Planungsamt
Industriestrasse 2, Postfach 145, CH-3602 Thun

Telefon 033 225 83 76
planungsamt@thun.ch, www.thun.ch

STADT THUN

Thun, 20. Mai 2019

ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKT (ESP) BAHNHOF THUN, TEILPROJEKT VERKEHR

SCHLUSSBERICHT WORKSHOPVERFAHREN

Herausgeber	Planungsamt der Stadt Thun
Bearbeitungsteam	10:8 Architekten GmbH stadt raum verkehr, Birchler + Wicki
Beurteilungsgremium	Rainer Klostermann, Experte Städtebau und Moderation Aline Renard, Expertin Verkehr / Mobilität Christian Wiesmann, Experte Städtebau und Architektur Anja Krasselt, SBB Immobilien Development Rahel Minder, SBB Immobilien Development Manuel Hutter, Projektbegleiter SBB, Kontur Projektmanagement AG Jürg Lehmann, Verkehrsbetriebe STI AG Hans-Jürg Stettler, Verkehrsbetriebe STI AG Joël Buntschu, BLS AG Emanuel Buchs, Vertreter Regionale Verkehrskonferenz RVK Susanne Szentkuti, Stadt Thun, Planungsamt, Stadtplanerin / Co-Leiterin Florian Kühne, Stadt Thun, Planungsamt, Stadtarchitekt / Co-Leiter Rolf Maurer, Stadt Thun, Tiefbauamt, Stadtingenieur Michael Gassner, Stadt Thun, Fachstelle Umwelt Energie Mobilität Philipp Weber, Stadt Thun, Planungsamt, Verfahrensleiter TP Verkehr Thomas Judt, Stadt Thun, Planungsamt, Projektleiter ESP Bahnhof
Verfahrensbegleitung	Philipp Weber, Stadt Thun, Planungsamt, Verfahrensleiter TP Verkehr Daniela Ackermann, Stadt Thun, Planungsamt, Support & Controlling

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 4
1.1 Ausgangslage 4
2 Teilprojekt Verkehr 7
2.1 Verfahren und Beteiligte 7
2.2 Ziele des Verfahrens 8
2.3 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter 9
3 Rahmenbedingungen 10
3.1 Rahmenbedingungen und Aufgaben 10
4 Workshops 14
4.1 1. Workshop (3. September 2018) 14
4.2 2. Workshop (22. Oktober 2018) 16
4.3 3. Workshop (16. Januar 2019) 18
4.4 4. Workshop (6. März 2019) 22
5 Gesamtkonzept 25
5.1 Bushöfe und Betriebskonzept 25
5.2 Ruhender Verkehr 31
5.3 Langsamverkehr 33
5.4 Motorisierter Individualverkehr / Strassen 33
5.5 Personenunterführungen (PU) 35
5.6 Städtebau / Aussenräume 37
6 Folgeprojekte 41
7 Commitment Teilprojekt Verkehr 42
8 Anhang 43

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Thun

Bei dem im kantonalen Richtplan bezeichneten Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Thun handelt es sich um einen komplexen sowie weitgehend bebauten Stadt- und Verkehrsraum. Durch die zentrale und attraktive Lage in der Stadt sowie durch die ausgezeichnete Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV), ist der Perimeter des ESP ein Schlüsselgebiet der Thuner Stadtentwicklung. Für das Gebiet wird langfristig eine qualitativ hochwertige sowie urbane bauliche Entwicklung angestrebt. Innerhalb des ESP's stehen in Zukunft wichtige Infrastrukturausbauten beim ÖV sowie grosse Arealumnutzungen und Arealentwicklungen an. Dabei machen unterschiedlichste Nutzungsansprüche, schwierige Abhängigkeiten, hochbelastete Verkehrsinfrastrukturen sowie eine grosse Anzahl beteiligter Akteure diesen Stadtraum zu einem äusserst anspruchsvollen Planungsraum.

Luftbild Gebiet Bahnhof Thun

Plattform ESP Bahnhof Thun

Um das grosse Potenzial des Bahnhofgebiets zukunftsweisend zu nutzen sowie die planerischen und zukünftig baulichen Tätigkeiten zu koordinieren, wurde zwischen 2011 und 2015 die Plattform ESP Bahnhof Thun aufgebaut. In der Plattform wurde die zukünftige städtebauliche und verkehrliche Entwicklung des Gebiets entworfen und diskutiert. Das Produkt dieser Plattform ist ein Entwicklungsleitplan (inkl. Umsetzungsliste), welcher in groben Zügen die zukünftige Stadt- und Verkehrsentwicklung in diesem Gebiet aufzeigt. Des Weiteren werden mit dem Planungsmittel die unterschiedlichen Nutzungsansprüche und Abhängigkeiten einer Entwicklung dargelegt und abgestimmt. Der Entwicklungsleitplan wird laufend nachgeführt und es werden jährlich ein bis zwei Sitzungen der Plattform durchgeführt. An der Plattform sind Grundeigentümer, wichtige Nutzer des Gebiets, die Stadt Thun und der Kanton beteiligt.

Ausgehend von den Ergebnissen aus der Aufbauphase der Plattform wurden Teilprojekte definiert, welche es in einer nächsten Phase vertieft zu bearbeiten gilt. Es sind dies die Teilprojekte Betrieb Plattform, Städtebau, Verkehr, Infrastruktur Bahnhof und Kommunikation.

Teilprojekt Verkehr

In einem ersten Schritt wird das Teilprojekt Verkehr bearbeitet. In diesem sind folgende Hauptthemen enthalten:

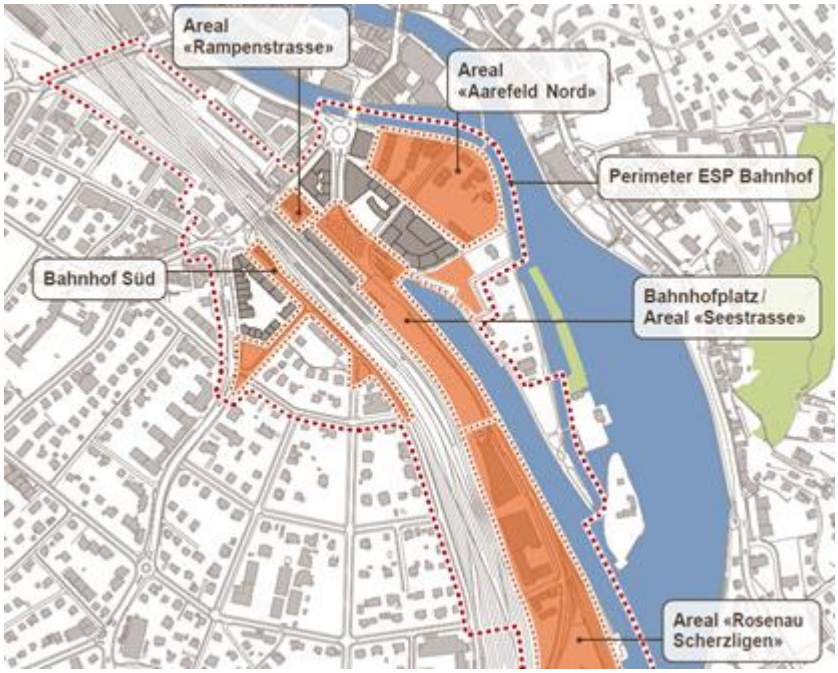
- Aufwertung und Steigerung der Attraktivität und der Aufenthaltsqualität des Bahnhofplatzes, der Ländte und der umliegenden Flächen
- Entwicklung eines Busbahnhofs (langfristiger Ausbau)
- Sicherstellung ÖV-Knoten- / Umsteigepunkt Bahn – Bus – Schiff
- Führung / Gestaltung motorisierter Individualverkehr (MIV) und Langsamverkehr (LV)

Das Teilprojekt Verkehr nimmt eine Schlüsselrolle im ESP ein, da damit wichtige und notwendige Grundlagen für die weiteren Teilprojekte und Planungen geschaffen werden. Das Teilprojekt weist Überschneidungen mit den Teilprojekten Städtebau und Infrastruktur Bahnhof auf.

Teilareale

Im Rahmen der Plattform wurde der ESP in die Teilareale Rampenstrasse, Aarefeld Nord, Bahnhofplatz/Seestrasse, Rosenau-Scherzligen sowie Bahnhof Süd unterteilt. Das Teilprojekt Verkehr betrifft sämtliche Teilareale ausser das Areal Aarefeld Nord.

Übersicht der Teilareale



Projekte innerhalb ESP

Nachfolgend ein kurzer Überblick über Grundlagen sowie Projekte, welche Auslöser des Teilprojekts Verkehr sind oder auf dieses Einfluss haben.

Ausbau öffentlicher Verkehr

Ab dem Bahnhof Thun verkehren nebst Zügen auch die innerstädtischen sowie regionalen Buslinien sowie die Schiffe des Thunersees. Damit machen sie den Bahnhof zu einem wichtigen Umsteigepunkt zwischen den verschiedenen Transportmitteln des öffentlichen Verkehrs. Durch die beabsichtigte Wohnbauentwicklung in der Stadt und Agglomeration Thun, aber auch hinsichtlich der stets wachsenden Pendlerströme, wird die Bedeutung des Bahnhofs Thun als regionale Verkehrsdrehscheibe weiter zunehmen. Allein die Zahl der Bahnreisenden, welche am Bahnhof Thun ein-/ aus- oder umsteigen, wird schätzungsweise bis ins Jahr 2030 von heute 30‘000 auf 40‘000 Personen pro Tag anwachsen. Auch die STI als Betreiberin des Busnetztes rechnet in Zukunft mit einem starken Anstieg der Fahrgastzahlen. Die prognostizierte Zunahme beim öffentlichen Verkehr bedingt Ausbauten an den Infrastrukturen, welche es frühzeitig zu planen gilt. Es sind dies z.B. die Umsetzung des SBB Rahmenplans, der Ausbau des Busbahnhofs, der Ausbau der Personenunterführungen und ein neues Mobilitätszentrum. Mit dem Teilprojekt Verkehr sollen diese Ausbauten konzeptionell geklärt und die einzelnen Massnahmen koordiniert werden.

Arealentwicklungen innerhalb des ESP‘s

Innerhalb des ESP’s werden in Zukunft die grossflächigen Areale Aarefeld, Seestrasse und Rosenau-Scherzligen frei für Umstrukturierungen und Neubebauungen. Zudem plant die SBB die Inwertsetzung des Gebäudes an der Rampenstrasse. Für all diese Vorhaben gilt es im Rahmen des Teilprojekts Verkehr die Grundlagen für die weiteren Planungsschritte zu schaffen, da diese direkt von den verkehrlichen Fragestellungen wie Erschliessung MIV und LV, Platzbedarf Ausbau ÖV, Freiraumgestaltung, usw. betroffen sind.

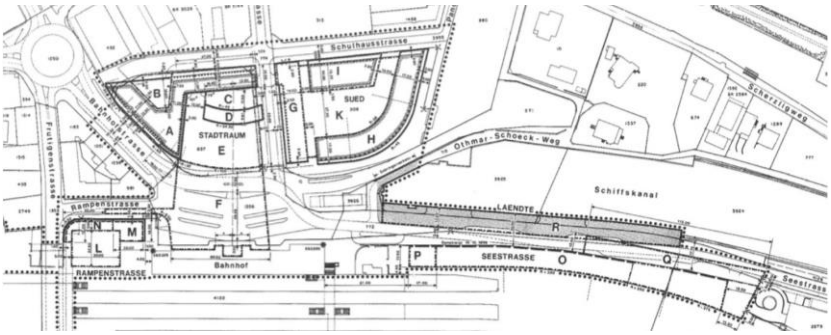
Weitere Projekte

Der Ausbau der ÖV-Infrastrukturen sowie die Arealentwicklungen bedingen eine Klärung der zukünftigen Erschliessung sowie der Führung des Velo- und Fussverkehrs. Zudem muss der ruhende Verkehr im Gebiet neu organisiert und angeordnet werden.

Aktuelles Planungsmittel

Die rechtsgültige Überbauungsordnung (UeO) Aarefeld-Bahnhofplatz von 1991 ist das aktuell bestimmende Planungsinstrument über einen zentralen Bereich des ESP‘s Bahnhof Thun. Die bestehende UeO ist heute zu einem grossen Teil umgesetzt. Noch nicht realisiert sind die Baufelder Rampenstrasse und Seestrasse, sowie die Verbreiterung und Neugestaltung des Ländte. Die Festlegungen der UeO von 1991 sind nicht mehr aktuell und genügen zudem nicht mehr den heutigen Anforderungen. Aus diesen Gründen wird die rechtsgültige UeO zu einem späteren Zeitpunkt aufgehoben, ersetzt oder überarbeitet. Grundlage hierfür werden die Teilprojekte des ESP’s sein.

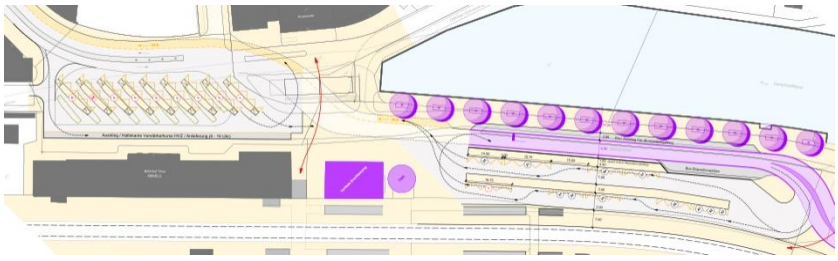
Situationsplan UeO Aarefeld-Bahnhofplatz

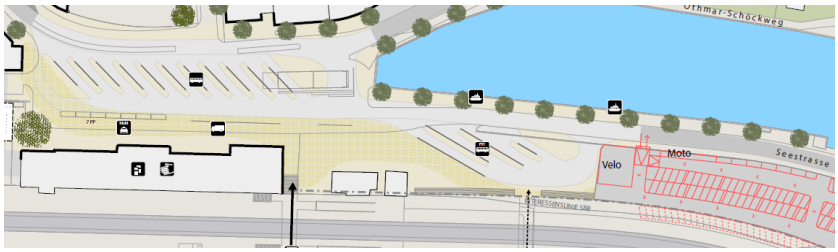


Studien zum Ausbau Bushof

Zur Erweiterung des bestehenden Bushofs wurden im Rahmen der Plattform ESP Bahnhof Thun zwei Studien erstellt. Die erste Studie wurde durch Metron im Auftrag der Plattform erstellt und die zweite als Gegenstudie von Basler & Hofmann im Auftrag der SBB. Beide Studien zeigen auf, dass der heutige Bahnhofplatz nicht ausreicht, um für sämtliche Buslinien eine Haltekante anzuordnen. Beide Studien schlagen vor, den heutigen Parkplatz südlich des Bahnhofhauptgebäudes (Areal Seestrasse) als Erweiterungsfläche zu nutzen. Die Studien unterscheiden sich jedoch im Raumbedarf des Bushofs und Erfüllungsgrad der Rahmenbedingungen aus der Plattform. Aus diesem Grund soll mit dem Teilprojekt Verkehr der zukünftige Raumbedarf des Bushofs sowie die Anordnung der Haltekanten abschliessend geklärt werden.

Platzbedarf Metron Studie





2 Teilprojekt Verkehr

2.1 Verfahren und Beteiligte

Durchführung eines Workshopverfahrens

Die Stadt Thun hat sich entschlossen, mit Hilfe eines kooperativen Workshopverfahrens die Fragen sowie Aufgaben des Teilprojekts Verkehr zu bearbeiten und zu klären. Im Gegensatz zu einem Wettbewerbsverfahren wurde die Aufgabe im Workshopverfahren nur durch ein ausgewähltes Planungsteam in enger Zusammenarbeit mit dem Begleitgremium bearbeitet. Mit einer Präqualifikation wurde ein Team bestehend aus einem Architekturbüro und einem Verkehrsplaner ausgewählt. Hierfür wurden fünf Büros eingeladen sich mit Referenzen, Motivationsschreiben sowie Teamzusammensetzung zu bewerben. Das Team 10:8 Architekten GmbH zusammen mit stadt raum verkehr, Birchler+Wicki wurde anhand der Bewertung der eingereichten Bewerbungen ausgewählt. Vom ausgewählten Team wurde während des gesamten Verfahrens das Denken in unterschiedlichen Szenarien und Varianten gefordert. Das Planungsteam erarbeitete und diskutierte an Workshops gemeinsam mit dem Begleitgremium Ideen, Entwurfsansätze und Prinzipien.

Durchführung und Organisation

Für die Durchführung des Workshopverfahrens sowie als Kontaktstelle war das Planungsamt der Stadt Thun zuständig. Für die Verfahrensleitung war Philipp Weber vom Planungsamt zuständig.

Beurteilungsgremium

Das Begleitgremium setzte sich aus Vertretern der Stadt Thun und den Verkehrsbetrieben SBB, BLS und STI sowie Fachexperten zusammen.

Teilnehmer/innen

- Rainer Klostermann, Experte Städtebau / Moderation Verfahren
- Aline Renard, Expertin Verkehr / Mobilität
- Christian Wiesmann, Experte Städtebau und Architektur
- Anja Krasselt, SBB Immobilien Development
- Rahel Minder, SBB Immobilien Development
- Manuel Hutter, Projektbegleiter SBB, Kontur Projektmanagement AG
- Jürg Lehmann, Verkehrsbetriebe STI AG
- Hans-Jürg Stettler, Verkehrsbetriebe STI AG
- Joël Buntschu, BLS AG
- Emanuel Buchs, Vertreter Regionale Verkehrskonferenz RVK
- Susanne Szentkuti, Stadt Thun, Planungsamt, Stadtplanerin / Co-Leiterin
- Florian Kühne, Stadt Thun, Planungsamt, Stadtarchitekt / Co-Leiter
- Philipp Weber, Stadt Thun, Planungsamt, Verfahrensleiter TP Verkehr
- Thomas Judt, Stadt Thun, Planungsamt, Projektleiter ESP Bahnhof
- Rolf Maurer, Stadt Thun, Tiefbauamt, Stadtingenieur
- Michael Gassner, Stadt Thun, Leiter Fachstelle Umwelt Energie Mobilität

Bearbeitungsteam

- 10:8 Architekten GmbH, Scheffelstrasse 3, 8037 Zürich
  Jürg Senn und Fabian Willi / Städtebau und Architektur
- stadt raum verkehr, Birchler+Wicki, Sihlquai 75, 8005 Zürich
  Alexandra Wicki und Stefan Graf / Verkehrsplanung

Verfahrensablauf

Am 5. Juli 2018 wurde die Bearbeitungsphase des Teilprojekts Verkehr mit einer Sitzung zwischen der Stadt Thun und dem Team sowie einer anschliessenden Begehung des Perimeters gestartet. Das Verfahren umfasste insgesamt vier Workshops mit dem Team und dem Begleitgremium. An den Workshops wurden die aktuellen Arbeitsstände des Teams diskutiert sowie Aufträge für die nächsten Bearbeitungsphasen formuliert. Die Inhalte sowie die Ergebnisse der Workshops wurden jeweils durch Protokolle dokumentiert.

