere durch die konsequente Ausrichtung am Bestand und die Entwicklung aus dem Freiraum heraus. Die Strategie der additiven Eingriffe erzeugt eine hohe Flexibilität und greift die bestehenden Ensembles aus Freiraum und Gebäude überzeugend auf. Die daraus entstehende städtebauliche Diversität schafft räumliche Spannungen und differenzierte Atmosphären, die den Ort prägen. Der Freiraum wird als leistungsfähiges System konzipiert, das über reine Aufenthaltsqualität hinausgeht. Trotz der überzeugenden systemischen und nachhaltigkeitsorientierten Logik vermag der Ansatz in der stadträumlichen Präsenz und atmosphärischen Wirksamkeit des Freiraums nicht durchgängig zu überzeugen. Die Idee der Verschiebung des RUAG Campus Nord zugunsten eines grosszügigen Parks stellt einen starken räumlichen Impuls dar, der noch vertieft geprüft werden sollte.



Wassermanagement

# 7 GESAMTWÜRDIGUNG

Das Werkstatt-Verfahren Kern-ESP Thun Nord bildete einen zentralen Arbeitsschritt im gemeinsam von Stadt, Grundeigentümerinnen und Kanton getragenen Gesamtprozess zur Entwicklung des ESP Thun Nord. Unabhängige Fachleute aus verschiedenen Disziplinen stellten eine ausgewogene und fachlich fundierte Beurteilung sicher. Das Sachgremium sowie weitere Expertinnen und Experten brachten ihr Wissen zu bestehenden und laufenden Planungen ein und vertraten ihre jeweiligen Interessen. Ein besonderes Anliegen der Auftraggeberinnen war es, die verschiedenen Nutzergruppen und weiteren Anspruchsgruppen aktiv und direkt einzubeziehen. Das Verfahren folgte daher einem ganzheitlichen Ansatz. Ziel war es, eine breit abgestützte, transparente und belastbare Grundlage für die weiteren Planungsschritte zu schaffen.

Die komplexe Aufgabenstellung und das anspruchsvolle Werkstatt-Verfahren stellten hohe Ansprüche an alle Beteiligten. Im Verlauf des Prozesses wurden ergänzende Fragen aufgeworfen und bisher nicht erkannte Widersprüche zwischen den Anforderungen und den zugrunde liegenden Absichten wurden deutlich.

Die Bearbeitungsteams setzten sich intensiv und engagiert mit der Aufgabe auseinander. Unterschiedliche Herangehensweisen, anschauliche Arbeitsmodelle und eine ausgeprägte Dialogbereitschaft führten zu konstruktiven Diskussionen. Diese lösten bei allen Beteiligten einen nachhaltigen Lernprozess aus und vertieften das gemeinsame Verständnis der verschiedenen Stakeholder für den Raum, seine Eigenschaften (Fähigkeiten) und Potenziale.

Im gesamten Verfahren stand der Ideenaustausch als Grundlage für individuelle Lösungsvorschläge im Zentrum. Alle Teams entwickelten ihre Beiträge nach jedem Workshop gezielt und kontinuierlich weiter. Die Fachleute würdigen die hohe Qualität und die Bearbeitungstiefe, mit der die Aufgabe angegangen wurde.

Das Begleitgremium bedankt sich bei den Bearbeitungsteams für ihre wertvollen Beiträge sowie für die vielfältigen Erkenntnisse und Lösungsvorschläge, die dank des offenen Austauschs gewonnen, vertieft oder kritisch hinterfragt werden konnten.

Die Vielfalt der Ansätze ermöglichte es dem Beurteilungsgremium, die zentralen Parameter klar zu bestim-

men und die relevanten Vertiefungsthemen zu benennen. Die erarbeiteten Lösungsvorschläge bilden eine solide Grundlage für die daraus abgeleiteten zentralen Erkenntnisse und Empfehlungen zur weiteren Entwicklung.

Die nachfolgend formulierte Zusammenfassung und Würdigung der Beiträge der drei Teams vermag deren Ideenreichtum und die erreichte Bearbeitungstiefe nicht vollumfänglich abzubilden. Sie bietet jedoch einen Überblick über die aufgezeigten Potenziale sowie über die noch anstehenden Arbeiten.

# 8 ERKENNTNISSE UND EMPFEHLUNGEN

## 8.1 Aufgabe Begleitgremium

Nach dem dritten Workshop traf sich das Begleitgremium zur Würdigung der Beiträge. Es beriet darüber, ob vorrangig ein einzelner Beitrag die Grundlage für die weitere Entwicklung bilden soll oder ob eine Synthese mehrerer Beiträge erarbeitet wird.

Die Bearbeitungsteams haben unterschiedliche Ansätze entwickelt, die sowohl überschneidende Aspekte als auch deutliche Unterschiede aufweisen. Sämtliche Vorschläge weisen Stärken und Schwächen auf. Deshalb wird nicht ein einzelner Ansatz weiterverfolgt, sondern die vielversprechendsten Elemente werden zu einem gemeinsamen Ansatz zusammengeführt.