Workshops

Die vier Workshops hatten nachfolgende Hauptthemen:

- 1. Workshop (03.09.2018):
  Analyse, Klärung Rahmenbedingungen, 1. Konzeptansätze
- 2. Workshop (22.10.2018)
  Prüfung möglicher Busstandorte, Kombination der Busstandorte
- 3. Workshop (16.01.2019)
  Vertiefung der Kombinationen der Busstandorte, Auswahl Bestvariante
- 4. Workshop (06.03.2019)
  Vertiefung der Bestvariante, Klärung weiteres Vorgehen

2.2 Ziele des Verfahrens

Ziele

Mit dem Teilprojekt Verkehr und dem dazugehörigen Workshopverfahren wurden nachfolgende Hauptziele verfolgt:

Städtebau

- Aufwertung und Steigerung der Attraktivität und der Aufenthaltsqualität des Bahnhofplatzes, der Ländte und der umliegenden Flächen
- Klärung des Flächenbedarfs eines Bushofs auf dem Areal Seestrasse als Grundlage für weitere Arealplanungen in diesem Gebiet

Langsamverkehr (LV)

- Schaffung von attraktiven, sicheren und direkten Wegen für den Fuss- und Veloverkehr sowie deren Einbindung in das Langsamverkehrsnetz
- Organisation und Führung der Fussgängerströme rund um den Bahnhof

Personenunterführung (PU)

- Aufwertung der Zugänge zu den PU's als städtebauliches Verbindungselement der Quartiere beidseitig der Gleise
- Prüfung einer zusätzlichen PU im Süden des Bahnhofs

Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- Anordnung der nötigen Anzahl Bushaltekanten und Prüfung möglicher Standorte für Bushöfe innerhalb des Perimeters unter Berücksichtigung von verkehrstechnischen und betrieblichen Gegebenheiten

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Klärung der Linienführung und Ausgestaltung der Seestrasse
- Prüfen von Möglichkeiten zur Entlastung des Bahnhofgebiets vom MIV sowie Optimierung der Verkehrsabwicklung

Ruhender Verkehr

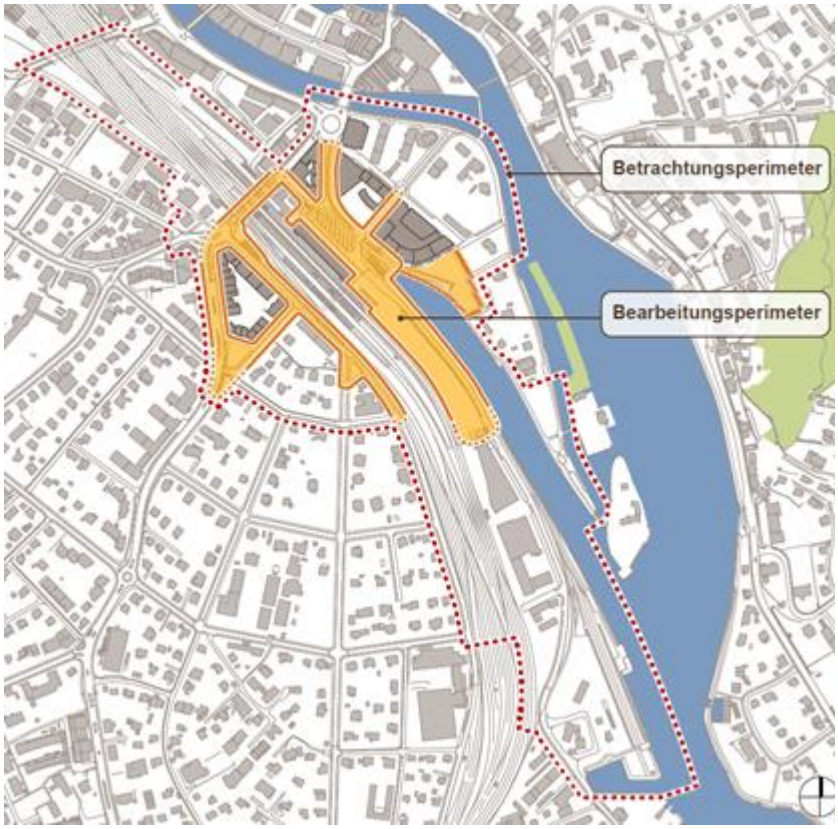
- Anordnung einer genügenden Anzahl Veloabstellplätze sowie Sicherstellung deren optimaler Erschliessung
- Organisation von Abstellplätzen für Taxis, Cars, Busdispositionsplätzen, Mobility, Kiss&Ride, Park&Rail, Ver- und Entsorgung, usw.

2.3 Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter

Perimeter

Der Bearbeitungsperimeter umfasste die im nachfolgenden Plan gelb bezeichneten Flächen. Als Betrachtungsperimeter galt die Begrenzung des ESP‘s Bahnhof Thun.

Übersicht Perimeter



3 Rahmenbedingungen

3.1 Rahmenbedingungen und Aufgaben

Rahmenbedingungen aus Programm

Im Programm zum Workshopverfahren wurden die Rahmenbedingungen und Aufträge formuliert, welche es im Workshopverfahren durch das Planungsteam zu berücksichtigen und zu bearbeiten galt. Die wichtigsten Festlegungen zu den Themen Städtebau, Fuss- / Veloverkehr, Personenunterführung, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr werden nachfolgend aufgelistet. Die detaillierten Rahmenbedingungen sind dem Programm zum Workshopverfahren vom 17. August 2018 zu entnehmen.

Städtebau

Der Bahnhof und die daran angebundenen Aussenräume sind wichtige Visitenkarten der Stadt. Heute dominieren auf den Aussenflächen vor allem der MIV. Dem Langsamverkehr stehen zu wenige attraktive Aufenthaltsflächen zur Verfügung. Daher will die Stadt Thun die räumliche Qualität verbessern und stärken. Für den Perimeter gibt es nachfolgende städtebauliche Ziele:

- Schaffung von attraktiven und gut angebundenen Aufenthaltsflächen
- Erhöhung der Durchlässigkeit und die Stärkung von Sichtbezügen
- Verbesserung der Wahrnehmung und Anbindung der Bahnhofzugänge
- Verbesserte Verbindung der Stadtteile beidseitig der Gleise
- Aufwertung und Integration der Schiffländte in den öffentlichen Raum
- Städtebauliche Anbindung der grossflächigen Arealentwicklungen

Fuss- und Veloverkehr

Der Bahnhof ist einer der Hauptzielpunkte im Langsamverkehrsnetz der Stadt Thun. Daher müssen für den Fuss- und Veloverkehr sichere, direkte sowie attraktive Verbindungen geschaffen werden. Das Konfliktpotenzial auf dem Bahnhofplatz zwischen LV und MIV ist zu entschärfen. Bei der Planung sind die Festlegungen des Gesamtverkehrskonzepts 2035 zu berücksichtigen. Die zukünftigen Arealentwicklungsgebiete sind ins Netz einzubinden.

Fussverkehr

Die Führung der Fussgängerströme ab der Personenunterführung Mitte über die Seestrasse sind zu verbessern. Der Zugang zur Bahn ab dem Westquartier soll gestärkt und ins Fusswegnetz eingebunden werden.

Veloverkehr

Eine direkte Verbindung vom rechten Aareufer zum Bahnhof soll geschaffen werden. Die Trennwirkung des Gleisfelds ist für Velos zu reduzieren. Bei der Verlegung der Seestrasse ist die Führung des Veloverkehrs zu klären.

Schiffländte

Die Ländte dient als Wartebereich für die Schiffspassagiere sowie als wichtige Fusswegverbindung. Sie soll zukünftig als attraktive, öffentliche Promenade mit mindestens 10 m Breite ausgestaltet werden.

Personenunterführung (PU)

Mit der prognostizierten Zunahme der Bahnpassagiere in Thun kommen die beiden bestehenden PU's an ihre Kapazitätsgrenzen. Von der SBB wird daher der Ausbau der PU's längerfristig untersucht. Die Ausgestaltung der Zugänge zu den PU's ist zu verbessern, so dass eine bessere Verknüpfung der beiden Stadtteile erzielt wird. Konzeptionell ist eine neue PU im Süden zu prüfen sowie die Führung des Veloverkehrs durch die PU's.

Öffentlicher Verkehr – Busbetrieb STI

Die Verkehrsbetriebe STI AG betreibt aktuell ab dem Bahnhofplatz Thun insgesamt 6 innerstädtische (Linien 1, 2, 3, 4, 5, 6) sowie 11 regionale Buslinien (Linien 21, 25, 31, 32, 33, 41, 42, 43, 50, 51, 55). Die Linien 2 und 5 sind am Bahnhof Thun durchgebunden (sogenannte Durchmesserlinien). Für sämtliche weiteren Buslinien ist der Bahnhof die Endhaltestelle. Heute sind vor allem die städtischen Linien auf dem Bahnhofsplatz (Ausnahmen Linien

Übersicht bestehender Bushof

50, 51, 55) und die regionalen Linien beim Valentini-Gebäude angeordnet. Der heutige Bushof ist bisher nicht Behindertengleichstellungsgesetz konform.

Innerstädtische Buslinien

Die heutige Anzahl Bushaltekanten reicht zukünftig nicht aus, da durch den längerfristigen Einsatz von Gelenkbussen eine Mehrfachbelegung von Haltekanten nicht mehr möglich ist. Das Gebiet Thun Süd-West wird zukünftig durch eine neue Buslinie ab dem Bahnhof erschlossen, wofür es eine zusätzliche Haltekante braucht. Aus den zuvor erörterten Gründen braucht es für die innerstädtischen Linien zukünftig insgesamt 13 Haltekanten für Gelenkbusse (inkl. Durchmesserlinien, Eilkurse, neue Linie Thun Süd-West).

Regionale Buslinien

Bei den regionalen Linien verkehrt nur die Buslinie 21 mit Gelenkbussen. Auf den restlichen Linien fahren Standard- und Dreiachsbusse mit 12 oder 14 m Länge. Für die regionalen Linien braucht es 8 Haltekanten (inkl. Mehrfachbelegung).

Erweiterung Bushof

Im Workshopverfahren ist zu klären, wo innerhalb des definierten Bearbeitungsperimeters (siehe 2.3) die insgesamt 21 Bushaltekanten angeordnet werden können, welche es zukünftig braucht, um den Betrieb sicherzustellen.

Temporärer Bushof Seefeldstrasse

Aufgrund von diversen Baustellen in der Innenstadt, verkehren 2018 und 2019 teilweise die Linien 2, 3 und 5 nicht wie üblich über den Bahnhofplatz, sondern haben ihre Endhaltestelle am temporären Bushof Seefeldstrasse. Im Rahmen des Workshopverfahren soll geklärt werden, ob auf der Südseite des Bahnhofs dauerhaft ein Bushof möglich ist. Ein Bushof auf der Südseite würde den Bahnhofplatz und den stark belasteten Maulbeerkreisel entlasten.

Weitere Rahmenbedingungen

Fanbusse: Die Heim- und Gästefans werden separat transportiert. Heute verkehren Busse für Gästefans gemäss Anweisung der Polizei ab der Rampenstrasse. Im Teilprojekt Verkehr sind Bereiche für Fanbusse einzuplanen.

Bahnersatzbusse: Bei geplanten Unterhaltsarbeiten und kurzfristigen Ereignissen braucht es Abstellflächen für Bahnersatzbusse. Die Anzahl Busse ist abhängig vom Ereignis.

Doppelgelenkbusse: Ein längerfristiger Einsatz von Doppelgelenkbussen auf den Linien 1 und 2 ist möglich. Daher sind bei diesen Linien genügend lange Bushaltekanten einzuplanen.

Umsteigebeziehungen: 40 % der Buspassagiere steigen am Bahnhofplatz auf die Bahn um, 25 % auf eine andere Buslinie und 35 % steigen nicht um.

Studie Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK)

Parallel zum Teilprojekt Verkehr erarbeitet die Regionale Verkehrskonferenz eine Vertiefungsstudie zum Busnetz in der Innenstadt. Das Teilprojekt Verkehr wird mit dieser Studie abgestimmt und berücksichtigt die Ergebnisse.

Motorisierter Individual-verkehr

Durch den hohen MIV-Anteil auf dem Bahnhofplatz verliert dieser an Aufenthaltsqualität und ist für die grosse Anzahl an Fussgängern sowie Velofahrer schwierig zu queren und unattraktiv. Im Verfahren ist aufzuzeigen, mit welchen Massnahmen der Anteil des MIV auf dem Bahnhofsplatz reduziert sowie verträglich gestaltet werden kann.

Verlegung Seestrasse

Die geplante Arealentwicklung Rosenau-Scherzligen bedingt eine Verlegung der Seestrasse, da diese das Gebiet zweiteilt und damit eine Umstrukturierung erschwert. Gemäss Gesamtverkehrskonzept Thun wird die Seestrasse langfristig zu einer Quartier-Feinerschliessungsstrasse umgewidmet. Zur Verlegung liegt eine erste Machbarkeitsstudie vor. Die Verlegung der Strasse ab dem Bahnhofplatz sowie deren Gestaltung ist im Verfahren mitzuplanen.

Ruhender Verkehr

Nachfolgend werden die benötigten Abstellplätze für den Veloverkehr und den MIV aufgelistet, welche innerhalb des Perimeters anzuordnen sind.

Veloverkehr

Veloabstellplätze: Beidseitig des Bahnhofs stehen aktuell rund 1'700 Abstellplätze zur Verfügung. Gemäss einer Studie beträgt der kurzfristige Bedarf 2'600 Plätze (inkl. Velostation) sowie langfristig (bis 2035) 2'600 bis 3'500 Plätze (inkl. Velostation / Annahme Zuwachs jährlich 0 bis 1.5 %).

Velostation: Die bestehende und heute überlastete Velostation bietet rund 275 kostenpflichtige Abstellplätze an. Der prognostizierte kurzfristige Bedarf liegt bei 900 bis 1'300 Abstellplätzen und der langfristige (bis 2035) 900 bis 1'800 Plätze (Annahme Zuwachs jährlich 0 bis 1.5 %).

Velospot: Bisher gibt es am Bahnhof drei Standorte. Rund um den Bahnhof sollen zukünftige vier Standorte mit je 10 m Abstellflächen angeboten werden.

Motorisierter Individualverkehr

Park & Rail: Heute gibt es 132 Parkplätze. Die Anzahl soll kurzfristig gleichbleiben. Langfristig zu Gunsten anderer Mobilitätsformen reduziert werden.

Kiss & Ride: Bei der Unterführung Mitte stehen heute fünf Kiss & Ride-Plätze sowie rund ums Hauptgebäude 17 Kurzzeitparkplätze zur Verfügung. Zukünftig sollen 12 bis 15 Kiss & Ride-Plätze angeboten werden.

Taxi: Für Taxis gibt es heute 7 Warteplätze beim Aperto-Gebäude. Im Verfahren sollen Warteflächen für 9 bis 10 Taxis geschaffen werden.

Car: Heute gibt es 6 bis 7 Abstellplätze in der näheren Umgebung des Bahnhofs. Es ist zu prüfen ob auch zukünftig Abstellplätze im Gebiet des Bahnhofs angeboten werden sollen oder nur noch Bereiche für Drop off.

Mobility: Mobility unterhält heute eine Flotte von 8 Fahrzeugen am Bahnhof Thun. Zukünftig werden es ca. 18 Fahrzeuge sein (SBB rechnet mit 10-12).

Angestellte: Die STI benötigt für Angestellte 16 Parkplätze und die BLS 18 Plätze. Zusätzlich werden 2 Plätze für Werfttouren bei der Ländte gewünscht.

Ver- und Entsorgung: In der Nähe des Hauptgebäudes braucht es Flächen für Anlieferung sowie für Ver- und Entsorgung.

Aarefeld: Die oberirdischen Parkplätze im Gebiet Aarefeld werden mittelfristig aufgehoben, was eine Reduktion der Fahrten auf dem Bahnhofplatz bedeutet.

Weitere Rahmenbedingungen

Eigentum: Beim vorliegenden Verfahren werden die Grundstückstrukturen sowie die Eigentumsverhältnisse ausser Acht gelassen.

Gesamtverkehrskonzept: Die im GVK der Stadt Thun 2035 formulierten Ziele sowie Massnahmen sind bei der Projektierung zu beachten.

Neues Verkehrsregime: Als flankierende Massnahmen zum neuen Bypass wird in der Innenstadt ein neues Verkehrsregime für den MIV eingeführt mit Einbahn auf der Sinnebrücke sowie der Allmend- und Kuhbrücke.

Ausbau Unterführung Frutigenstrasse: Die Unterführung wird durch eine Busspur in Richtung Maulbeerkreisel ergänzt sowie die Personenunterführung Nord von der Mönchstrasse bis zur Rampenstrasse verlängert.

Arealentwicklungen: In direktem Umfeld zum Bahnhof Thun werden in den nächsten Jahren die beiden Arealentwicklungen Rosenau-Scherzligen sowie Aarefeld starten. Diese haben einen Einfluss auf die Verkehrsbelastung.

Valentini-Gebäude: Es handelt sich um ein erhaltenswertes Gebäude. Falls das Verfahren zeigt, dass ein Abbruch des Gebäudes nötig ist, muss für das Mobilitätszentrum ein Ersatzstandort gefunden werden.

Gebäude Rampenstrasse: Das Gebäude ist im Bauinventar als schützenswert bezeichnet. Ein denkmalpflegerisches Gutachten der SBB hat den Schutzstatus des Gebäudes bekräftigt.

Aperto-Gebäude: Das Provisorium, in welchem sich der Aperto befindet, kann im Zuge der Neukonzeptionierung des Bahnhofsgebiets zurückgebaut werden.

Interessenlinie und Rahmenplan SBB: Bei der Planung sind zwingend die Interessenlinie sowie die Festlegungen im Rahmenplan zu berücksichtigen.

Entlastungsstollen: Seitlich des Valentini-Gebäudes beginnt der Entlastungsstollen des Aarekanals und verläuft danach quer unter dem Bahnhofplatz.

4 Workshops

Dokumentation

Nachfolgend werden die Arbeitsstände und die wichtigsten Diskussionspunkte der vier Workshops dokumentiert und erläutert. Die detaillierten Zusammenfassungen der Workshops sind den jeweiligen Protokollen zu entnehmen.