Basierend auf den Besprechungen und den Lösungsvorschlägen der Bearbeitungsteams formulierte das Begleitgremium die nachfolgend aufgeführten Erkenntnisse, Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus dem Verfahren.

## 8.2 Erkenntnisse und Schlussfolgerungen

Aus den Beiträgen konnten Erkenntnisse gewonnen und Schlussfolgerungen abgeleitet werden. Die daraus abgeleiteten Eckwerte können räumlich verortet werden. Die Formulierung der Fähigkeiten, welche die Räume leisten müssen, steht noch aus. Die Fähigkeiten und Leistungen betreffen alle Themen (Freiraum, Stadtbild, Nutzung, Mobilität) und viele dieser Leistungen müssen unabhängig vom Verlauf der Grenzen und Zäune erbracht werden.

### Mensch und Gesellschaft:

- Alle Teams betonen die Bedeutung einer guten Vernetzung des Raums; die Verbindungen sollen bis zur Aare reichen.
- Der Aareraum muss spürbar und erlebbar sein und zudem gut vernetzt werden.
- Das Kerngebiet wird heute als getrennt wahrgenommen. Um die grossen Distanzen zu überwinden, ist eine gute Gebietsvernetzung entscheidend.
- Die Querungen sollen nicht nur funktional sein, sondern auch Stadträume schaffen.
- Der Kern-ESP sollte nicht isoliert, sondern im Zusammenhang mit der Gesamtstadt betrachtet werden.
- Die Verlegung der Buslinie auf die Uttigenstrasse wertet den Stadtteil auf und trägt zu seiner Belebung bei – eine zentrale Voraussetzung für die künftige Entwicklung.

### Kulisse und Stadtraum

- Die, wo nötig adaptierte Freiraumstruktur und das ortsbauliche Grundprinzip stellen das verbindende Grundgerüst für die Gebietsentwicklung dar.
- Alle Teams betonen die Bedeutung des Baubestands und gehen überzeugend mit den bestehenden inventarisierten Bauten um. Trotz unterschiedlicher Konzepte werden diese stimmig in die jeweiligen Planungen integriert; die Denkmalverträglichkeit ist damit grundsätzlich gegeben. Darüber hinaus beziehen alle Teams auch nicht inventarisierte, aber identitätsstiftende Gebäude (z. B. die Scheddach-Halle) ein – ein zentraler Aspekt, um die historischen Spuren und die Identität des Ortes weiterhin lesbar zu halten.
- Die bestehende Scheddach-Halle südlich der Gleise ist ein prägendes Element. Ihre Wertigkeit muss im Projekt der BLS berücksichtigt werden und erfordert eine architektonische Begleitung. Die Halle soll ihren Charakter bewahren; eine Umnutzung oder partielle Öffnung ist denkbar. Die Adressierung zur Bahnseite ist noch offen. Auch die Gestaltung des Umfelds (z. B. Grünraum parallel zur Halle, Ausmass des Vorplatzes) ist zu klären.
- Rückbauten im Zusammenhang mit der Bahnhaltestelle sowie die Raumsicherung für weitere Bahnetappen erfordern einen sorgfältigen Umgang und eine architektonische Begleitung.
- Klare Vorgaben zur Gebäudehöhe sind derzeit nicht möglich. Entscheidend ist weniger die absolute Höhe als vielmehr das Zusammenspiel der Höhen. Dieses sollte heterogen und nicht statisch sein – das Argumentarium ergibt sich aus dem jeweiligen räumlichen Kontext.
- Die bauliche Dichte, insbesondere im Bereich südlich der Bahnlinie, muss weiter geklärt werden. In einzelnen Teamvorschlägen erscheint die Dichte beliebig. Zudem erfordern Produktionsflächen deutlich grössere Volumen als in einigen Vorschlägen dargestellt, die eher auf Büro- oder Dienstleistungsnutzungen ausgerichtet sind.
- Auch die Massstäblichkeit im Bereich der Bahnhaltestelle ist zu diskutieren. Eine höhere bauliche Dichte in Richtung Alpenbrücke ist teilweise erkennbar, jedoch nicht einheitlich ausgeprägt. Ob punktuell höhere Gebäude erforderlich sind, ist offen; konkrete Argumente für ein Hochhaus liegen nicht vor.
- Zwischen Bahnlinie und Uttigenstrasse ist die Höhenentwicklung gegenüber der Strasse niedriger als gegenüber der Bahnlinie.

- Alle drei Teams erkennen die grundlegende Struktur des Areals in Übereinstimmung mit den ISOS-Eigenschaften. Die Ortsbildverträglichkeit ist im Grundsatz gegeben, muss jedoch im Detail weiter verifiziert werden.
- Die Integration des RUAG Campus Nord und seiner Volumetrie ist ein zentrales Thema. Die Stadt darf nicht an der Alpenbrücke enden; die Uttigenstrasse führt darüber hinaus. Es ist zu klären, wie der Campus städtebaulich adressiert wird und wie die Verbindung zur Bahnhofstabelle sichergestellt werden kann.