4.1 1. Workshop (3. September 2018)

Analyse

Zu Beginn des 1. Workshops präsentiert das Bearbeitungsteam eine Analyse zur heutigen Situation rund um den Bahnhof Thun. Nachfolgend die wichtigsten Erkenntnisse der Analyse:

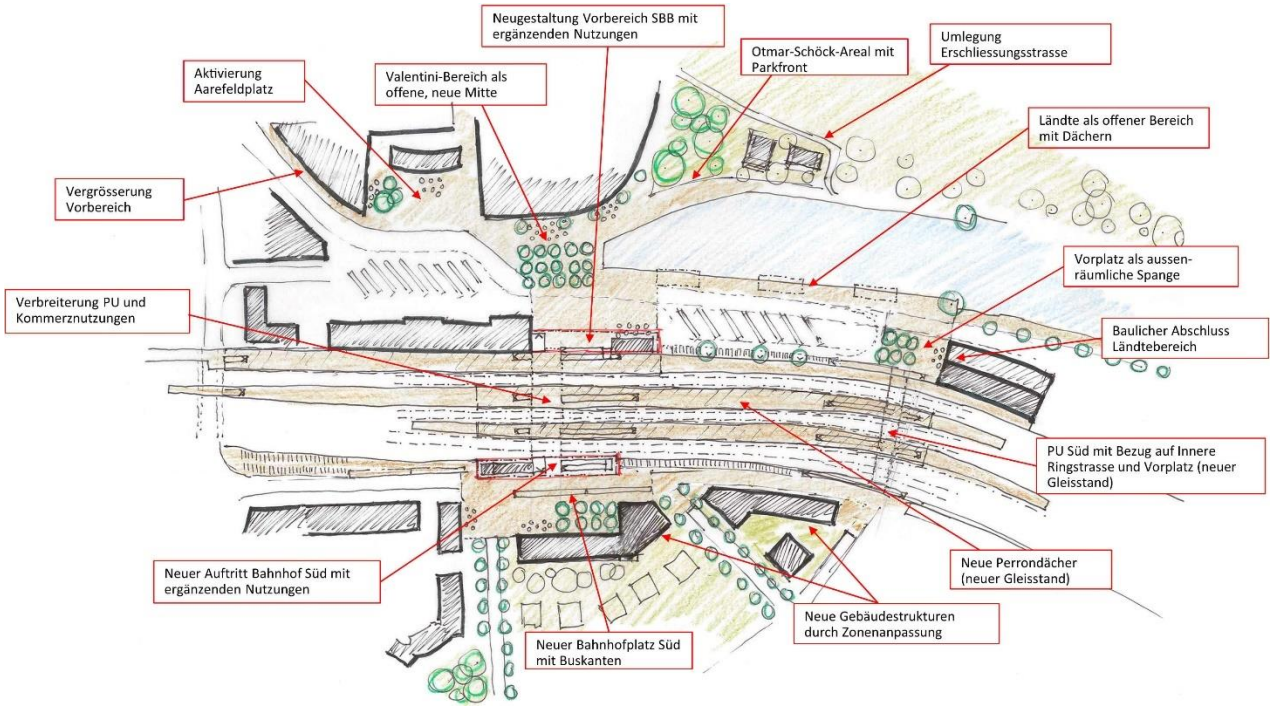
- Am Bahnhof treffen verschiedene Stadt-Schollen aufeinander, welche sich bezüglich Bebauung, Massstäblichkeit, Grünflächenanteil, usw. unterscheiden. Die Nordseite des Bahnhofs wird durch eine städtische Baustruktur und die Südseite durch ein durchgrüntes Villenquartier geprägt.
- Das Hauptbahnhofgebäude ist räumlich prägend für den Bahnhofplatz. Das Valentini-Gebäude hat eine geringe städtebauliche Wirkung und ist aus architektonischen Gründen nicht zwingend zu erhalten. Das Valentini-Gebäude dient heute der STI und BLS für den Ticket-Verkauf und für den Personalaufenthalt. Der Raum rund um das Valentini-Gebäude wird stark durch den Fussverkehr, MIV und ÖV beansprucht. Der Bahnhofplatz wird heute dreiseitig durch Gebäude gefasst. Lediglich in Richtung Kanal fehlt ein Abschluss des Raums.
- Der heutige Bahnhofplatz ist vor allem funktional gestaltet und bietet keine Aufenthalts- und Grünflächen. Durch die zurückhaltende Gestaltung des Platzes wirkt dieser einerseits übersichtlich, bietet jedoch andererseits wenige Qualitäten. Der Platz ist ein zentraler öffentlicher Raum mit allseitigen und äusserst attraktiven Ausblicken (Berge, Kanal, usw.). Die heutigen publikumsorientierten Nutzungen rund um den Platz interagieren kaum mit dem öffentlichen Raum. Im ganzen Bahnhofgebiet gibt es nur den Aarefeldplatz als Aufenthaltsfläche. Dieser bietet jedoch keine Aufenthaltsqualität. Ansonsten fehlen Freiräume entlang der Ländte. Das Nebeneinander von Bahnhof mit Schiffländte / Aarekanal und damit eine direkte Verbindung zum Wasser ist eine räumliche Spezialität von Thun.
- Für die Busse gibt es aktuell zu wenige Haltekanten am Bahnhof. Zudem sind die Bushaltekanten nicht behindertengerecht ausgestaltet.
- Auf den Bahnhofplatz führen sämtliche Wegbeziehungen radial zusammen. Der Maulbeerkreisel weist eine hohe Verkehrsbelastung auf und generiert zu den Spitzenstunden Rückstaus in Richtung Bahnhofplatz, was die Fahrplanstabilität der Busse negativ beeinflusst. Der MIV hat auf dem Platz eine hohe Dominanz und wirkt störend sowie trennend.
- Dem Fussverkehr stehen im Bereich des Bahnhofplatzes zu wenige Querungsmöglichkeiten zur Verfügung. Die Konzentration der Fussgängerströme beim Zugang zur Personenunterführung Mitte führt zu Stau beim MIV. Der Zugang zum Bahnhof ist auf der Südseite für Fussgänger ungenügend und es gibt generell zu Lange Wege zu den Gleisen.
- Für den Veloverkehr fehlt eine direkte Anbindung vom rechten Aareufer zum Bahnhof sowie generell attraktive Wege zu den Parkierungsanlagen.

Vergleich bestehende Studien

Das Team erläutert, dass die im Rahmen der Plattform ESP erstellten Studien von Metron und Basler&Hofmann zur Erweiterung des Bushofs auf dem Areal Seestrasse nicht verglichen werden können. Dies weil beide Studien von unterschiedlichen Vorgaben ausgehen (Anzahl Haltekanten, Kantenlängen, Fahrzeugeinsatz, usw.). Es können jedoch die Ergebnisse der Variantenstudien als Grundlage für das TP Verkehr genutzt werden.

1. Konzeptskizze

Vom Bearbeitungsteam wurde nachfolgende 1. Konzeptskizze präsentiert, welche Problemfelder bezeichnet sowie erste Lösungsansätze aufzeigt.

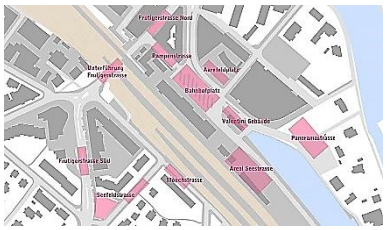


Diskussion

- Die Festlegungen im Rahmenplan sowie die Interessenlinie der SBB sind bei der weiteren Planung zwingend zu berücksichtigen.
- Das Valentini-Gebäude (erhaltenswert) kann aus Sicht der BLS und STI gegen Realersatz (Mobilitätszentrum) abgebrochen werden.
- Die Verlegung von Bushaltekanten ins Seefeldquartier wird als Möglichkeit / Chance angesehen und gilt es vertieft zu untersuchen.
- Die Bushaltekanten müssen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz eine Höhe von 23 cm aufweisen (16 cm Rückfallebene).
- Das Team wird aufgefordert, unkonventionelle Ideen sowie Visionen zu prüfen. Zu Beginn des Verfahrens wird ein möglichst breiter Variantenfächer bei der Anordnung der Bushaltekanten gewünscht.
- Der Abschnitt der Mönchstrasse beim Aufgang der PU Mitte kann als Spielraum genutzt werden, um den Bahnhofzugang ab dem Seefeldquartier aufzuwerten. Mit Mischnutzungen bei der Seefeld- und Mönchstrasse könnte der Bahnzugang Süd gestärkt werden.
- Eine neue PU Süd könnte auf der Höhe der Inneren Ringstrasse erstellt werden. Eine zusätzliche PU wäre im Hinblick auf die Entwicklung Rosenau-Scherzligen sinnvoll. Eine Kostenbeteiligung der SBB ist zurzeit ungewiss, da ein Ausbau der bestehenden beiden PU's Priorität hat.
- Die Bebaubarkeit des Areals Seestrasse ist vertieft zu prüfen.

4.2 2. Workshop (22. Oktober 2018)

Prüfung von Standorten

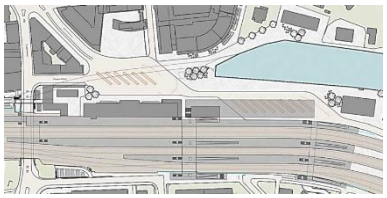


Vom Bearbeitungsteam wurden die möglichen Standorte innerhalb des Perimeters bezeichnet, welche für die Platzierung von Bushaltekanten in Frage kommen und auf ihre Tauglichkeit untersucht. Bei der Überprüfung wurden jeweils verschiedene Anordnungen der Haltekanten pro Standort getestet. Die Standorte wurden bezüglich Realisierbarkeit, Flächenverbrauch, Betrieb, Auffindbarkeit, Übersichtlichkeit und Wegdistanzen bewertet. Die präsentierte Bewertung der Standorte wurde vom Begleitgremium als stimmig bezeichnet. Die geprüften Standorte sind auf der Abbildung rot dargestellt.

Kombination von Standorten

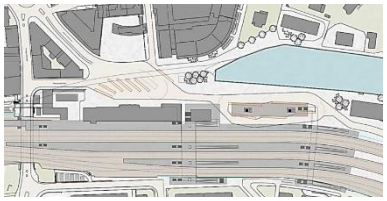
Von den geprüften Standorten bietet keiner genügend Fläche, um die geforderten 21 Haltekanten anzuordnen. Daher müssen die Kanten zwingend auf mehrere Standorte verteilt werden. Aus diesem Grund wurden verschiedene Kombinationen von Standorten getestet. Da an vielen Standorten nur eine geringe Anzahl an Kanten realisierbar ist und eine Verteilung auf zu viele Standorte für Buspassagiere unübersichtlich ist, mussten viele Kombinationen verworfen werden. Vom Team wurden nachfolgende fünf Varianten präsentiert, welche jeweils eine Kombination von drei Standorten umfassen.

Variante 1: Verlängerter Platz



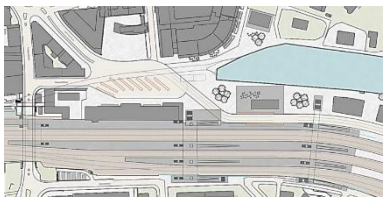
Die Variante 1 sieht die Anordnung der Bushaltekanten auf dem Bahnhofplatz und dem Areal Seestrasse als Harfen sowie entlang der Seefeldstrasse vor. Das Valentini-Gebäude wird abgebrochen und der Raum als Freifläche am Wasser genutzt. Das Mobilitätszentrum wird neu beim Zugang der Unterführung Mitte angeordnet und bildet mit der Überdachung des neuen Bushofs einen zusammenhängenden Baukörper. Die Seestrasse verläuft beim Bushof (Areal Seestrasse) entlang des Kanals und anschliessend entlang der Gleise.

Variante 2: Aufgereihte Volumen



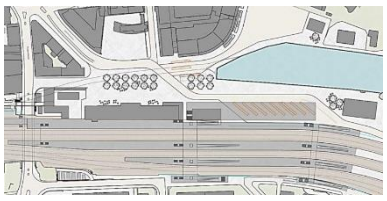
Bei der Variante 2 sind die Kanten auf dem Bahnhofplatz als Harfe und auf dem Areal Seestrasse als Insel ausgestaltet sowie auf der Südseite entlang der Seefeldstrasse angeordnet. Über dem Bushof auf dem Areal Seestrasse liegt ein Baukörper, welcher gleichzeitig als Überdachung dient. Das Valentini-Gebäude wird abgebrochen und der Raum als Freifläche am Wasser genutzt. Das Mobilitätszentrum wird beim Zugang zur Unterführung Mitte platziert. Die Seestrasse verläuft beim neuen Bushof entlang des Kanals und anschliessend entlang der Gleise.

Variante 3: Freie Ländte



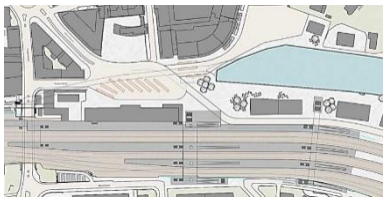
In der Variante 3 werden die Kanten auf dem Bahnhofplatz als Harfe, auf dem Areal Seestrasse und auf der Seefeldstrasse jeweils entlang der Strassen geplant. Das Mobilitätszentrum wird als Pavillon bei der Ländte platziert und bildet zugleich einen Witterungsschutz für die Kanten an der Seestrasse. Die Seestrasse verläuft nach dem Bahnhofsplatz entlang den Gleisen. Durch den Abbruch des Valentini-Gebäudes und durch die Umlegung des Seestrasse kann entlang der Ländte ein grosszügiger Freiraum geschaffen werden.

Variante 4: Freier Bahnhofplatz



Die Variante 4 sieht den Abbruch des Valentini-Gebäudes und die Nutzung der gewonnen Fläche als Bushof vor. Die weiteren Kanten sind als Harfe auf dem Areal Seestrasse sowie entlang der Seefeldstrasse geplant. Das Mobilitätszentrum ist beim Zugang zur Unterführung Mitte platziert. Die Seestrasse verläuft beim neuen Bushof entlang des Kanals und anschliessend entlang der Gleise. Der Bahnhofplatz kann als grossflächiger, verkehrsfreier Freiraum gestaltet werden. Zudem können im Bereich des Valentini-Gebäudes zusätzliche Freiräume am Wasser geschaffen werden.

Variante 5: Kompakter Bahnhofsplatz



Bei der Variante 5 werden die Bushaltekanten als Harfe auf dem Bahnhofplatz geplant und weitere Haltekanten auf der Fläche des Valentini-Gebäudes und an der Seefeldstrasse platziert. Durch die Anordnung der Haltekanten kann das gesamte Areal Seestrasse baulich genutzt werden. Das Mobilitätszentrum wird in einen der Baukörper auf dem Areal Seestrasse integriert. Die Seestrasse verläuft ab dem Bahnhofplatz neu entlang der Gleise. Entlang des Kanals entstehen grosszügige Aufenthaltsbereiche am Wasser.

Diskussion der Varianten

- Der Bahnhofplatz soll auch zukünftig als Bushof dienen und nicht als reine Aufenthaltsfläche. Zukünftig sollen Freiräume vor allem rund um den Kanal am Wasser angeordnet werden.
- Die einmalige Vernetzung von Bahn, Bus und Schiff ist zu stärken.
- Eine Aufteilung der Bushaltekanten auf drei Standorte wird begrüsst. Zu prüfen ist, wie viel Linien ab der Südseite verkehren können und ob zusätzliche Linien als Durchmesserlinien betrieben werden können.
- Eine Verlegung der Seestrasse zu den Gleisen wird als sinnvoll erachtet, da dadurch der Raum entlang der Ländte besser genutzt werden kann.
- Bereiche für Dispositionsplätze sind in der weiteren Planung auszuweisen.
- Im Bereich des Bahnhofs werden Hochhäuser ausgeschlossen. Bei der Planung von Bauvolumen sind Sichtbezüge zu den Bergen zu wahren.
- Eine Realisierung einer PU-Süd ist offen. Daher müssen die Varianten auch ohne diese funktionieren. Jedoch ist Platz für eine solche zu sichern.
- Metron erarbeitet aktuell eine “Vertiefungsstudie Innenstadt“ im Auftrag der RVK zum zukünftigen Busliniennetz. Das Teilprojekt Verkehr ist mit dieser Studie abzustimmen.
- Die Variante 2 mit einem Baukörper über dem Bushof auf dem Areal Seestrasse ist zu verwerfen.
- Die Varianten 1 und 3 sind in einem nächsten Schritt zu vertiefen.
- Die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK) ist als Teilnehmer der nächsten Workshops in das Verfahren einzubeziehen.

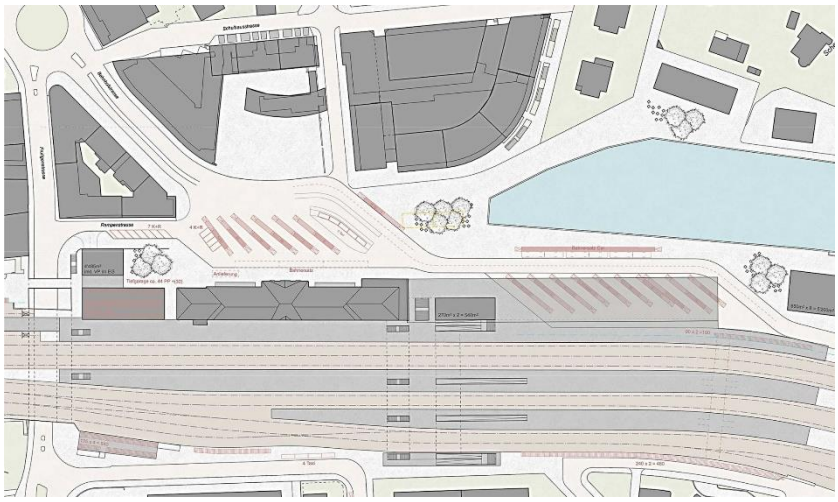
4.3 3. Workshop (16. Januar 2019)

Vertiefung der Varianten

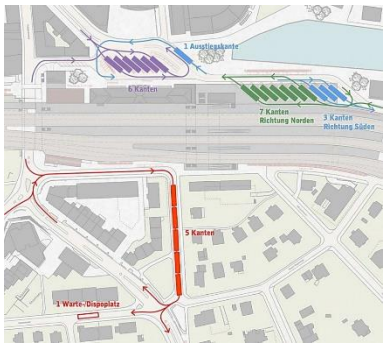
Im 2. Workshop wurden die Varianten 1 und 3 zur Weiterbearbeitung bestimmt. In der Vertiefung hat das Team noch eine zusätzliche Variante 6 mit Kanten bei der Rampenstrasse erarbeitet. Nachfolgend werden die drei Varianten erläutert und die am 3. Workshop geführte Diskussion dokumentiert.