### Nutzung und Angebot

- Südlich und nördlich der Bahnlinie werden übergeordnete Quartierstrukturen mit unterschiedlichem Charakter definiert: Die Bereiche müssen jeweils eigenständig funktionieren, eine klare städtebauliche Logik aufweisen und gleichzeitig möglichst flexibel und offen gehalten werden.
- Es ist festzulegen, welche Funktionen die einzelnen Bereiche übernehmen sollen – sowohl lokal als auch für das gesamte Gebiet.
- Ein neuer, lebendiger Stadtteil setzt Wohnnutzung voraus, deren Art, Mass und räumliche Verteilung noch zu definieren sind. Konventionelle Wohnformen spielen im Kern-ESP eine untergeordnete Rolle, insbesondere im Bereich südlich der Bahnlinie. Das Gebiet nördlich der Bahnlinie wird dagegen von allen Teams als besser geeignet für Wohnnutzungen beurteilt. Besonders viel Potenzial wird dem Bereich am Aareufer zugeschrieben, dieses steht jedoch in Konkurrenz zu anderen vorgesehenen Nutzungen. Gleichzeitig sind die Lärmemissionen der militärisch-industriellen Nutzungen, inklusive der Panzerbrücke sorgfältig zu berücksichtigen.
- Die Bahnhofstabelle trägt wesentlich zur Qualität des öffentlichen Raums bei und wirkt identitätsstiftend für das neue Quartier.

### Ökologie und Stadtklima

- Die Achse Bypass/Alpenbrücke ist als Frischluftkorridor von hoher Bedeutung und erfordert einen grosszügigen Grünraumkorridor.
- Bei der Lage der Werkleitungen ist sicherzustellen, dass der Freiraum nicht beeinträchtigt wird. Die Raumsicherung muss durch klare Prinzipien ergänzt werden.

### Vernetzung und Mobilität

Die Teams haben für das Verkehrskonzept unterschiedliche Ansätze entwickelt. Während die Erschliessung für den motorisierten Verkehr in allen Vorschlägen ähnlich gestaltet ist, unterscheiden sich die Konzepte für die Buslinien deutlich und sind nicht kompatibel.

### Erreichbarkeit von aussen

Alle Teams betonen, dass die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr nicht allein über die Bahnhofstabelle erfolgen darf. Das Gebiet muss auch langfristig durch eine Busanbindung erschlossen werden – nicht nur in der Übergangsphase, sondern auch nach Inbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle. Hierfür wurden unterschiedliche Lösungsansätze aufgezeigt und diskutiert.

Eine Buslinienführung südlich der Bahnlinie (Team TEN) weist wesentliche Vorteile auf. Der Bus kann ohne Schlaufenfahrt an die Bahnhofstabelle gebracht werden und erschliesst das Entwicklungsgebiet zentral. Durch diese beidseitige Arealabdeckung ist die Lösung effizienter und es wird keine zusätzliche Buslinie benötigt. Die Lösung verstösst jedoch gegen die Rahmenbedingungen. Die Busvarianten über die Uttigenstrasse schneiden hinsichtlich Funktionalität und Umsetzbarkeit klar besser ab als eine Linienführung durch das geschlossene Areal entlang der Bahnlinie. Betreffend der Buslösung soll eine Kombination der Vorschläge von Team HOSOYA SCHAEFER und Team CORSO weiterverfolgt und geprüft werden.

Aus den vorstehenden Erkenntnissen ergeben sich folgende Grundsätze:

- Die Linie 7 (Tangentiallinie) bleibt auf der Achse Bypass und soll – ergänzend zur bestehenden Haltestelle bei der Kreuzung Allmendstrasse – im Bereich Alpenbrücke in der Nähe der Bahnhofstabelle eine zusätzliche Haltestelle erhalten.
- Die bestehende Buslinie 50/51 auf der Allmendstrasse soll keine Anpassungen erfahren.
- Die Linie 4 soll neu über die Uttigenstrasse geführt werden, mit Haltepunkten in Nähe der Querungen der Bahnlinie. Die Einbindung von Osten (Anbindung Bahnhof Thun) ist noch zu prüfen. Die Weiterführung in Richtung Lerchenfeld oder weiter nach Uetendorf ist ebenfalls zu prüfen. Die Umlegung der Linie 4 steht im Zusammenhang mit einer zusätzlichen Buslinie, welche die Bahnhofstabelle von Süden her erschliessen soll.

- Für die Schliessung der Versorgungslücke entlang der Allmendstrasse soll eine zusätzliche Buslinie eingeführt werden, die vom Bahnhof Thun her die Haltestellen an der Allmendstrasse und die Bahnhaltestelle von Süden her erschliesst. Der konkrete Endpunkt ist auf die gesamtverkehrliche Konzeption abzustimmen.
- Auf der Uttigenstrasse muss mit geeigneten Massnahmen die Kompatibilität zwischen Veloverkehr und Busverkehr sichergestellt werden.