Var. 1: Lineares Busdach

Konzeptplan



Verteilung der Buskanten



Variantenbeschrieb

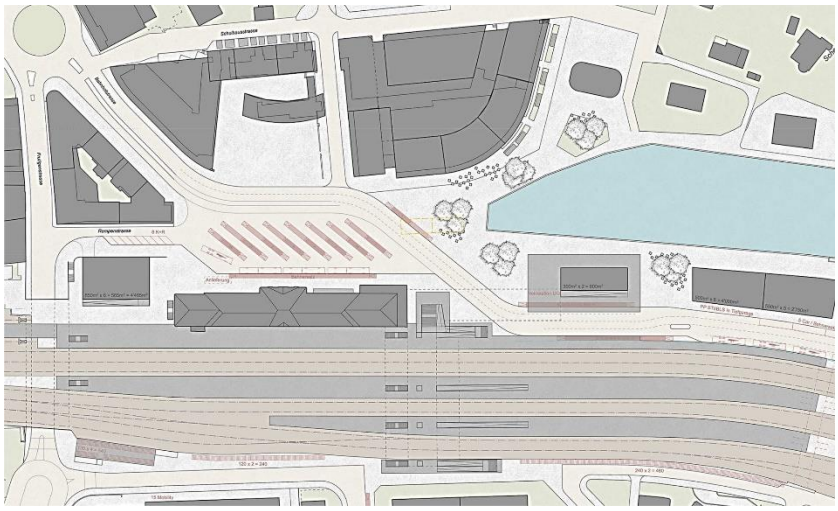
Auf dem Bahnhofplatz sind sechs Haltekanten als Harfe sowie eine Ausstiegskante entlang der Seestrasse beim heutigen Valentini-Gebäude angeordnet. Beim Areal Seestrasse sind zehn weitere Haltekanten als Harfe geplant. Beide Harfen dienen jeweils als Wendepunkt der Busse. Auf der Südseite des Bahnhofs sind fünf Kanten entlang der Seefeldstrasse platziert, welche ab der Mönchstrasse angefahren werden. An der Ländte sind Flächen reserviert für drei Reisecars. Die Fanbusse sind an den regulären Durchfahrkanten platziert. Mit dem neuen Bushof auf dem Areal Seestrasse und dessen Überdachung als Ensemble mit dem Hauptgebäude, spannt sich ein weiter Längsraum entlang des Bahnhofsplatzes und des Kanals auf. Das Mobilitätszentrum liegt unter dem neuen Busdach beim Zugang zur Unterführung Mitte. Auf der Fläche des heutigen Valentini-Gebäudes sowie entlang des Othmar-Schoeck-Wegs werden Freiräume am Aarekanal geschaffen. Der heutige Wendeplatz beim Kanal wird durch ein Bauvolumen sowie neuen Aufenthaltsflächen umgenutzt. Bei der Rampenstrasse ist ein Neubau mit integrierter Velostation angedacht, welcher auch als städtebaulicher Abschluss des Platzes fungiert. Auf der Südseite des Bahnhofs wird der Zugang zur Unterführung Mitte akzentuiert und ausgebaut. Taxis sind auf der Nordseite entlang der Seestrasse und auf der Südseite bei der Mönchstrasse angeordnet. Autoabstellplätze sind im bestehenden Parkhaus City Süd Bahnhof, in einer neuen Bebauung auf dem Areal Seestrasse und bei der Rampenstrasse geplant.

Diskussion Variante 1

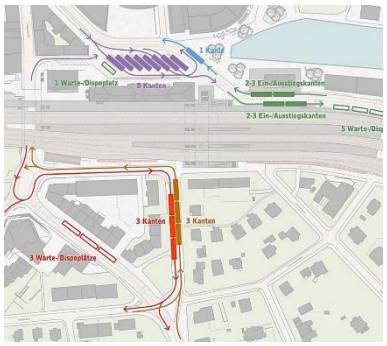
- Aus betrieblicher Sicht wird die Anordnung der Busse bei dieser Variante (Harfe Areal Seestrasse) als am besten beurteilt. Zwingend für diese Variante ist jedoch eine durchgehende Busspur bis zum Maulbeerkreisel.
- Die bebaubare Fläche auf dem Areal Seestrasse ist bei dieser Variante am geringsten. Mögliche Baukörper weisen eine grosse Distanz zum Bahnhof auf. Dadurch fehlt dem Bahnhofplatz ein räumlicher Abschluss.
- Der Bushof und die Verkehrsflächen prägen den Raum bei dieser Variante zu stark. Es wird ein zu langer Raum entlang der Ländte aufgespannt.
- Die Ländte sowie die Freiräume überzeugen bei dieser Variante nicht. Es werden wenige qualitative, öffentliche Aufenthaltsflächen geschaffen.

Var. 3: Bushof am Wasser

Konzeptplan



Verteilung der Buskanten



Variantenbeschrieb

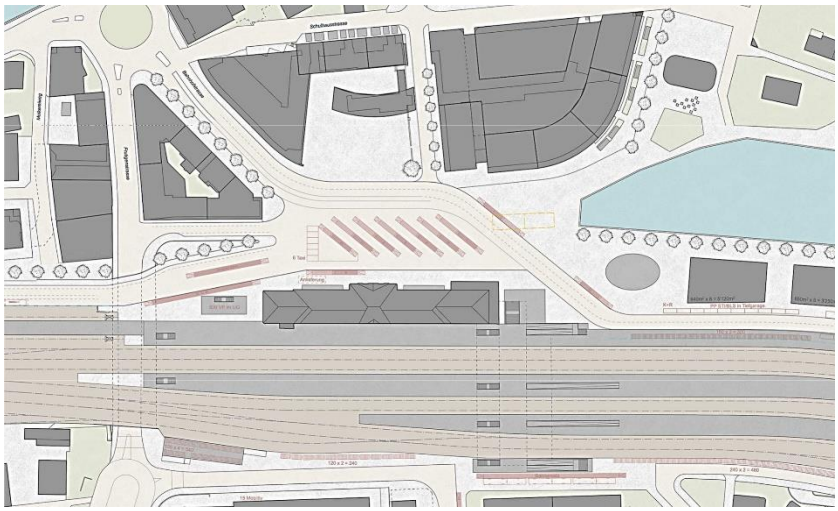
Auf dem Bahnhofplatz sind acht Haltekanten als Harfe sowie eine Ausstiegskante entlang der Seestrasse beim heutigen Valentini-Gebäude angeordnet. Vier bis sechs weitere Haltekanten sind beidseitig der Seestrasse geplant, welche einen Wendeplatz im Bereich des Areals Rosenau-Scherzligen nötig machen. Auf der Südseite des Bahnhofs werden an der Seefeldstrasse je drei Haltekanten pro Strassenseite (Gegenverkehr) platziert, was ein Ausbau der Kreuzung Frutigenstrasse / Mönchstrasse bedarf. Dispositionsplätze stehen an der Frutigenstrasse und an der Seestrasse zur Verfügung. Die Abstellflächen für Reisecars sind entlang der Seestrasse und für Fanbusse auf dem Bahnhofplatz angeordnet. Das Mobilitätszentrum befindet sich am Kanal und dient zugleich als gedeckter Wartebereich für Bus- und Schiffpassagiere. Die Seestrasse verläuft ab dem Zugang zur Personenunterführung Mitte entlang den Gleisen. Damit entsteht ein durchgehender, vom Verkehr losgelöster Freiraum entlang des Kanals und der Schwerpunkt des öffentlichen Raums konzentriert sich auf die Ländtespitze. Der heutige Wendeplatz beim Othmar-Schoeck-Weg dient neu dem Aufenthalt. Durch die Anordnung der Kanten entlang der Seestrasse, kann eine zukünftige Bebauung des Areals Seestrasse näher beim Bahnhof erstellt werden. Bei der Rampenstrasse ist ein Solitärbau angedacht, welcher den Bahnhofplatz städtebaulich abschliesst. Es sind zwei unterirdische Velostationen bei der Rampenstrasse und der Seestrasse (Zugang PU Mitte) geplant. Die Taxiabstellplätze sind beim Aarefeldplatz und die Autoabstellplätze im bestehenden Parkhaus City Süd Bahnhof sowie in einer neuen Bebauung auf dem Areal Seestrasse angeordnet.

Diskussion Variante 3

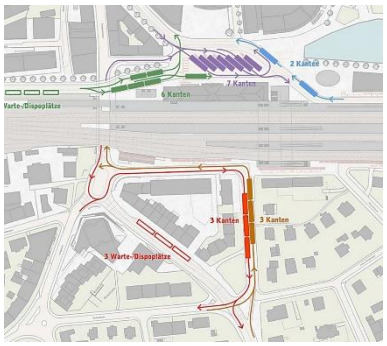
- Die Variante überzeugt vor allem durch die geschaffenen Freiräume entlang der Ländte und die neue Führung der Seestrasse.
- Die Anzahl Haltekanten gilt es bei dieser Variante zu validieren. Die Anordnung der Fanbusse auf dem Bahnhofsplatz funktioniert nicht.
- Die Anordnung von Haltekanten auf der Seestrasse bedingt einen Wendeplatz auf dem Areal Rosenau-Scherzligen. Damit kann eine Fläche an bester Lage baulich nicht genutzt werden.
- Es wird hinterfragt, ob das Mobilitätszentrum an so einer exponierten Lage sein muss.

Var. 6: Bushof Rampenstr.

Konzeptplan



Verteilung der Buskanten



Variantenbeschrieb

Es sind sieben Haltekanten als Harfe auf dem Bahnhofplatz sowie zusätzlich zwei Kanten entlang der Seestrasse in Fahrtrichtung Innenstadt geplant. Beim heutigen SBB Gebäude an der Rampenstrasse sind neu 6 Kanten platziert. Diese werden über den Zwingli- und Molkereiweg erschlossen (Fahrtrichtung Bahnhofplatz), welche es auszubauen gilt. Zudem muss eine neue Brücke über die Frutigenstrasse für Busse erstellt werden. Durch den Ausbau der Wege wird auch die Langsamverkehrsachse Richtung Selve gestärkt und aufgewertet. Auf der Südseite des Bahnhofs werden an der Seefeldstrasse je drei Haltekanten pro Strassenseite (Gegenverkehr) platziert, was ein Ausbau der Kreuzung Frutigenstrasse / Mönchstrasse bedarf. Die Dispositionsplätze sind entlang der Gleise im Bereich des Zwingli- und Molkereiwegs angedacht. Die Reisecars sind entlang der Seestrasse und die Fanbusse an der Mönchstrasse geplant. Für Taxis sind Abstellfläche auf dem Bahnhofsplatz vorgesehen. Die Seestrasse verläuft ab dem Zugang zur Personenunterführung Mitte entlang den Gleisen. Durch den Abbruch des Valentini-Gebäudes und der Verlegung der Seestrasse, werden qualitative Freiräume entlang des Kanals geschaffen. Am Ende der Ländte entsteht ein öffentlicher Platz. Der Othmar-Schoeck-Weg sowie der ehemalige Buswendeplatz stehen neu als Aufenthaltsfläche zur Verfügung. Autoabstellplätze sind im Parkhaus City Süd Bahnhof sowie in einer neuen Bebauung auf dem Areal Seestrasse angeordnet. Eine neue Velostation soll zukünftig unter den neuen Haltekanten im Bereich Rampenstrasse erstellt werden. Da im Bereich des Areals Seestrasse keine Buskanten geplant sind, kann das gesamte Areal baulich genutzt werden.

Diskussion Variante 6

- Die Variante eines Bushofs bei der Rampenstrasse mit rückwärtiger Erschliessung wird als bestechende Idee und neuer Ansatz beurteilt. Diese würde den Maulbeerkreisel entlasten, die LV-Verbindungen verbessern und die Aufenthaltsqualität auf dem Bahnhofplatz erhöhen.
- Ohne ein Gebäude an der Rampenstrasse wirkt der Platz schlecht gefasst. Mit dem heutigen Gebäude wird der Raum besser abgeschlossen.
- Die Anordnung der Busse generiert lange Umsteigewege. Zudem bedarf die Variante aufwändige Anpassungen an den Zufahrtswegen und die Erschliessung ab der Mittleren Strasse ist ungeklärt.
- Die Realisierbarkeit der Variante wird durch den Schutzstatus des Gebäudes an der Rampenstrasse (schützenswert) sowie den Kostenaufwand insgesamt eher negativ beurteilt.

Weitere Diskussionspunkte

- Ein denkmalpflegerisches Gutachten hat den Schutzstatus des Gebäudes Rampenstrasse (schützenswert) bestätigt. Das Valentini-Gebäude bildet mit den anderen Bahnhofsbauten eine Einheit. Jedoch gibt es beim Valentini-Gebäude Spielraum, da dieses nur erhaltenswert ist.
- Bei der Anzahl Kanten gibt es keinen Spielraum, da dieser bereits durch Verstärkerkurse ausgereizt ist. Durch den längeren Aufenthalt der Busse (Bahnanschluss) ist eine Mehrfachbelegung der Kanten nicht möglich.
- Die Teilung des Bushofs auf drei Standorte wird bestätigt. Beim Bushof Seefeldstrasse muss die Anordnung der Busse vertieft werden. Den Zugang zum Bahnhof gilt es auf der Südseite aufzuwerten.
- Dem Platz am Ende des Aarekanals kommt eine hohe Bedeutung zu. Dieser soll eine hohe Qualität aufweisen und Bezug zum Wasser haben.
- Der vorderste Baukörper einer Bebauung auf dem Areal Seestrasse muss erhöhte gestalterische Anforderungen erfüllen.
- 130 Park&Rail Abstellplätze müssen weiterhin angeboten werden.

Weitere Aufträge für 4. Workshop

- Die Variante 3 überzeugt und weist das grösste Potential auf. Daher soll diese zu einem Gesamtkonzept vertieft werden.
- Die Ausgestaltung des Othmar-Schoeck-Wegs und des heutigen Buswendeplatzes ist zu vertiefen.
- Die Anordnung und der Betrieb von Doppelgelenkbussen sind zu klären.
- Auf der Südseite des Bahnhofs soll bei der Seefeldstrasse von Fassade zu Fassade geplant werden. Die Gestaltung der Seefeldstrasse ist zu klären inkl. Anordnung Bushaltekanten, Führung LV und Zugang PU.
- Die Führung der Seestrasse sowie die Lenkung der Fussgängerströme ist zu vertiefen. Eine Reduktion des MIV ist auf dem Platz anzustreben.
- Es ist aufzuzeigen, wo der ruhende Verkehr angeordnet werden kann und wie dieser erschossen wird.
- Der Umgang mit dem schützenswerten Gebäude an der Rampenstrasse und dessen Aussenraum ist zu vertiefen.
- Das Planungsteam bespricht die Anordnung der Bushaltekanten sowie die Führung der Buslinien vorgängig mit STI und RVK.

4.4 4. Workshop (6. März 2019)

Vertiefung 3. Variante

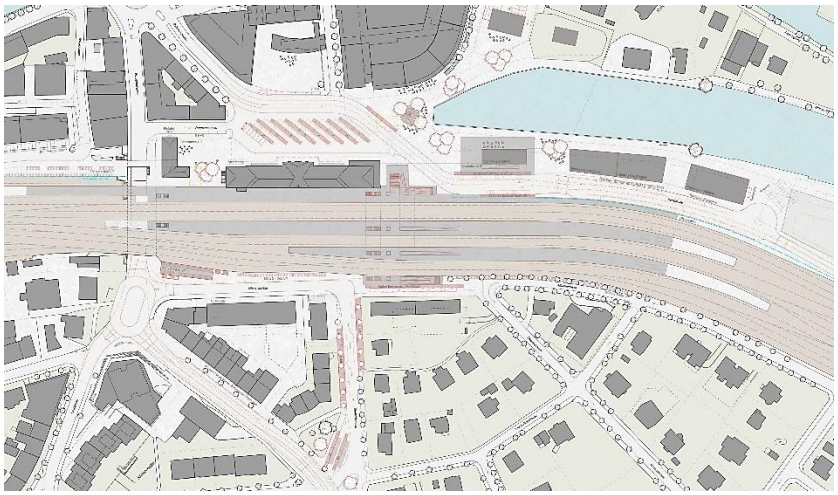
Im 3. Workshop wurde die Variante 3 (Bushof am Wasser) als Bestvariante bestimmt. Die Variante galt es auf den vierten Workshop zu einem Gesamtkonzept zu vertiefen. Dabei mussten insbesondere Detailfragen zur Anordnung, zur Anzahl und zum Betrieb der Haltekanten an den Bushöfen Bahnhofsplatz, Seestrasse und Seefeldtrasse geklärt werden. Hierzu fand am 8. Februar eine Sitzung zwischen der STI, der RVK, dem Planungsamt und dem Planungsteam statt. Die Erkenntnisse und Festlegungen dieser Sitzung wurden vom Team aufgenommen und im Konzeptplan umgesetzt.

Diskussion

Das vom Planungsteam am 4. Workshop präsentiere Gesamtkonzept wurde vom Begleitgremium als gute und stimmige Gesamtlösung beurteilt. Insbesondere die Vereinfachung des Konzepts gegenüber früheren Varianten wird als Qualität erachtet. Die Diskussion zeigte, dass die präsentierte Lösung von allen Beteiligten getragen wird und es keine grundlegenden Punkte gibt, welche hinterfragt werden oder deren Lösung noch nicht überzeugt. Auch von der STI und der RVK wird die Anordnung der Bushaltekanten sowie das aufgezeigte Busbetriebskonzept als funktionsfähig und umsetzbar beurteilt.

Nachfolgend werden die wichtigsten Punkte sowie Ergebnisse aus der Diskussion erläutert. Das Gesamtkonzept wird unter Punkt 6 umschrieben.

Konzeptplan 4. Workshop



Busnetz

- Die ausgeschiedenen Bushaltekanten reichen, gemäss aktueller Angebotsplanung für den Angebotsausbau bis ins Jahr 2035 aus. Darüber hinaus bestehen keine Reserven.
- Gemäss Berechnung der STI benutzen aktuell (Baustellensituation 2018) 18‘000-20‘000 Fahrgäste pro Tag ab dem Bushof Bahnhofsplatz, 4‘000 ab dem Bushof Seestrasse und 10‘000 ab dem Bushof Seefeldstrasse verkehren.