### Verkehrsdrehscheibe

Die Bahnhaltestelle kann entweder mittig (Team HO-SOYA SCHAEFER) oder am nordwestlichen Ende (Teams CORSO und TEN) angeordnet werden. Für den Vollausbau sind drei Bahnquerungen vorzusehen und voraussichtlich auch drei Perronzugänge sinnvoll. Der Vollausbau ist vorerst nur eine Raumsicherung, da er noch nicht beschlossen ist und frühestens 2050 realisierbar ist. Umso wichtiger ist, dass die Bahnhaltestelle bereits im Grundausbau ideal funktioniert, dazu werden zwei Zugänge als ausreichend erachtet. Wichtig ist, dass der Freihalteraum im Stadtbild nicht störend wirkt.

Die mittlere Unterführung bildet den Hauptzugang der Bahnhaltestelle. Diese Querung soll als Unterführung ausgeführt werden, wobei angrenzende Gebäude in die Rampengestaltung integriert werden können. Auf der Ostseite bei der Zündkapselabrik bietet sich eine Unterführung an, die einen zweiten Perronzugang sicherstellt. Auf der Westseite bietet sich eine Überführung für Velofahrerinnen und Fussgänger in mittlerer Höhe zur Alpenbrücke an (Teams CORSO und TEN). Ein direkter Zugang von dieser Überführung zu den Perrons wäre optimal, schafft aber Abhängigkeiten bei der Ausgestaltung der Perronanlagen. Die Realisierbarkeit ist durch die BLS zu prüfen.

Aus den vorstehenden Erkenntnissen ergeben sich folgende Grundsätze:

- Grundausbau: Die Bahnhaltestelle (Perronlänge 220 m) startet im Süden und wird an die Bahnquerung (Unterführung) Höhe Zündkapsel angebunden. Bahnseitig entsteht eine eigenständige, mittige Personenunterführung.
- Vollausbau: Das Perron wird auf 330 Meter verlängert und an die zentrale Verbindungsachsen bei der Alpenbrücke angebunden. Eine direkte Verbindung zwischen Bushaltestelle Tangentiallinie Alpenbrücke

und Perron ist nicht vorgesehen; im Vordergrund steht die Vernetzung Bus-Bus, nicht Bus-Zug

### Strassen und Verbindungsachsen, gebietsinterne Erschliessung

Die zukünftige Ostflügelstrasse ist eine Schlüsselachse für die Erschliessung des Entwicklungsgebiets südlich der Bahnlinie. Sie stellt die Anbindung an das übergeordnete Netz sicher. Für die Erschliessung des Entwicklungsgebiets nördlich der Bahnlinie ist die Uttigenstrasse eine zentrale Achse. Sie muss gut ins Umfeld integriert und klar gefasst werden. Die Teams haben hierfür unterschiedliche Lösungsansätze entwickelt.

Die Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr soll bewusst niederrangig gehalten sein mit Hauptführungen auf der Allmendstrasse und dem Bypass, mit Nebenführung auf der Ostflügelstrasse sowie einer untergeordneten Führung auf der Uttigenstrasse.

Ein Mobilitäts-Hub wird als sinnvoll bewertet. Idealerweise wird dieser mit der Parkierung für den motorisierten Individualverkehr kombiniert und am Rand des Kern-ESP angeordnet, um diesen frei vom motorisierten Individualverkehr zu halten. Alternativ kann die Parkierung auch über ein Baufeld gelöst werden. Die Inbetriebnahme des Hubs sollte mit der Bahnhaltestelle erfolgen. Die Parkierung soll zentral und in Nähe der Ostflügelstrasse angeordnet sein.

Die Feinerschliessung der Bahnhaltestelle soll über wenige K+R-Parkplätze in Nähe der Bahnhaltestelle sowie stadträumlich gestaltete Strassenachsen erfolgen. Diese sollen auch eine gute Erreichbarkeit des ansässigen Gewerbes durch Logistikverkehr erlauben.

Für eine gute Vernetzung des Entwicklungsgebietes ist eine hohe Durchlässigkeit für den Velo- und Fussverkehr zentral. Diesem ist ein entsprechender Stellenwert einzuräumen. Bei der Ausgestaltung ist auf eine hohe Durchlässigkeit, eine direkte Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und der Perronzugänge sowie eine hohe Aufenthaltsqualität zu achten.

Für den Veloverkehr bietet sich die Führung der Hauptachse parallel zum Bypass sowie auf der Uttigenstrasse an. Ebenso wird eine zweite Bahnquerung auf Höhe Zündkapselabrik empfohlen.

Die Verbindung bei der Alpenbrücke wird künftig die zentrale Quartierverbindung darstellen. Sie kann als Passerelle oder Unterführung realisiert werden. Die Passerelle könnte auch eine von der Perronanlage unabhängige Verbindung sein. Für die Passerelle ist ausreichend Raum vorhanden. Sie wird zudem als zielführendere Lösung beurteilt als eine Unterführung. Auf Höhe Zündkapselwerk wird eine Unterführung empfohlen. Die bestehende Bahnquerung bei der Zündkapsel ist wichtig und sollte in einer ersten Etappe niederschwellig, ohne Eingriffe in die Bahnstruktur, geöffnet werden.