Bushof Seestrasse

- An der Seestrasse braucht es min. 2 Warteplätze für Notfallbusse und 1 Platz für Linienabtausch. Die übrigen Dispoplätze sind nicht nötig, wenn die Busse bei Nichtbedarf im Depot abgestellt werden. Dies verursacht jedoch Mehrkosten, die mit dem Kanton besprochen werden müssen.
- Die Dispoplätze an der Seestrasse können auch für Ersatz- / Fanbusse genutzt werden. Hierfür muss jedoch die Haltekante verlängert werden.

Bushof Seefeldstrasse

- Mit der neu geschaffenen Mittelspur, können nun die Busse unabhängig voneinander losfahren. Damit funktioniert nun dieser Bushof gemäss STI.
- Die aufgezeigten Flächen für Fan- und Ersatzbusse bei der Personenunterführung Mitte werden begrüsst.
- Die Breite und Gestaltung des kombinierten Trottoirs und Wartebereichs gilt es in einem nächsten Schritt zu vertiefen.

	• Im Park an der Seefeldstrasse soll ein Baukörper vorgesehen werden für Betriebs-WC's sowie weitere Infrastrukturen.
Langsamverkehr	• Die Gestaltung der Fussgängerquerung im Bereich der PU Mitte / heutiges Valentini-Gebäude ist in einem nächsten Schritt detailliert zu studieren. • Der im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun aufgeführte Ausbau der LV-Achse entlang der Mönchstrasse ist in der weiteren Planung mitzudenken. Insbesondere beim Ausbau des Knotens Mönchplatz.
Ruhender Verkehr	• Die grosse Anzahl an Veloabstellplätzen entlang der Mönchstrasse könnte zu Konflikten mit dem neuen Bushof führen. Daher ist die Lage, Anzahl und Erschliessung der Abstellplätze auf der Südseite vertieft zu studieren. • Auf der Südseite des Bahnhofs könnte die Fläche nördlich der Frutigen-strasse als möglicher Standort für zusätzliche Veloabstellplätze dienen. • Die aufzeigten unterirdischen Velostationen sind kostspielig in der Realisation. Daher sind bei der weiteren Planung alternativen zu prüfen. • Die im Konzept gezeigten Abstellplätze für K&R und Taxi werden als nicht optimal beurteilt. Die Südseite soll vermehrt für K&R sowie für Taxi Abstellplätze genutzt werden und damit den Bahnhofsplatz entlasten. • Da unter einer Bebauung auf dem Areal Seestrasse wohl nur ein Untergeschoss möglich ist (Grundwasser), können darin keine P&R Plätze erstellt werden. Die Plätze werden für Bewohner, Angestellte, usw. genutzt. Als Alternative könnten mehr P&R Plätze beim Zwingliweg realisiert werden. • Für Cars und Fernbusse soll es am Bahnhof keine fixen Abstellplätze geben. Es sollen betriebliche Lösungen gefunden werden, ohne dass der öV behindert wird.
Strassen	• Die Ausgestaltung und der Betrieb der Seestrasse (allfällige Unterbrechung, usw.) sind in einem nächsten Schritt zu studieren. Insbesondere wie der MIV auf dem Bahnhofplatz reduziert werden kann. • Bei der Planung des Bushofs Seefeldstrasse ist zu klären, ob die Strasse weiterhin für den MIV befahrbar sein soll. • Bei der Seestrasse braucht es eine Abstellfläche für Lastwagen der BLS, welche das Catering für die Schiffe anliefert.
Bahnhofzugänge	• Die PU Süd soll im Konzeptplan als Option eingezeichnet werden. • Die im Konzept dargestellte Überdachung des Zugangs zur PU Mitte (Nordseite) wird als störend erachtet. Die Gestaltung ist zu vertiefen.
Othmar-Schoeck-Weg / heutiger Buswendeplatz	• Die rückwärtige Erschliessung der Grundstücke entlang des Othmar-Schoeck-Wegs über die Schulhausstrasse soll weiterverfolgt werden. • Der Vorschlag eines Abtauschs der Grundstücke beim heutigen Buswendeplatz wird begrüsst, da dadurch weitere öffentlich zugängliche Flächen in der Nähe des Bahnhofs realisiert werden könnten. • Am Ende der Ländte braucht es eine Fläche für Lastwagen, welche Schwemmholz bei Hochwasser abtransportieren.
Städtebau / Gestaltung	• Beim ersten Baukörper entlang der Ländte soll es sich um ein niedriges Gebäude handeln, welches eine spezielle Gestaltung sowie Nutzung haben soll. Das Gebäude ist Teil des Bahnhofplatzes und hat daher einen öffentlichen Charakter zu haben. Der folgende Baukörper soll eine höhere Gebäudehöhe aufweisen und damit den Abschluss des Bahnhofraums darstellen. Die Gebäude entlang des Kanals werden durch die Ausdehnung der Ländte und der Seestrasse begrenzt. Die Klärung der

Bauten erfolgt im Studienverfahren Areal Seestrasse / Rosenau-Scherzligen.

- Ein allfälliger Baukörper am Ende der Lände soll keine Haupt- oder Rückfassade aufweisen, sondern allseitig mit dem Platz agieren.
- Der Abbruch der Velostation sowie des Kiosk-Anbaus beim Gebäude Rampenstrasse spielt den Baukörper frei und stärkt die Lesbarkeit des Baus als Abschluss des Bahnhofplatzes.
- Die Gestaltung des Platzes zwischen Bahnhofsgebäude und Gebäude Rampenstrasse als Aufenthaltsbereich einerseits und als Zugang zu den Perrons andererseits muss im Zusammenhang mit der angedachten Sanierung des Gebäudes Rampenstrasse vertieft geprüft werden.
- Bei einem Abbruch des Valentini-Gebäudes muss für das Mobilitätszentrum ein neuer zentraler Standort gefunden werden.
- Der neue Bushof und die Seefeldstrasse sollen einheitlich gestaltet werden und es soll dabei von Fassade zu Fassade geplant werden.
- Der Bereich zwischen Innere Ringstrasse und Mönchstrasse weist durch die Nähe zum Bahnhof und dem neuen Bushof ein grosses städtebauliches Potential auf. Dies gilt es im Rahmen der OPR zu untersuchen.
- Rund um den Bahnhof muss es ausreichend, witterungsgeschützte Bereiche für Fahrgäste geben. Das Thema gilt es über den gesamten Perimeter zu betrachten, so dass ein abgestimmtes Konzept vorliegt.

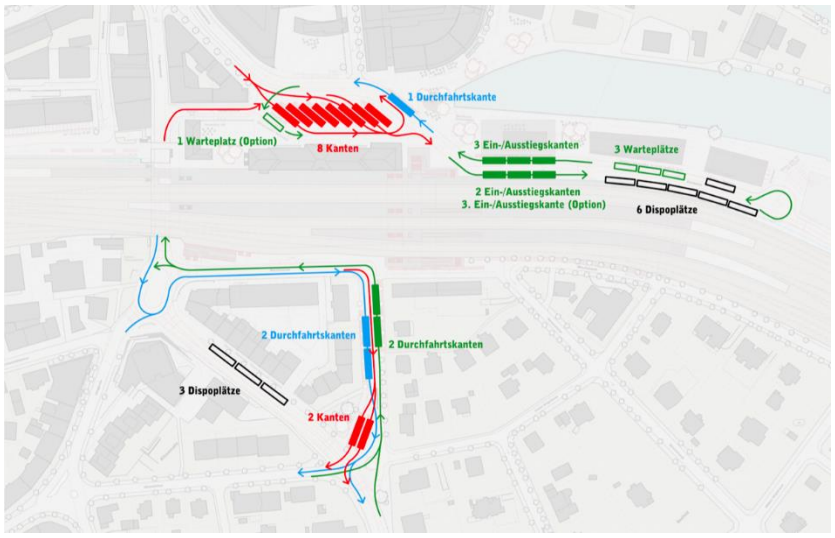
5 Gesamtkonzept

5.1 Bushöfe und Betriebskonzept

Bushöfe

Die benötigten 21 Bushaltekanten sollen zukünftig auf drei Standorte verteilt werden. Es sind dies der bereits heute als Bushof genutzte Bahnhofplatz und zusätzlich neu die Bushöfe Seestrasse und Seefeldstrasse.

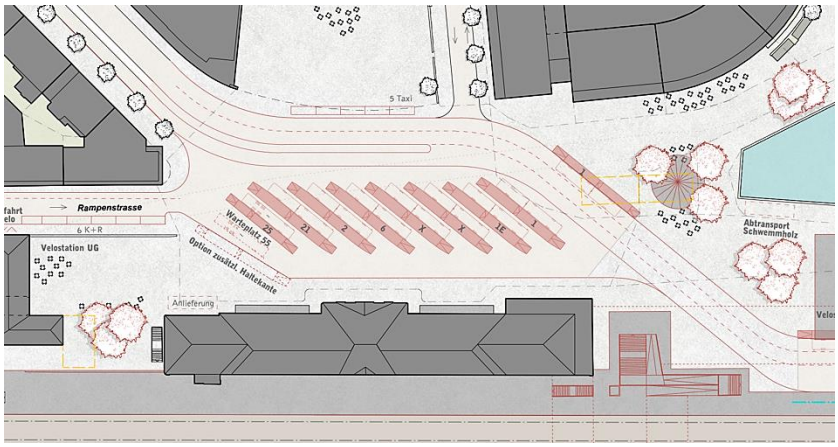
Verteilung der Bushaltekanten



Bushof Bahnhofplatz

Wie bereits heute werden auch zukünftig die Bushaltekanten auf dem Bahnhofplatz als Harfe angeordnet und ab der Seestrasse und der Rampenstrasse erschlossen. Der Platz umfasst 8 Kanten in der Harfe in Richtung Süden sowie eine Kante an der Seestrasse in Richtung Norden. Von zwei Kanten in der Harfe kann nicht gewendet werden. Die Kante Richtung Norden kann nur als Durchfahrtskante verwendet werden, da sie auf der Busspur liegt. Bei längeren Aufenthaltszeiten und gleichzeitigem Stau, würden mehrere Buslinien behindert. Bei Bedarf kann die Harfe um eine zusätzliche Kante in Richtung Rampenstrasse erweitert werden. Diese Kante kann nur aus der Rampenstrasse angefahren werden. Mit dieser zusätzlichen Kante entfällt der Warteplatz und die Wendemöglichkeit für eine Linie aus der Seestrasse. Auf dem Bahnhofplatz kann eine Kante für Doppelgelenkbusse erstellt werden. Der Winkel der Harfe wurde so angepasst, dass Busse die erhöhten Kanten anfahren und verlassen können.

Ausschnitt Bushof Bahnhofplatz

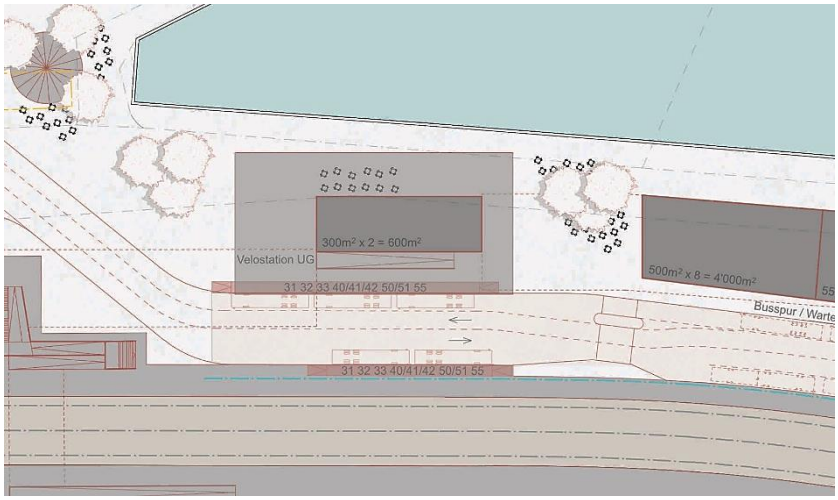


Bushof Seestrasse

Beim Bushof Seestrasse werden südseitig zwei und nordseitig drei hintereinanderliegende Haltekanten geplant. Diese werden je nach Fahrtrichtung von den Bussen zuerst als Ausstiegskanten genutzt, bevor diese entweder auf dem Bahnhofsplatz oder auf dem Wendeplatz im Gebiet Rosenau-Scherzligen wenden und teilweise auf separaten Wartepostitionen ihre Abfahrtszeit abwarten. Anschliessend kehren die Busse zum Bushof Seestrasse zurück um Fahrgäste aufzunehmen. In Richtung Norden fahren

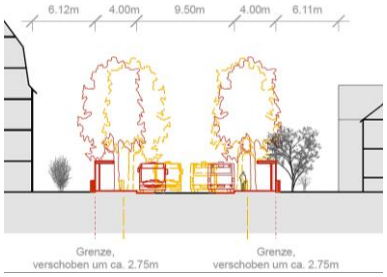
insgesamt fünf Linien in zwei Blöcken direkt nacheinander ab. Die Linie 55 funktioniert antizyklisch: Der Bus kommt nordseitig an, wo die anderen Busse abfahren. Dagegen fährt die Linie 55 südseitig ab, wo die anderen Busse ankommen. Bis zum Wendeplatz befindet sich auf der Südseite entlang der Seestrasse ein Abstellbereich für fünf Gelenkbusse (2 Notfallbusse, 1 Linienabtausch, 2 Dispoplätze). Falls der Abstellbereich mit einer Haltekante direkt am Bahnperron ausgestattet wird, kann er auch als Haltekante für Bahnersatzbusse genutzt werden. Eine Dreierhaltekante ist südlich ebenfalls machbar, jedoch wird die Strassen- und Fahrgeometrie schwieriger (im Schema auf Seite 25 als Option dargestellt). Die im aktuellen Planstand vorgesehene Warteposition auf dem Bahnhofplatz bringt die nötige Flexibilität. Diese Wartepostition kann jedoch nicht gleichzeitig mit den ebenfalls geforderten K&R-Plätzen (Im Schema auf Seite 32 als Option dargestellt) angeboten werden. Diese Situation ist im Kontext detailliert zu prüfen. Auf der Nordseite befindet sich eine Busspur. Sie wird als Wartebereich für den Bushof Seestrasse mitbenutzt. Ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ist zusätzlich ein Dispoplatz möglich. Auf Dispoplätze kann verzichtet werden, falls die Busse zwischen den Hauptverkehrszeiten anderweitig z.B. im Busdepot parkiert werden.

Ausschnitt Bushof Seestrasse



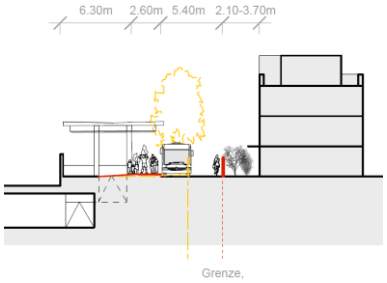
Bushof Seefeldstrasse

Entlang der Seefeldstrasse werden beidseitig jeweils zwei hintereinanderliegende Haltekanten angeordnet. Diese werden im Gegenverkehr ab der Mönch- und ab der Frutigenstrasse erschlossen. Die Seefeldstrasse umfasst neu zwei Spuren für die Bushaltekanten sowie eine Mittelspur. Die Mittelspur wird dazu genutzt, dass die Busse unabhängig voneinander abfahren können, falls der vordere Bus eine längere Aufenthaltszeit hat oder defekt ist. Des Weiteren sind bei der Parkanlage zwei weitere Haltekanten für Eilkurse geplant, welche über die Mittelspur zufahren. Die Gehwege beidseitig der Seefeldstrasse werden auch als Wartebereiche für die Fahrgäste genutzt und entsprechend verbreitert. Die Haltekanten an der Seefeldstrasse können soweit verlängert werden, dass pro Richtung ein Doppelgelekbus halten kann. Eine der Kanten am Park kann ebenfalls für einen Doppelgelenkbus ausgebaut werden. Die Busspur an der Frutigenstrasse wird nur noch von zwei Eilkurslinien in der Hauptverkehrszeit befahren. Zu den übrigen Zeiten kann die Fläche für drei Dispoplätze genutzt werden. Falls daran eine Haltekante erstellt wird und die angrenzenden Parkplätze aufgehoben oder verschoben werden, können dort auch Fan- und Bahnersatzbusse halten. Als Alternative kann die Mönchstrasse beim Zugang zur PU verbreitert werden, um eine Haltekante für Fan- und Ersatzbusse zu erstellen.



Querschnitt Seefeldstrasse mit neuem Bushof (rot)

Ausschnitt Bushof Seefeldstrasse mit Anpassung Knoten Mönchplatz und Knoten Seefeldstrasse/Frutigenstrasse



Querschnitt Mönchstrasse mit neuer Haltekante Fanbusse (rot)

Anordnung der Buslinien

Die innerstädtischen Buslinien verkehren zukünftig hauptsächlich ab dem Bahnhofplatz sowie ab der Seefeldstrasse und die regionalen Buslinien ab der Seestrasse.

Nachfolgend die Verteilung der Buslinien auf die drei Bushöfe:

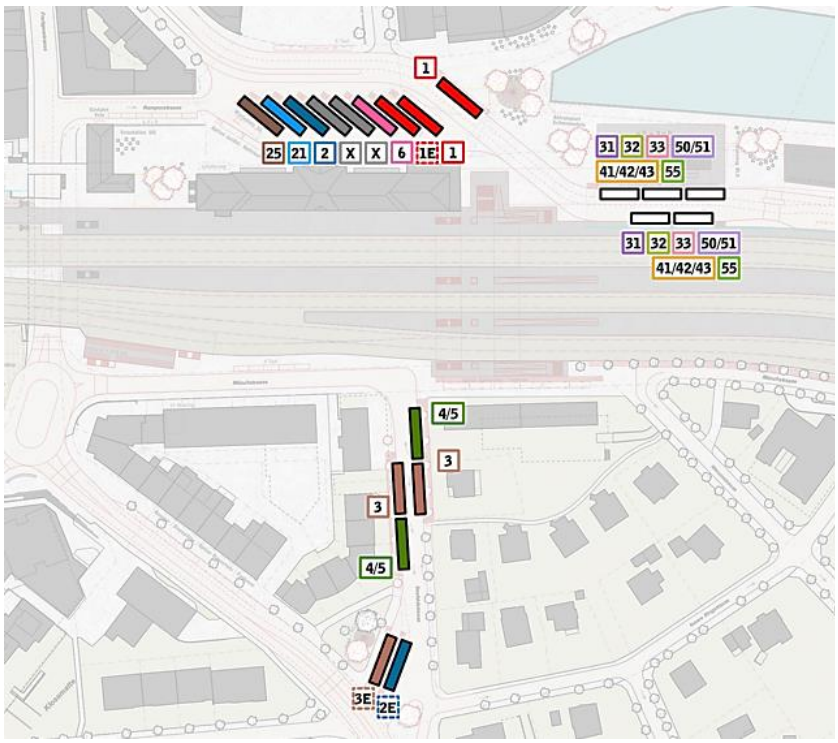
- Bushof Bahnhofplatz: Linien 1, 1E (Eilkurs), 2, 6, 21, 25, eine allfällige zusätzliche Linie und Verstärkerkurse (2 Reserve-Kanten)
- Bushof Seestrasse: Linien 31, 32, 33, 41, 42, 43, 50, 51 und 55
- Bushof Seefeldstrasse: 3, 4/5, 2E (Eilkurs), 3E (Eilkurs)

Bei den Linien 1, 3 und 4/5 handelt es sich um Durchgangslinien, welche jeweils zwei Haltekanten benötigen. Die heute getrennten Linien 4 und 5 sollen gemäss RVK Studie zu einer Durchgangslinie verbunden werden.