Veloquerungen der Aare sind dann sinnvoll, wenn am rechten Aareufer die Veloachse ausgebaut oder das angrenzende Gebiet durchlässig wird. In der heutigen Ausprägung des nordseitigen Velonetzes ist eine Aarequerung in Höhe der Alpenbrücke ausreichend.

Die Veloquerungen sind gleichzeitig auch wichtige Verbindungen für den Fussverkehr. Aufgrund der grossen Distanzen wird zusätzlich eine mittige Verbindung benötigt. Diese stellt für den Veloverkehr einen Bahnzubringer dar, die Bahnquerung bleibt dem Fussverkehr vorbehalten. Die mittlere Querung folgt in direktem Zusammenhang mit der neuen Bahnhofstabelle (Hauptzugang).

Für die Feinerschliessung ist das gesamtverkehrliche Konzept entscheidend. In jedem Fall ist auf eine hohe Durchlässigkeit für den Fuss- und Veloverkehr und auf eine gute Anbindung von zentralen Mobilitätshubs zu achten. Die Veloparkierungen sollen beidseits der Bahnlinie in der Nähe der Perronzugänge angeordnet sein.

Aus den vorstehenden Erkenntnissen ergeben sich folgende Grundsätze:

- Die Ostflügelstrasse und die Uttigenstrassen sind die beiden Schlüsselachsen für die Erschliessung des Kern-ESP.
- Die Ostflügelstrasse stellt die Anbindung ans übergeordnete Netz sicher.
- Der Kern-ESP wird, abgesehen von der Anlieferung, der Zufahrt zur Bahnhofstabelle und zum Mobilitätshub, vom motorisierten Individualverkehr freigehalten.
- Die Uttigenstrasse wird vom motorisierten Individualverkehr weitgehend entlastet.
- Ein Mobilitätshub unterstützt die Verlagerung auf eine nachhaltige Mobilität.

- Die Parkierung wird südlich der Bahnlinie zentralisiert und in einen Mobilitätshub integriert.
- Für den Fuss- und Veloverkehr ist eine hohe Durchlässigkeit des Quartiers und eine gute Erreichbarkeit der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zentral.
- Das Areal wird in Nord-Süd-Richtung durch drei Verbindungsachsen für den Fuss- und Veloverkehr vernetzt.
- Verbindungsachse Bypass inkl. Bahnquerung: Zentrale Verbindung Velo- und Fussverkehr, Passerelle parallel zur Alpenbrücke allenfalls mit Abgang zu den Perrons und Übergang über die Aare
- Verbindungsachse Zündkapselwerk inkl. Bahnquerung: Ergänzende Verbindung Velo- und Fussverkehr, Unterführung mit Zugang zur Bahn, Aarebrücke abhängig von Entwicklung rechtes Aareufer
- Verbindungsachse Mitte: Quartierverbindung Fussverkehr, Zufahrt zur Bahnhofstabelle für den Veloverkehr, Personenunterführung als Hauptzugang zur Bahn
- Die Veloparkierung der Bahnhofstabelle (B+R) wird dezentral angeordnet.

### Ver- und Entsorgung

Die bestehende Ver- und Entsorgung ist aufgrund der etappenweisen Entwicklung nachfragebezogen gewachsen und erneuerungsbedürftig. Eigentliche Ver- und Entsorgungskorridore sind nur bedingt vorhanden. Darüber hinaus muss das Netz der geschlossenen Areale vom öffentlichen Netz entkoppelt werden. Die Uttigenstrasse ist durch den bestehenden Werkleitungskanal belegt und daher nicht als Lösungsraum für öffentliche Leitungen geeignet.

Mögliche Erschliessungskorridore für die Führung der Hauptleitungen sind:

- parallel und nördlich der Uttigenstrasse,
- entlang des Gleiskörpers im Bereich des künftig vierten Gleises (Prüfung: Verlegung des Schiesskanals und Konflikt Interessenslinie),
- entlang und südlich der Scheddach-Halle,
- im Bereich der Querverbindungen: Bypass/Alpenbrücke, Grünraum B5-Personenunterführung, Querung Zündkapselwerk.

### 8.3 Eckwerte

Aus den vorstehend aufgeführten Erkenntnissen hat das Begleitgremium zentrale Eckwerte abgeleitet. Diese Eckwerte bilden das Grundgerüst der Synthese und die Basis für die weitere koordinierte Planung.

### **Vernetzungs- und Frischluftkorridore**

Wasser und Luft kennen keine Grenzen – ebenso wenig wie Menschen und Güter, die beidseits von Zäunen und Bahnanlagen verkehren. Lebensqualität und Aufenthaltsqualität müssen auf beiden Seiten und zueinander gewährleistet sein.

Vernetzungs- und Frischluftkorridore sichern die Verbindung der Kaltluftentstehungsgebiete und verbinden Aare und Allmend.

Ein darauf abgestimmtes Freiraumgerüst, ergänzt durch definierte Prinzipien, soll dazu beitragen, Abhängigkeiten so weit wie möglich zu reduzieren oder dort wo notwendig zu sichern sowie Spielräume offen zu halten und gleichzeitig die Anpassungsfähigkeit für zukünftige Entwicklungen sicherzustellen.

### **Freiraumgerüst und Ortsbild, eine tragende Struktur**

Die Entwicklung stützt sich auf das Freiraumgerüst und die ortsbildenden Grundprinzipien, als verbindende Elemente und somit tragende Grundstruktur.

Das Freiraumgerüst setzt sich in Längsorientierung zusammen aus dem Aareraum, der Uttigenstrasse, dem Bahnraum, der Ostflügelstrasse und der Allmendstrasse. Die Querbeziehung bilden die Achse auf Höhe der bestehenden Unterführung Zündkapselabrik, die Achse Bypass/Alpenbrücke sowie eine ergänzende mittlere Achse auf Höhe der Grünanlage Baufeld B5.

Die Gestaltung des Quartiers knüpft an die charakteristischen Merkmale des Ortsbildes an. Vorhandene Gebäude sind dabei wichtige Träger und Initiatoren der künftigen Identität.

### **Quartierstruktur**

Nördlich der Bahnlinie prägen die Uttigenstrasse und die zwischen den Gebäuden in Längs- und Querrichtung liegenden Gassen das städtebauliche Gefüge. Dieses Gebiet schafft eine neue räumliche und funktionale Verbindung zwischen der Innenstadt und dem RUAG Campus Nord sowie der Aare und dem Quartierteil südlich der Bahnlinie.

Südlich der Bahnlinie bleibt die Entwicklung grosser Strukturen und die angrenzende militärisch-industrielle Nutzung weiterhin prägend für das Ortsbild.

### **Erreichbarkeit von aussen**

Das Gebiet ist optimal angebunden: S-Bahn, Bus und Autobahnzubringer sowie Velo- und Fusswege sorgen für eine gute Erreichbarkeit des Entwicklungsgebietes.

### **Verkehrsdrehscheibe**

Die Bahnhaltestelle liegt im Kern des ESP. Der Bus soll so nahe wie möglich an die Bahnhaltestelle zu liegen kommen.

Die Scheddach-Halle bildet das Rückgrat der Bahnhaltestelle. Der zentrale Zugang (Adresse) liegt in der Mitte und ist sowohl auf den Grundausbau als auch auf den Vollausbau der Bahnhaltestelle ausgerichtet. Die Haltestelle wird an die Querachsen angebunden. Der Grundausbau beginnt bei der heutigen Querung Zündkapselabrik, der Vollausbau bindet die westliche Achse ein.

### **Strassen und Verbindungsachsen, gebietsinterne Erschliessung**

Die Uttigenstrasse und die zukünftige Ostflügelstrasse bilden Schlüsselachsen für die strassenseitige Erschliessung der Entwicklungsareale beidseits der Strassen.

Die Querverbindungen vernetzen das Quartier und erschliessen das Entwicklungsgebiet für den Velo- und Fussverkehr. Sämtliche Querverbindungen queren die Bahnlinie und schliessen an die Bahnhaltestelle an.

Die Parkierung des motorisierten Individualverkehrs wird in zentralen Anlagen bei der Ostflügelstrasse konzentriert. Dadurch bleiben die Strassen frei für den betriebsnotwendigen Güter- und Transportverkehr.

### **Leitungskorridore**

Unterirdische Korridore orientieren sich am Freiraumgerüst. Sie sollen nachhaltig dimensioniert Bestandteil der Entwicklungsstrategie sein.

## **8.4 Empfehlungen**

Das Begleitgremium hat zur Sicherung einer zukunftsfähigen Entwicklung des Stadtteils die zentralen Elemente und Strukturen identifiziert. Diese sind mit Leitprinzipien zu ergänzen. Darüber hinaus wurden die Eckwerte für die weitere Entwicklung der Bahnhaltestelle und für die Verbesserung des Busangebotes benannt.

Für die verkehrliche Konzeption wird eine Umsetzung in drei Phasen empfohlen:

- Phase 1: Kurzfristige Umsetzung ohne grosse bauliche Anpassungen; Fokus: gute Erreichbarkeit des ESP von aussen mit dem öffentlichen Verkehr, aber auch mit dem motorisierten Verkehr zu einer zentralen Parkierung sowie eine gute Erreichbarkeit innerhalb des ESP mit Velo- und Fussverkehr.
- Phase 2: Mittelfristige Umsetzung mit ersten baulichen Anpassungen, aber noch ohne Bahnhaltestelle
- Phase 3: Finale Umsetzung mit baulichen Anpassungen und mit Bahnhaltestelle; Fokus: zusätzlich die Anbindung der Bahnhaltestelle mit Fuss- und Veloverkehr und Bus sicherstellen

Die Stadtteilentwicklung muss in der Lage sein, mit Unbekanntem nachhaltig und flexibel umzugehen: Dies betrifft insbesondere Arealteile, die mittel- bis langfristig nicht verfügbar sind oder für spätere Infrastrukturetapen reserviert bleiben.