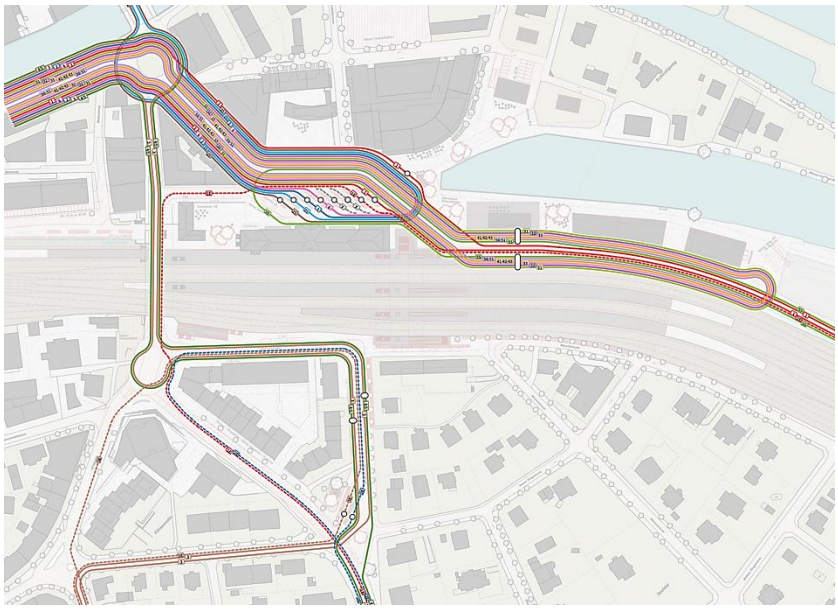
Eine Verknüpfung der Linien 55 und 50 bzw. 51, die laut RVK-Studie möglich ist, ist in dieser Variante nicht vorgesehen. Die Verknüpfung würde die Abläufe am Bushof Seestrasse erschweren.

Die Linie 2E sollte zur besseren Verständlichkeit eine eigene Liniennummer erhalten, da ihre Haltestelle nicht mehr mit der Linie 2 kombiniert ist.

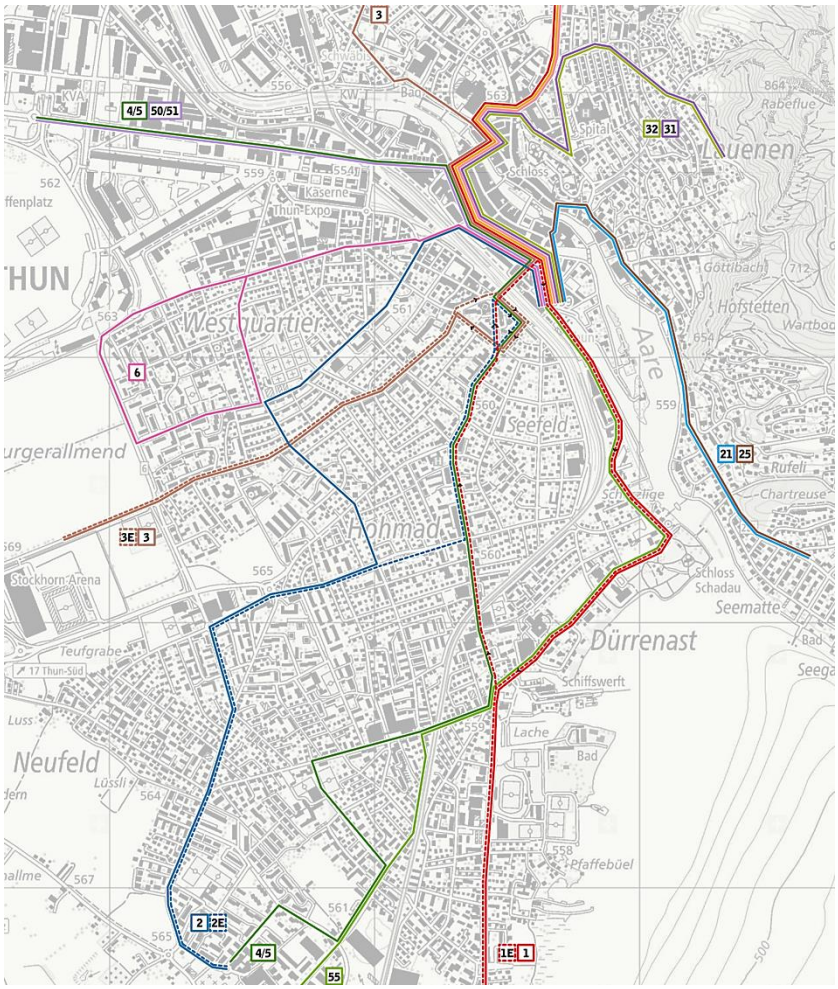
Übersicht der Haltekanten



Liniennetz Umgebung Bahnhof
(vergrössert im Anhang)



Liniennetz Stadt
(vergrössert im Anhang)



Anordnung der Buslinien mit Doppelgelenkbussen

Auf den Linien 1 und 2 besteht die Möglichkeit, dass zukünftig Doppelgelenkbusse verkehren. Daher müssen für diese Linien die Haltekanten eine Länge von 25 m aufweisen. Für die Linie 2 wird auf dem Bahnhofplatz eine Endhaltekante verlängert. Die Linie 1 wird vom Bahnhofplatz zum Bushof Seefeldstrasse verschoben. Dort können zwei lange Durchgangshaltekanten angeboten werden. Diese Anpassungen bedingen die folgenden weiteren Veränderungen der Linienführungen:

- Die Linie 4/5 (Durchmesserlinie) fährt anstelle der Linie 1 über den Bahnhofplatz. Die beiden Linien würden im Gebiet Gwatt ab der Kreuzung Frutigen- / Seestrasse ihre Fahrstrecke abtauschen.

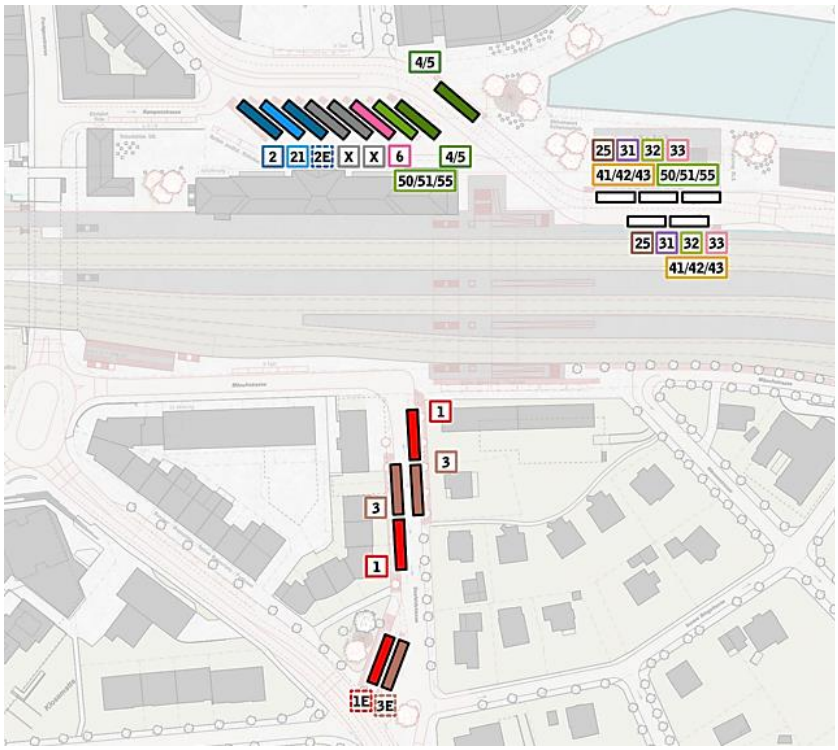
- Die Linie 1E wird zur besseren Übersicht auch auf die Südseite verschoben. Sie kann dort auch mit einem Doppelgelenkbus betrieben werden.
- Die Linie 2E hat an der Seefeldstrasse keinen Platz mehr und wird auf den Bahnhofplatz verschoben.
- Die Linie 25 hat damit auf dem Bahnhofplatz keine Kante mehr und wird an die Seestrasse verschoben.
- Die von der Linie 1E frei gewordene Kante kann nur zur Abfahrt Richtung Süden und somit nur von der Linie 55 genutzt werden. Da auch die Wendemöglichkeit für die Linie 55 wegfällt, wird sie mit der Linie 50 bzw. 51 verknüpft. Gemäss RVK-Studie ist dies möglich.

Nachfolgend die Verteilung der Buslinien auf die drei Bushöfe:

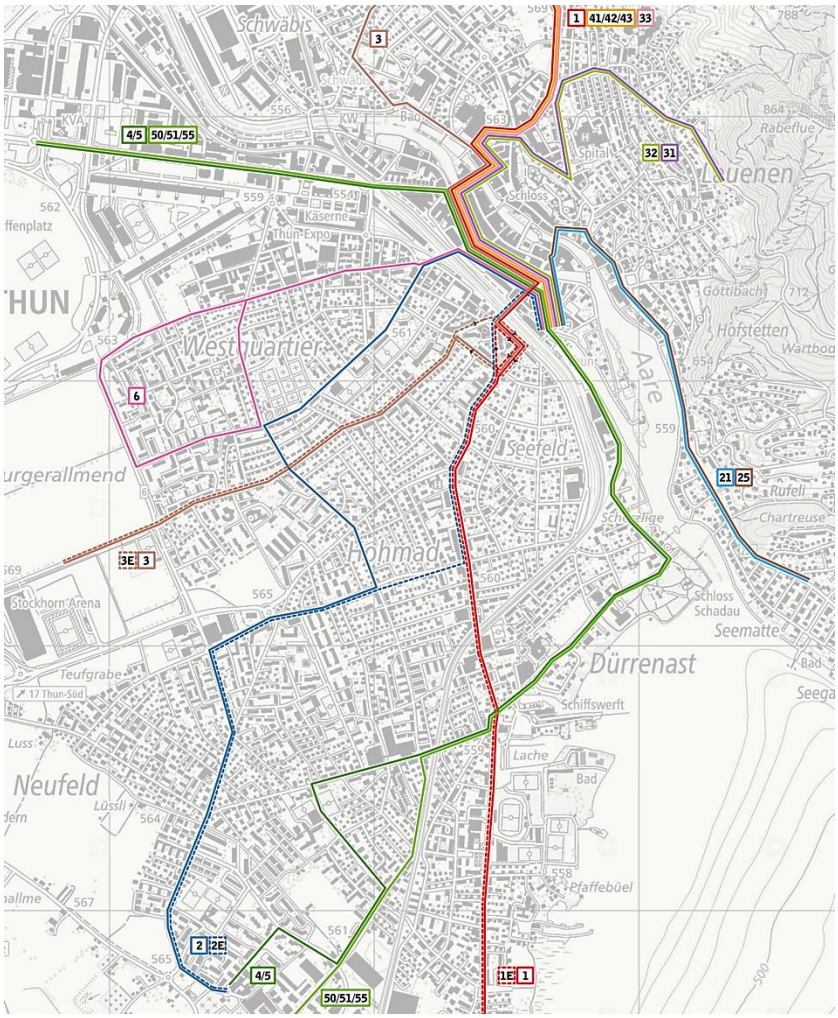
- Bushof Bahnhofplatz: Linien 2, 2E, 4/5, 6, 50/51/55 (Richtung Süden), eine allfällige zusätzliche Linie und Verstärkerkurse (2 Reserve-Kanten)
- Bushof Seestrasse: Linien 25, 31, 32, 33, 41, 42, 43 und 50/51/55 (Richtung Norden)
- Bushof Seefeldstrasse: 1, 1E (Eilkurs), 3, 3E (Eilkurs)

Insgesamt funktioniert die Variante ohne Doppelgelenkbusse besser (weniger enge Manöver, besser verständliche Anordnung der Linien).

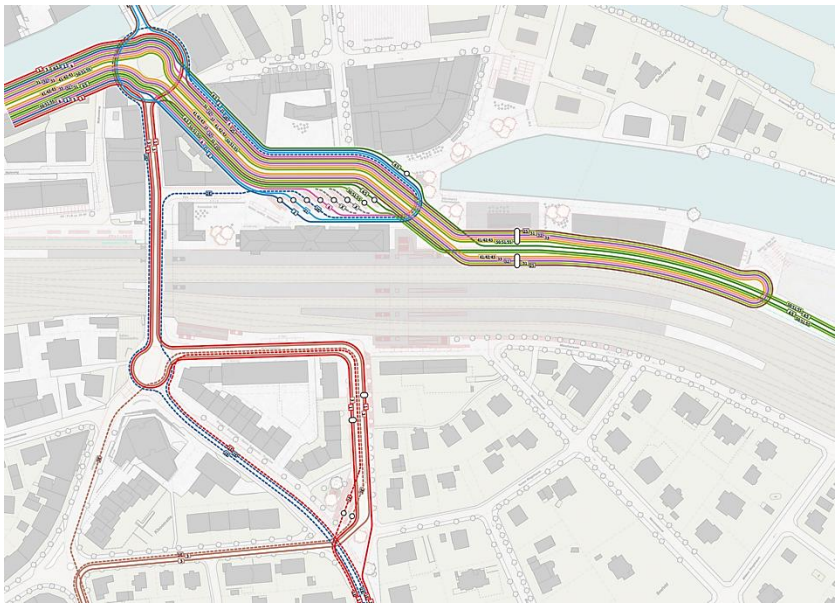
Übersicht der Haltekanten mit Doppelgelenkbussen



Liniennetz Stadt mit Doppelgelenkbussen (vergrössert im Anhang)



Liniennetz Umgebung Bahnhof mit Doppelgelenkbussen (vergrössert im Anhang)



Weitere Busse

Im Gebiet des Bahnhofs braucht es neben den Haltekanten für die Buslinien der STI auch Plätze für Fanbusse, für Bahnersatzbusse und Cars.

Fanbusse

Die Busse für die Gästefans sind wie bisher an der Rampenstrasse platziert. Die Anordnung ist jedoch abhängig von den Anweisungen der Polizei. Für die Heimfans sind die Busse auf der Südseite an der Frutigen- oder an der Mönchstrasse denkbar. Beide denkbaren Standorte sind abhängig von Verhandlungen mit Privaten (Landerwerb bzw. Parkplatzaufhebung).

Bahnersatzbusse

Die Bahnersatzbusse können ab den Dispoplätzen entlang der Frutigen- und Seestrasse oder ab dem Zugang zur PU an der Mönchstrasse verkehren. Die

definitiven Standorte müssen mit Haltekanten ausgestattet werden. An der Mönch- und Frutigenstrasse erfordert dies zusätzlichen öffentlichen Raum und an der Seestrasse muss die Kante direkt am Bahnperron möglich sein.

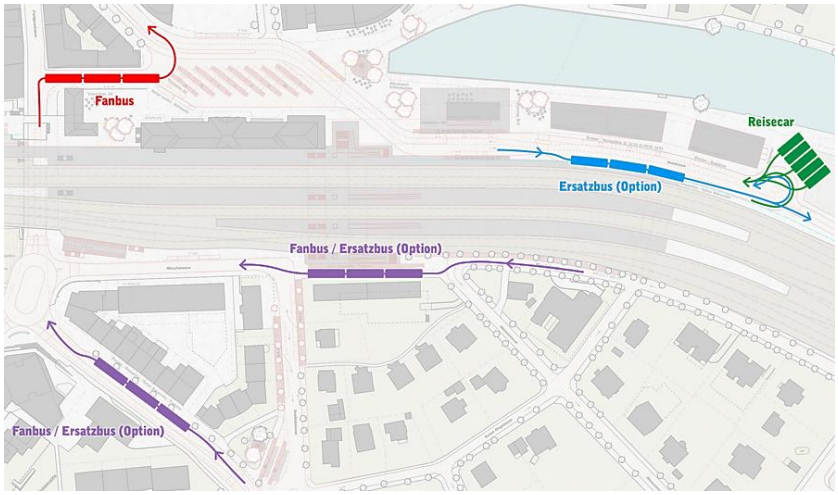
Reisecars

Für Reisecars wurde beim Wendeplatz an der Seestrasse eine Drop-off-Zone geprüft. Primär ist jedoch für die Reisecars/Fernbusse eine Lösung mit den Dispoplätzen der STI zu finden (betriebliche Lösung). Es ist zu prüfen ob Dispoplätze und Haltekanten mitgenutzt werden können. Es muss allerdings noch definiert werden, was genau für die Reisecars an diesem Standort und in der ganzen Stadt Thun angeboten werden soll:

- Welche Typen: Fernbusse (Linienverkehr), Carreisen ab Thun, Carreisen nach Thun
- Welche Aufenthaltszeit: nur Aussteigen, Ein- und Aussteigen, Ruhezeiten abwarten, Parkieren
- Welche Infrastruktur: Parkplatz, Haltekanten, Dach, WC
- Bewirtschaftung

Die dargestellten fünf Plätze sind eine einfache Parkplatzfläche, die rückwärts angefahren wird. Dank des Wendeplatzes ist die Zu- und Wegfahrt in beide Richtungen möglich.

Übersichtsplan weitere Busse (Gästefans rot, Heimfans violett, Bahneratz blau/violett, Reisecars grün)



5.2 Ruhender Verkehr

Anordnung Ruhender Verkehr

Zum ruhenden Verkehr MIV gehören Abstellflächen für Taxis, Mobility, Kiss&Ride, Park&Rail sowie Plätze für Angestellte von STI und BLS.

Taxi

Die Abstellplätze für Taxis befinden sich einerseits am Aarefeldplatz und andererseits auf der Bahnhofsüdseite an der Mönchstrasse. Der Standort am Aarefeldplatz wird als nicht befriedigend diskutiert. Es sind weitere Lösungen zu suchen (Aarefeldstrasse) und in den nächsten Schritten (Gestaltung Bahnhofplatz) vertieft zu prüfen.