Die vorstehend zusammengefassten Erkenntnisse und Schlussfolgerungen sowie die Empfehlungen der Fachleute zu den Arbeiten der Bearbeitungsteams dienen als Basis für die Synthese und Vertiefungen. Die Synthese bildet die Grundlage für die langfristige und nachhaltige Weiterentwicklung des ESP Thun Nord und weist den Weg für die Umsetzung.

Die hier formulierten Stossrichtungen sollen dazu anregen und ermutigen, die Themen in kommenden Planungen aktiv und übergreifend weiterzuentwickeln und dabei auch neue Erkenntnisse zulassen. Die Empfehlungen sind daher nicht abschliessend.

### 8.5 Vertiefungsthemen

Basierend auf den Erkenntnissen hat das Begleitgremium folgende Vertiefungsthemen und weiterführende Arbeiten identifiziert :

#### Freiraumgerüst und Ortsbild

- Beschreibung der Leistungen der einzelnen Räume im Sinne einer gesamthaft zukunftsfähigen Weiterentwicklung (Zukunftsfähigkeiten)
- Beschreibung Regelwerk Erschliessung im System mit blau-grüner Infrastruktur

#### Buserschliessung

- Überprüfung Angebotsanpassung nach den Grundsätzen: Busangebot auf der Uttigenstrasse, Führung einer Ortsbuslinie auf die Südseite der Bahnhaltestelle, Belassen der Linie 50/51 auf der Allmendstrasse (Umlegung Linie 4, neue Linie Bahnhof Thun-Bahnhaltestelle Thun Nord)
- Machbarkeit/Verträglichkeit Bus Uttigenstrasse
- Linienführung Uttigenstrasse-Bahnhof
- Weiterführung Lerchenfeld, allenfalls Anbindung Uetendorf
- Prüfung alternativer Übergangslösungen für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

#### Bahnhaltestelle

- Bahnseitige Weiterbearbeitung des Haltestellenlayouts auf Basis der definierten Eckwerte, unter architektonischer Begleitung.

#### Quartierstruktur

- Höhenentwicklung/Körnung
- Nutzungsverteilung/Dichte (baulich/sozial)
- Abschluss Uttigenstrasse / Übergang RUAG Campus Nord

#### Gebietsinterne Erschliessung, Strassen und Verbindungsachsen

- Weiterbearbeitung Ostflügelstrasse
- Weiterbearbeitung Haltestellenvorplätze
- Weiterbearbeitung Verbindungsachsen

#### Leitungskorridore

- Lagegenaue Festlegung der Erschliessungskorridore

### 8.6 Offene Fragen und Inputs zu weiteren Projekten

Im Verlauf des Verfahrens wurden ergänzende Frage aufgeworfen und laufende Planungen hinterfragt. Dies betrifft insbesondere den RUAG Campus Nord und die Frage, ob dieser längerfristig in Nähe der Bahnhaltestelle verlegt werden sollte. Diese Überlegung steht in engem Zusammenhang mit dem städtebaulichen Abschluss des Kerngebietes - welches nicht an der Alpenbrücke enden darf - sowie mit der Nutzung des nördlichen Teils des ESP und dem Übergang zum Lerchenfeldquartier.

# 9 GENEHMIGUNG

Das Begleitgremium bedankt sich bei allen drei Bearbeitungsteams für die intensive, inspirierende und vielseitige Bearbeitung dieser komplexen und herausfordernden Aufgabe in einem der Schlüsselgebiete der Stadtentwicklung Thuns, dem kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Thun Nord.

Alle Teams haben mit ihren Ideen, Vorschlägen und Ansätzen einen äusserst wertvollen Beitrag zur Diskussion um eine zukunftsfähige Entwicklungsstrategie für eine nachhaltige Transformation dieses Stadtteils geleistet.

Der vorliegende Verfahrensbericht wurde vom Begleitgremium am 17. Februar 2026 genehmigt.

Daniel Baur

Barbara Heiniger

Sabrina Contratto

Michael Schuster

Jörg Jermann

Beat Baumann

Florian Kühne

Susanne Szentkuti

Corinna Menn

Rainer Klostermann

Pascal Vincent

# 10 AUSBLICK AUF DEN WEITEREN ENTWICKLUNGSPROZESS

Basierend auf den im Verfahrensbericht zusammengefassten Ergebnissen und Empfehlungen werden die im Kapitel Vertiefungsthemen aufgeführten Punkte geklärt und die Synthese erstellt. Parallel dazu werden auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse im Rahmen des Gesamtprozesses die nächsten Arbeitsschritte eingeleitet.

## **10.1 Einordnung und Ziel des Werkstatt-Verfahrens**

Das Werkstatt-Verfahren ist nicht mit einem direkten Folgeauftrag für eine Projektumsetzung zugunsten der teilnehmenden Bearbeitungsteams verbunden. Vielmehr hatte es das Ziel, freiräumliche Rahmenbedingungen zu erhärten und die Lösungsstrategie zu bestimmen. Die nächsten Schritte bestehend darin, die Vorprojekte für die Infrastruktur zu starten und die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung des ESP Thun Nord zu schaffen.