Mobility

Das Parkhaus City Süd Bahnhof ist bisher nicht voll ausgelastet. Daher sollen die Plätze für Mobility zukünftig darin platziert werden.

Kiss&Ride

Entlang der Rampenstrasse sind sechs Kurzzeitparkplätze vorgesehen, die auch als Kiss&Ride benutzt werden. Die Schlaufe Innere Ringstrasse-Mönchstrasse-Niesenstrasse kann auch als Kiss&Ride benutzt werden. Dabei soll auf die Markierung von Parkplätzen verzichtet werden. Für längere Aufenthaltszeiten beim Abholen soll das Parkhaus City Süd Bahnhof genutzt werden. Dieses soll durch eine bessere Erschliessung ab der Frutigenstrasse attraktiver werden. Im Bereich hinter der östlichsten Bushaltekante auf dem Bahnhofplatz können gemäss Anforderungen sechs weitere Kiss&Ride Parkplätze angeboten werden. Der Standort wird kontrovers diskutiert, da sich

die Gesamtsituation dadurch verschlechtert und die wichtige Fussgängerbeziehung Bahnhofstrasse-Bahnhofsgebäude behindert wird. Die Parkplätze stehen zudem im Konflikt mit der Warteposition der Linie 55 (vgl. Anmerkung Seite 24). Die möglichen Kiss&Ride Plätze sollen daher in einem nächsten Schritt (Gestaltung Bahnhofplatz, Bushof Seestrasse) noch einmal vertieft im Kontext geprüft werden. Die Parkplätze sind im untenstehenden Schema als Option festgehalten. Ebenfalls dargestellt wird die Möglichkeit einer Anordnung von weiteren Kiss&Ride Parkplätzen entlang der Mönchstrasse.

Park&Rail

Die Park&Rail-Plätze der SBB sollen entlang des Zwingliwegs angeordnet werden. Durch die Reduktion des Gleisfelds ist ein Ausbau des Zwingliwegs in diesem Bereich möglich und es wird genügend Raum frei, um zusätzliche Veloplätze sowie eine Langsamverkehrsachse zu schaffen. Die neue Platzierung von P&R am Zwingliweg wirkt sich entlastend auf den Bahnhofplatz aus.

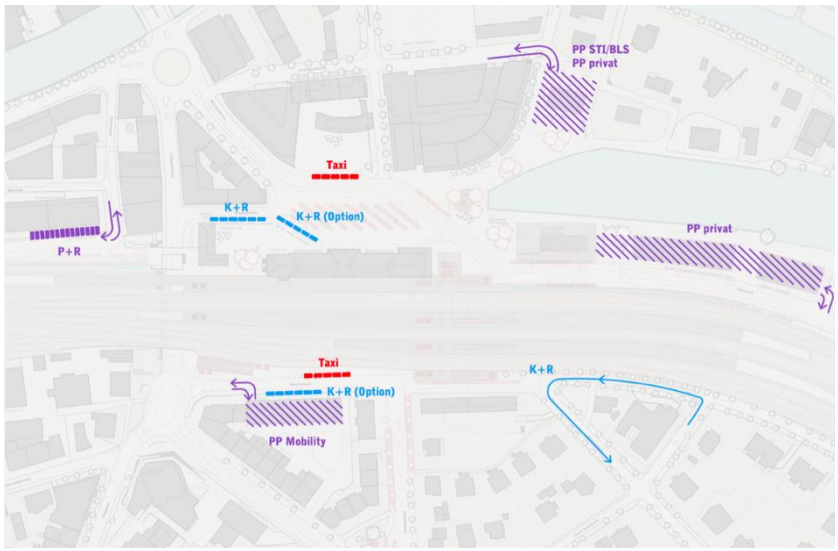
Angestelltenplätze STI und BLS

Die Parkplätze für Angestellte der STI und BLS könnten im Untergeschoss eines Baufelds am Othmar-Schoeck-Weg realisiert werden. Die Zufahrt erfolgt über die Schulhausstrasse.

Privatparkplätze Überbauung Areal Seestrasse

Im Konzept ist die Zufahrt zur Überbauung auf dem Areal Seestrasse über den Wendeplatz an der Seestrasse vorgesehen.

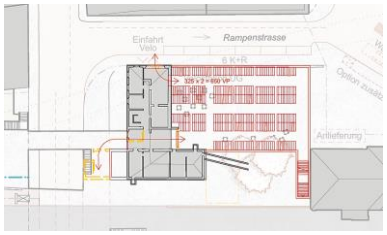
Übersichtsplan Ruhender Verkehr MIV



Veloparkierung

Gemäss Programm zum Teilprojekt Verkehr beträgt der kurzfristige Bedarf an Veloabstellplätzen (inkl. Velostationen) rund 2‘600 und der langfristige (bis 2035) rund 2‘600 bis 3‘500 Plätzen. Im Gesamtkonzept werden nachfolgende zukünftige Standorte für Velostation und Veloabstellplätze vorgeschlagen.

Velostationen

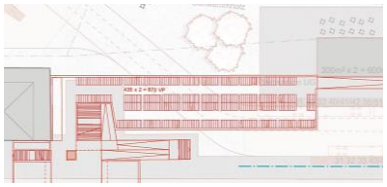


Velostation Rampenstrasse

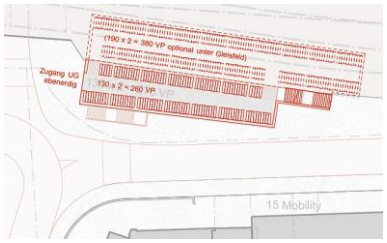
Das Konzept sieht eine Dreiteilung der Velostation auf die Standorte Rampenstrasse, Seestrasse und Mönchstrasse vor. Damit sind zwei Stationen auf der Bahnhofnordseite und eine auf der Südseite vorgesehen.

Die Station an der Rampenstrasse liegt unterirdisch unter dem Vorplatz und wird durch das bestehende Gebäude ab der Rampenstrasse erschlossen. Das Konzept sieht ein Potential von rund 600 Plätzen vor. Es ist hier jedoch auch eine grössere Anlage möglich. Die Station wird direkt an die Personenunterführung Nord und durch einen Treppenaufgang an das Gleis 1 angeschlossen.

Unter der Seestrasse zwischen Personenunterführung und Bushof Seestrasse soll eine zweite Station mit rund 800 Plätzen realisiert werden. Auch hier ist jedoch eine grössere Anlage möglich. Diese wird ab einer Zufahrtsrampe beim Bushof Seestrasse erschlossen und erhält einen direkten Zugang zur Personenunterführung Mitte.



Velostation Seestrasse



Velostation Mönchstrasse

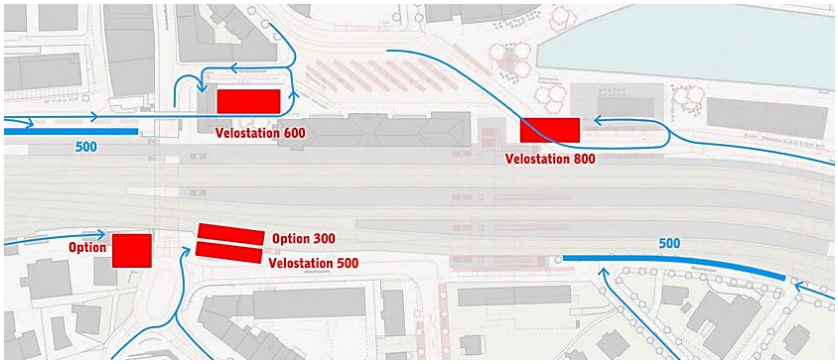
Eine dritte Velostation mit einem Potential von 500 bis 800 Plätzen soll an der Mönchstrasse bei der Personenunterführung Nord erstellt werden. Diese würde die bestehende Anlage an diesem Standort ersetzten. Ausserhalb des zukünftigen Gleisfeldes sind höchstens 500 Plätze in einer zweigeschossigen Anlage möglich. Allenfalls ist im Rahmen des Neubaus der Gleisanlagen eine Erweiterung unter dem Gleisfeld machbar.

Im Rahmen einer Arealentwicklung nordwestlich der Frutigenstrasse ist zu prüfen, ob dort weitere öffentliche Veloabstellplätze geschaffen werden sollen. Bei einer Vertiefung ist zu definieren, wie die Fuss-/Veloverbindung Mönchstrasse-Bleichestrasse umgesetzt werden soll. Diese Verbindung hat einen Einfluss auf die mögliche Lage und grösse der Veloabstellplätze.

Veloabstellplätze

Veloabstellplätze ausserhalb der Velostationen sind entlang des Zwingliwegs und der Mönchstrasse angeordnet und werden bei Bedarf als Doppelparker ausgebaut. Damit können ca. 1000 Plätze angeboten werden.

Übersichtsplan Veloparkierung (Velostationen rot, Veloabstellplätze blau)



Ver- und Entsorgung

Die Anlieferung des Bahnhofes findet hauptsächlich auf dem Platz zwischen dem Aufnahmegebäude und der Rampenstrasse statt.

Die Anlieferung für das Catering BLS und für die Nutzungen an der Ländte findet zwischen den Gebäuden an der Seestrasse und im Umfeld des öffentlichen Baufeldes am Othmar-Schoeck-Weg statt.

Für den Abtransport von Schwemmholz wird eine Fläche an der Ländte freigehalten.

5.3 Langsamverkehr

Panoramastrasse

Es soll geprüft werden, ob in der Verlängerung der Panoramastrasse eine Fussgänger- und Velobrücke zum Thunerhof erstellt werden kann. Damit könnte für das rechte Seeufer eine direkte Anbindung an den Bahnhof geschaffen werden.

Fussgängerquerung PU Mitte

Die Gestaltung der Fussgängerquerung der Seestrasse bei der PU Mitte ist bei der Detailplanung der Verlegung der Strasse zu klären.

5.4 Motorisierter Individualverkehr / Strassen

Seestrasse

Zwischen Maulbeerkreisel und Aarefeldplatz bleibt die Führung und die Gestaltung der Seestrasse unverändert. Anschliessend passiert die Strasse den Bahnhofsplatz mit Hilfe einer langgezogenen S-Kurve und wird damit an das Gleisfeld geführt. Im Gegensatz zum Bestand, weist die S-Kurve einen geringeren Winkel auf. Damit können die nötigen Flächen für den Ausbau des Zugangs zur PU Mitte freigespielt werden und eine grosszügige

	Aufenthaltsflächen am Ende des Kanals geschaffen werden. Hierfür ist jedoch ein Abbruch oder ein Versatz des Valentini-Gebäudes nötig. Bislang verlief die Seestrasse ab dem Bahnhofplatz bis zum Kiesverlad entlang des Kanals. Mit der Verlegung der Strasse entlang des Gleisfelds können qualitative, öffentliche Aussenflächen entlang der Ländte realisiert werden und zukünftige Baukörper werden nicht durch eine Strasse vom Kanal getrennt. Zudem werden die Flächen der Arealentwicklungsgebiete Seestrasse und Rosenau-Scherzligen nicht mehr durch die Strasse zerschnitten. Massgebend für die Führung und Abgrenzung der Seestrasse ist die SBB Interessenslinie. Wie bisher wird die Seestrasse grundsätzlich zweispurig im Gegenverkehr geführt. Die heute stadteinwärts bestehende zusätzliche Busspur wird in der Linienführung angepasst und bis zum Areal Rosenau-Scherzligen verlängert (siehe Bushof Seestrasse). Die Seestrasse kann grundsätzlich für den MIV in beide Richtungen offen bleiben. Für den Betriebsablauf des Busbahnhofes, die Leistungsfähigkeit des Maulbeerkreisels, für die Hauptfussgängerquerung (PU Mitte) und die Aussenraumqualität wäre es jedoch erstrebenswert, die Seestrasse für den MIV zwischen dem Wendeplatz und der Aarefeldstrasse zu sperren. Damit könnte die Seestrasse vor der PU Mitte und allenfalls im Bushof Seestrasse um einen Fahrstreifen verschmälert werden.
Othmar-Schoeck-Weg	Die Erschliessung der Grundstücke entlang des Othmar-Schoeck-Wegs führt heute zu Konflikten mit den Aufenthaltsflächen entlang des Kanals. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, dass der Othmar-Schoeck-Weg zukünftig über die Schluhausstrasse angeschlossen wird. Damit könnte ein verkehrsfreier Raum bis zum heutigen Buswendeplatz realisiert werden.
Rampenstrasse	Die Einbahnstrasse Rampenstrasse soll für den Veloverkehr in Gegenrichtung befahrbar sein, so dass die Velostation Rampenstrasse aus beiden Richtungen gut erreichbar ist. Um Platz dafür zu schaffen, werden die Schrägparkfelder zu Längsparkfeldern ummarkiert.
Zwingliweg	Es besteht ein Projekt zum Ausbau des Zwingliweges zu einer durchgehenden Veloverbindung. Durch das Gleisprojekt werden dort zusätzliche Flächen frei. Dieser Bereich ist vertieft zu untersuchen. Neben der Veloverbindung sollen ein Fussweg, Veloabstellplätze und Park&Rail-Plätze erstellt werden.
Aarestrasse (Haltestelle Postbrücke)	Die Haltestelle Postbrücke erhält eine höhere Bedeutung, da sie zukünftig die Umsteigehaltestelle zwischen den Linien vom Bushof Seefeldstrasse und jenen vom Bushof Bahnhofplatz/Seestrasse sein wird. Sie ist dementsprechend auszubauen.
Knoten Mönchplatz	Am Knoten Mönchplatz sind zusätzliche Ein- und Abbiegebeziehungen erforderlich. Als denkbarer Lösungsansatz ist ein langgezogener Kreisel dargestellt. Grundsätzlich sind aber auch andere Knotenformen denkbar. Mit dem Ausbau des Knotens ergibt sich auch eine bessere Erschliessung des Parkhauses City Süd Bahnhof.
Mönchstrasse	Zwischen Frutigenstrasse und Seefeldstrasse wird die Mönchstrasse auf durchgehend 6.5 m verbreitert, um den Busgegenverkehr zu erleichtern. Auf der Nordseite soll ein durchgehender Gehbereich erstellt werden. Zwischen Seefeldstrasse und Niesenstrasse wird sie für den MIV unterbrochen. Der heutige Strassenraum wird hauptsächlich für den Aufgang der Personenunterführung benötigt. Eine Durchfahrt für den Veloverkehr bleibt erhalten. Durch eine Verbreiterung ist eine Durchfahrt mit Halt für ausserordentliche Busse (Bahnersatz/Fantransport) möglich. Es ist zu untersuchen, durch welche Strassen die Zufahrt erfolgen soll und welche Anpassungen dafür erforderlich sind. Für einen reglemässigen Busbetrieb bleibt der Raum zu eng.

Seefeldstrasse

Die Seefeldstrasse wird für den Bushof verbreitert. In Richtung Norden wird sie für den MIV gesperrt. Eine Durchfahrt in Richtung Süden bleibt möglich. Um den Betreibsablauf der Busse und den Querenden Fussverkehr nicht zu behindern, sollen die Durchfahrten möglichst eingeschränkt werden (z.B. nur Taxi und direkte Anwohner). Der Vorplatz des Hauses Nr. 8 muss als Platzfläche umgestaltet werden. Der Fussverkehr wird über diese Fläche geführt, da die Fahrbahn in der Kurve verbreitert wird. Ausserdem müssen die bestehenden Parkplätze über diese Fläche erschlossen werden.

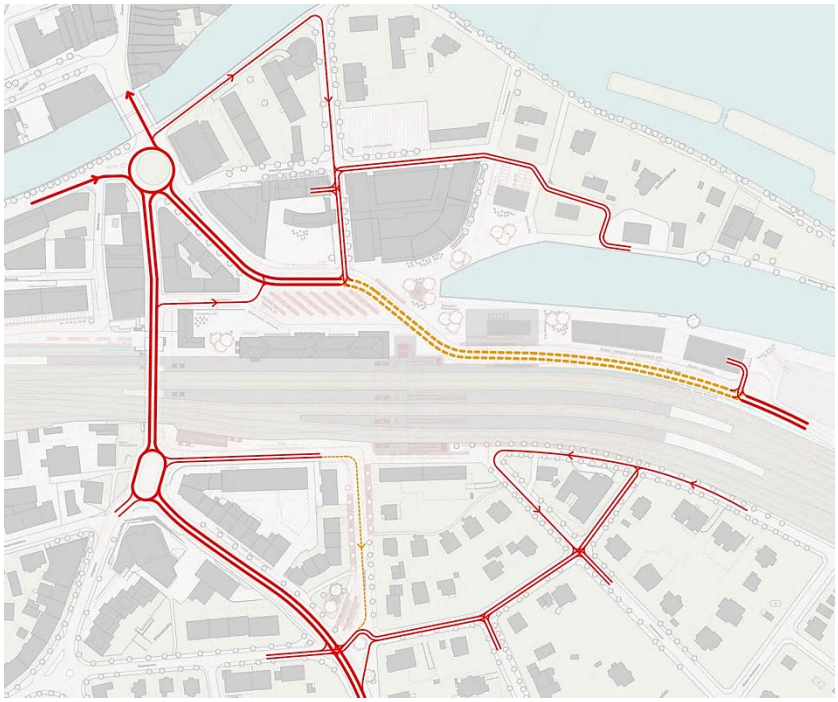
Knoten Seefedstrasse/Frutigenstrasse

Die Einmündung der Seefeldstrasse in die Frutigenstrasse muss für den Busgegenverkehr ausgebaut werden. Die Zufahrt von Süden in die Seefeldstrasse bedingt die Aufhebung der bestehenden Parkplätze. Bei der Wegfahrt sollten die Busse durch eine Lichtsignalanlage priorisiert werden. Die Bushaltestelle Klosestrasse wird aufgehoben.

Klosestrasse

In der Klosestrasse und am Knoten Klosestrasse/Länggasse muss untersucht werden, welche Anpassungen aufgrund der neuen Buslinienführung erforderlich werden.

Übersichtsplan MIV-Führung (anzustrebende Unterbrüche/Einschränkungen gelb)



5.5 Personenunterführungen (PU)

Der Bahnhof Thun weist heute zwei PU's auf. Es sind dies die Unterführung Nord und Mitte, welche nicht nur zur Erschliessung der Gleisperrons dienen, sondern auch zur Querung des Gleisfelds. Der Rahmenplan der SBB sieht einen Gleisausbau am Bahnhof Thun vor. Dadurch müssen dannzumal die Perrons verschoben werden, was auch zu Anpassungen an den Aufgängen der PU's führt. Die SBB sieht nachgelagert zum TP Verkehr die Durchführung einer Studie zur Erweiterung der PU's vor. Darin sollen die Fussgängerströme analysiert werden und daraus Schlüsse zu einem möglichen Ausbau der Unterführungen gezogen werden. Aus diesem Grund wurden im TP Verkehr nur Grundsatzüberlegungen zu den Unterführungen angestellt.