## **10.2 Qualitätssicherung und fachliche Unterstützung**

Es ist absehbar, dass Weiterbearbeitung und Qualitätssicherung mehrere Stufen und Teilbereiche umfassen werden. Es hat sich bewährt, dabei Vertreterinnen und Vertreter aus vorgelagerten Verfahren mit einzubeziehen, da dies wertvolles Vorwissen sichert und Kontinuität der Entwicklung fördert.

In diesem Sinne stellen sich die Vertreterinnen und Vertreter des Beurteilungsgremiums gerne für nachgelagerte Verfahren zur Verfügung.

# 11 GLOSSAR BEGRIFFE

## ESP

Entwicklungsschwerpunkt

## ESP Thun Nord

Gebiet zwischen Aare, Lerchenfeldquartier, Allmend- und Regiestrasse

## Kern-ESP

Gebiet rund um die zukünftige Haltestelle

## Bypass

Strasse in der Verlängerung der General-Wille-Strasse zwischen Allmendstrasse und dem Autobahnzubringer Thun Nord.

## Alpenbrücke

Brücke über Bahnlinie und Aare, Teil des Bypasses

## Ostflügelstrasse

zukünftiger Name der Strasse östlich des Bypasses zur Erschliessung des ESP südlich der Bahnlinie (s. Abbildung unten)

## RUAG Campus Nord

Standort der RUAG zwischen Aare und Uttigenstrasse

## B5 Campus

Entwicklungsareal Baufeld B5 am Knoten Bypass/Allmendstrasse, mit neuem Standort der Empa

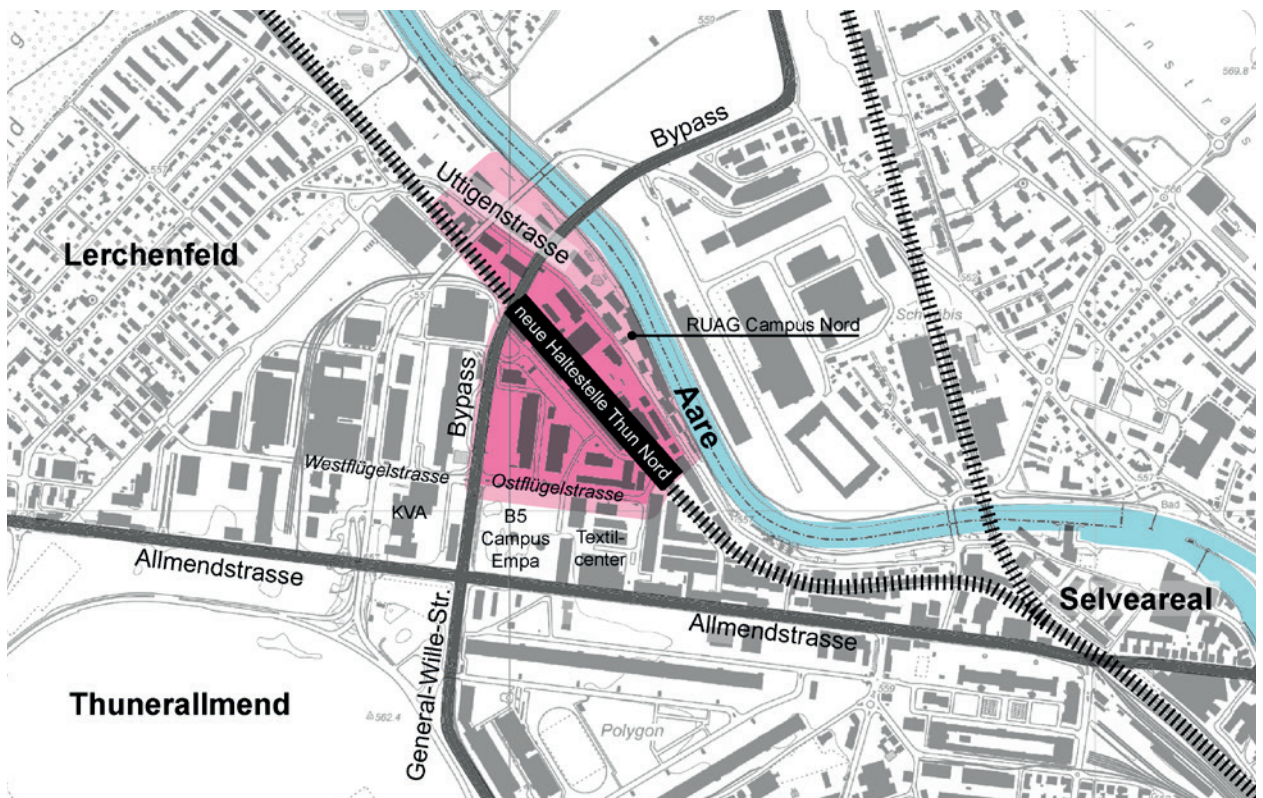
## MIV

Motorisierter Individualverkehr

## ÖV

Öffentlicher Verkehr

Gebietsübersicht mit Bearbeitungsperimeter Kern-ESP (Pink dargestellt)



**Stadt Thun, Februar 2026**

thun.ch