Personenunterführung Nord

Vom Tiefbauamt der Stadt Thun wird der Ausbau der Unterführung Frutigenstrasse für ca. 2021 vorgesehen. Es wird eine zusätzliche Busspur geschaffen sowie die bestehende PU ausgebaut. Auch mit einem Ausbau wird die PU nur die Gleise 1, 2 und 3 erschliessen und nicht auch 4 und 5.

Personenunterführung Mitte

Die PU Mitte kommt vor allem während den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenze. Aus diesem Grund wurde im Konzeptplan eine

Verbreiterung der PU aufgezeigt mit neuen Aufgängen und Liften zu den Gleisen. Im Konzeptplan sind bereits die neuen Gleise und Perrons gemäss Rahmenplan eingezeichnet. Das Konzept sieht zudem einen Ausbau der beiden Zugänge zur PU beidseitig der Gleise vor. Damit sollen die Hauptzugänge zu den Gleisen besser akzentuiert und die Verbindung der Stadtteile gefördert werden.

Personenunterführung Süd

Im Teilprojekt Verkehr ist eine dritte PU am Ende der Perrons in Richtung Spiez angedacht. Diese würde als zusätzliche Gleisquerung das Arealentwicklungsgebiet Rosenau-Scherzligen mit der Bahnhofsüdseite Verbinden. Diese könnte mit oder ohne Perronzugänge erstellt und allenfalls auch als Velotunnel genutzt werden. Der Bedarf und der Zeithorizont für einer dritten PU ist in einem nächsten Schritt zu klären. Bei weiteren Planungen sind allenfalls Flächen für die Zugänge zur PU in der Mönchstrasse und im Areal Rosenau-Scherzligen zu sichern.

5.6 Städtebau / Aussenräume

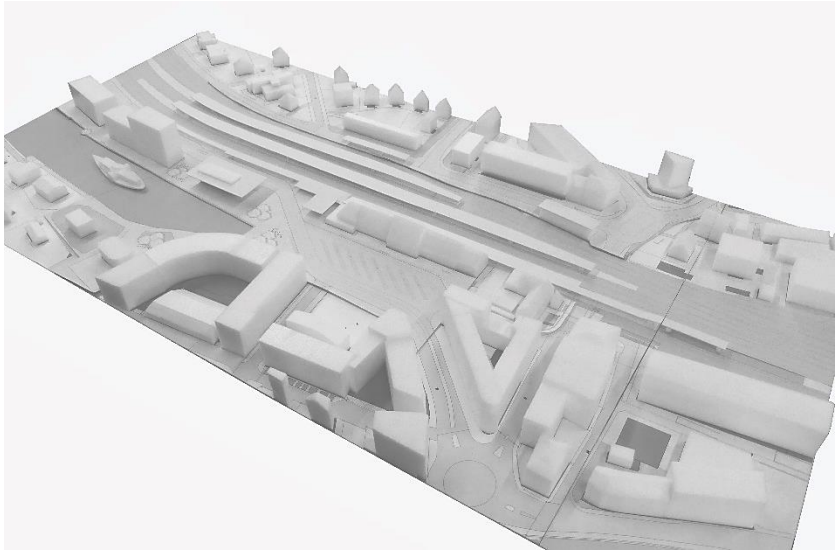
Bahnhofplatz

Die heutige Erscheinung eines grosszügigen und übersichtlichen Bahnhofplatzes wird beibehalten. Die Inszenierung des mächtigen Aufnahmegebäudes der SBB ist für den Bahnhofplatz ausserordentlich wichtig. Eine allfällige Ergänzung betreffend Witterungsschutz muss der Bedeutung von Bahnhofsgebäude und Platz gerecht werden und ist mit äusserster Sorgfalt gegenüber der heutigen Situation (Wartebereich vor Aufnahmegebäude) abzuwägen.

Generell wird empfohlen, die Höhe der Strassenkanten in diesem Bereich minimal auszubilden, damit der Raum als einheitliches Platz lesbar ist. Die Strassenquerung zwischen Aufgang SBB-Unterführung und Schifffahrtskanal soll durch gestalterische Mittel (z.B. durchgehender Platzbelag) so ausgebildet werden, dass die Zufussgehenden gegenüber dem motorisierten Verkehr priorisiert erscheinen. Das Queren der Seestrasse soll oberirdisch erfolgen.

Aufgrund der erforderlichen Anzahl Buskanten auf dem Bahnhofplatz und der daraus resultierenden Geometrie der Seestrasse erscheint der Abbruch des Valentini-Gebäudes aus verkehrlicher Sicht zwingend. Die prominente Lage an der Spitze des Schifffahrtskanals ist aber auch in Zukunft als Standort für eine den Platz bespielende Kleinbaute („Buvette“) denkbar. Ein mögliches Gebäude soll keine Vorder- und Rückseite aufweisen, sondern sich möglichst allseitig auf den neu geschaffenen öffentlichen Raum orientieren. Sowohl bei der Planung einer möglichen Kleinbaute als auch bei der Gestaltung des Freiraums ist darauf zu achten, dass die Funktion des Einlaufbauwerks/Entlastungsstollen nicht eingeschränkt wird (Zugänglichkeit für Revision, Abtransport Schwemmholz).

Modellfoto

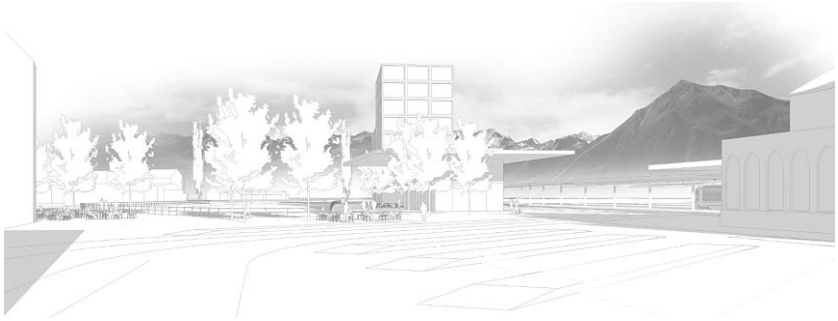


Aussenräume entlang Schiffländte

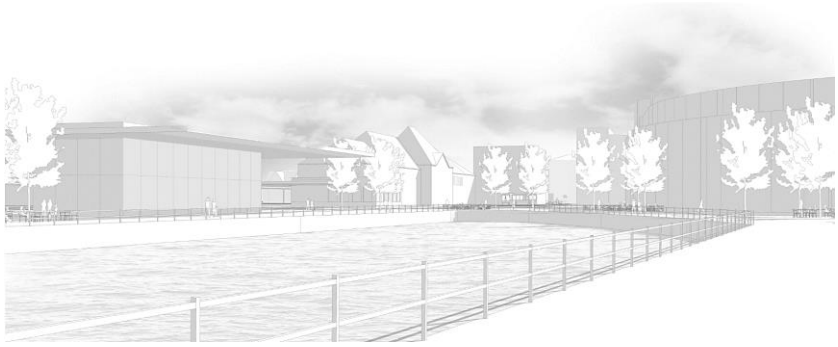
Am Ende des Schifffahrtskanals entsteht ein umlaufender öffentlicher Raum am Wasser. Er besteht aus verschieden dimensionierten Zonen mit spezifischen Aufenthaltsqualitäten, die durch angrenzende Erdgeschossnutzungen ergänzt werden. Platzartige Räume wechseln sich ab mit promenadeartigen Bewegungsräumen. Ein besonderer Mehrwert entsteht durch die konsequente Auslagerung des motorisierten Verkehrs. Diese neu geschaffenen öffentlichen Zonen verbindet die vielfältigen Ankunftssituationen am Bahnhof mit dem einmaligen Panorama über Ländte und See auf die Berner Alpen. Es entsteht ein neues Herzstück des öffentlichen Lebens am Bahnhof Thun.

Eine wesentliche stadträumliche Aufgabe übernimmt der südseitige Flachbau. Das Gebäude mit seinem allseitig auskragenden Dach wird vom öffentlichen Raum umflossen. Seine ikonografische Architektur vermittelt einerseits zwischen Bahn, Bus und Schiff, andererseits zwischen den neuen Bauten entlang der Seestrasse und der Innenstadt.

Perspektive Bahnhofplatz -
Blick Richtung Ländte



Perspektive Ländte -
Blick Richtung Bahnhofsplatz



Bebauung entlang Ländte

Zwischen dem Schifffahrtskanal und der (an die Gleise verlegten) Seestrasse werden drei verschiedene Baufelder ausgeschieden. Während der Flachbau im Kopfbereich klar als Teil des öffentlichen Ländtebereichs in Erscheinung tritt, bildet der anschliessende Bereich mit einem Hochpunkt und einem etwas niedrigeren Gebäude den Abschluss des Bahnhofplatzes und gleichzeitig den städtebaulichen Auftakt zum Entwicklungsgebiet Rosenau-Scherzligen.

Der öffentliche Charakter des Flachbaus wird durch das allseitig auskragende Dach unterstrichen: Richtung Kanal mit ausladender Geste zur Schifffahrt, Richtung Strasse überdeckt es die Buskanten sowie die Abfahrt ins unterirdische Veloparking. Die Nutzungen sind vorwiegend öffentlicher Natur und aktivieren so die angrenzenden Platzbereiche.

Das darauffolgende, zirka 30 Meter hohe Gebäude (8 Geschosse) belebt mit öffentlichen Erdgeschossnutzungen ebenfalls den Platzbereich, orientiert sich aber mit seiner Stirnfassade auf übergeordneter Ebene in Richtung Kernstadt. Die vertikale Proportionierung des Volumens unterstreicht seine Rolle auch als Bebauungsauftakt für die nachfolgenden, deutlich niedrigeren Volumen – eine Dimension, welche möglicherweise in der künftigen Entwicklung von Rosenau-Scherzligen ihre Fortsetzung finden wird.

Der minimale Abstand der Bauten zum Schifffahrtskanal von 10 m soll grundsätzlich durchgehend gewährleistet werden. Der Gebäudeabstand zur Seestrasse hingegegen ist nach Bedarf und in Abstimmung mit dem genauen Strassenverlauf zu definieren. Sowohl die definitiven Baufelder (Umgang mit Parzellen, Umlegung Seestrasse) als auch die bauliche Sequenz (Gebäudehöhen, horizontale und vertikale Staffelung) der Gebäude sind in einer weiteren Studie zu vertiefen. Gleiches gilt für die Bestimmung von Raumprogramm und Anforderungen für das öffentliche Platzgebäude/Dach. Auf Grund der ausserordentlichen Wichtigkeit des Ortes wird für die definitive Projektierung dringend empfohlen ein breit abgestütztes, qualitätssicherndes Verfahren (Architekturwettbewerb) durchzuführen.

Längsansicht Ländte, Bahnhofplatz und Rampenstrasse

Gebäude / Aussenraum Rampenstrasse

Das im kantonalen Bauinventar als „schützenswert“ deklarierte Gebäude an der Rampenstrasse 2A soll gemäss bauhistorischem Gutachten (Büro ABD, Januar 2019) erhalten bleiben. Dieses Gebäude steht in einem direkten räumlichen, baulichen und zeitlichen Zusammenhang mit dem historischen Aufnahmegebäude und wurde von demselben Architekten (Theodor Nager, 1883-1955) entworfen und in den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts erstellt. Es schliesst den Bahnhofplatz gegen Westen mit einer winkelförmigen Geste ab. Der Raum zwischen Bahnhofgebäude und Gebäude Rampenstrasse soll so gestaltet werden, dass die beiden vom Architekten als gestalterische Einheit konzipierten Gebäude weiterhin zusammen lesbar bleiben.

Ein wichtiges Chrakteristikum ist der Durchgang resp. die Durchfahrt mittels eines Stegs über die Unterführung Frutigenstrasse. Diese funktionale, aber auch stadträumliche Verbindung soll ebenfalls erhalten und mit einer neuen Gestaltung des Vorplatzes aufgewertet werden. Die heutigen Veloabstellplätze im Vorbereich sollen nach Möglichkeit entfernt und durch alternative ober- oder unterirdische Standorte ersetzt werden. Bei einer unterirdischen Lösung der Veloabstellanlage in einem erweiterten Untergeschoss der Rampenstrasse werden diese über die Rampenstrasse erschlossen. Für einen entsprechenden Zugang sind minimale Eingriffe im Sockelgeschoss des bestehenden Gebäudes notwendig. Ein neuer Treppenaufgang zum Perron 1 sowie ein direkter Ausgang zur Unterführung Frutigenstrasse binden diese Veloplätze an die Bahnperrons an. Für die Aktivierung dieses westlichen Teils des Bahnhofplatzes ist ein Nutzungskonzept für das Gebäude notwendig – dies im Zusammenhang mit einer adäquaten Gestaltung des Vorplatzes.

Weitere Veloplätze können entlang der Zwinglistrasse (westlich der Brücke) angeordnet werden. Mit dem Gleisprojekt SBB gewinnt dieser Bereich mit seiner direkten Verbindung zum Selve-Areal an Bedeutung und ist in künftigen Planungen zu berücksichtigen. Er weist einiges Potenzial auf, sowohl für Veloplätze wie auch für MIV-Abstellplätze (Park&Rail).

Heutiger Buswendeplatz

Ganz im Zeichen einer verkehrsfreien und dem Aufenthalt gewidmeten Ländte wird klar empfohlen, die Durchfahrt für Regionalbusse im Bereich des heutigen Othmar-Schoeck-Wegs aufzuheben. Ebenso sollen die wenigen Privatparzellen im hinteren Bereich der Halbinsel künftig nicht mehr vom Bahnhofplatz, sondern via Schulstrasse/Aarefeldstrasse erschlossen werden.

Zur Umsetzung dieses Ziels wird ein Parzellentausch der privaten, brachliegenden Liegenschaft (Nr. 880) mit dem heutigen Wendeplatz (Teil von Nr. 4405) angeregt. Diese Umorganisation ermöglicht, im umlaufenden Kopfbereich der Ländte eher öffentliche Bereiche und im hinteren Teil der Halbinsel zusammenhängende privatere Bereiche auszuformulieren. In diesem Sinne wäre ein künftiges Gebäude auf der Liegenschaft Nr. 880 entsprechend mit öffentlichen Nutzungen oder zumindest einem öffentlich aktivierten Erdgeschoss auszugestalten. Sowohl rückseitig oberirdisch als auch in einem erweiterten Untergeschoss wäre die Anordnung von Abstell- resp. Einstellplätzen denkbar, allenfalls für den Bedarf der Busbetriebe.

Eine Option wäre die Schaffung eines Zugangs zum Bahnhofbereich von der nördlichen Flussseite her mittels einer neuen Velo- und Fussgängerbrücke. Diese Verbindung würde in der Flucht der Panoramastrasse direkt auf den Bahnhofplatz führen.

Personenunterführungen und deren Zugänge

Der Ausbau der SBB-Personenunterführung Mitte erscheint aus heutiger Sicht erst im Zusammenhang mit dem Gleisprojekt und den daraus resultierenden neuen Perronanlagen sinnvoll. Die Dimensionierung der Unterführung sowie die Frage, ob Lifte notwendig oder ein Ausbau der Kommerzflächen unter den Gleisen sinnvoll sind, wird die SBB zu gegebenem Zeitpunkt eruieren. Hier ist zu beachten, dass die lichte Höhe der Kommerznutzungen Auswirkung auf die Länge von Rampen und Treppen haben. Eine allfällige Velostation unter der Seestrasse könnte direkt an die Personenunterführung angeschlossen werden.

Da es sich bei der Personenunterführung auch um eine wichtige stadträumliche Wegbeziehung handelt, wird eine rechtzeitige Absprache zwischen SBB und Stadt Thun empfohlen. Ebenfalls von grosser Wichtigkeit ist die Frage, wie die Zugänge von beiden Seiten ausgestaltet werden (Stichwort: „zweiseitiger Bahnhof"). Entlang des Hausperrons treffen verschiedenste Ansprüche aufeinander: Überdeckung Perron 1 mit Anschluss ans historische Perrondach, die Überdeckung des Treppenabgangs sowie der Bushaltekanten Richtung Rosenau-Scherzligen. Diese Fragstellung konnte in der vorliegenden Studie erst ansatzweise beantwortet werden.

Mit dem Gleisprojekt werden die südseitigen Erschliessungselemente des Bahnzugangs ausserhalb der SBB-Parzelle zu liegen kommen. Selbst mit minimaler Platzbeanspruchung muss die Mönchstrasse im Bereich zwischen Niesen- und Seefeldstrasse für den MIV unterbrochen werden. Eine optionale Anordnung von Ersatzbussen direkt neben diesem künftigen Aufgang würde eine Landbeanspruchung der südwestlich angrenzenden Privatparzelle bedingen.

Weiter südlich in Richtung See ist mittelfristig, und in Abhängigkeit der künftigen Siedlungsentwicklungen beidseitig der Gleise, eine weitere Personenunterführung denkbar. Ob es sich dabei um eine weitere SBB-Unterführung (bessere Personenhydraulik) oder um eine städtische Quartierverbindung für Velos und Zufussgehende (Erschliessung Entwicklungsgebiete) oder um eine Kombination handelt ist zur Zeit noch offen. Mögliche Synergien mit dem Bahnzugang (nur mit neuem Gleisstand möglich!) lassen eine Lage auf Höhe Innerer Ringstrasse sinnvoll erscheinen. Bei einer Anordnung weiter im Süden würde die Unterführung ausschliesslich die ans Gleis angrenzenden Quartiere verbinden.

Seefeldstrasse / Quartier Seefeld (Innere Ringstrasse bis Mönchstrasse)

Um eine optimale Busserschliessung des Bahnhofs von Süden her zu gewährleisten muss der Querschnitt der Seefeldstrasse angepasst werden. Die notwendige Überholbarkeit von in den Haltestellen stehender Busse bedingt eine zusätzliche Mittelspur. Damit verbreitert sich der Strassenquerschnitt von heute 6 Meter auf künftig 9.5 Meter. Andererseits erfordern die Trottoirhaltestellen zusätzliche Gehwegbreite; pro Seite sind mindestens 4 m notwendig.

Durch den verbreiterten Querschnitt wird beidseitig der Seefeldstrase Landerwerb unabdingbar. Die heutigen Baumstellungen wie auch die privaten Einfriedungen sind mit dem neuen Strassenquerschnitt nicht kompatibel. Ersatzpflanzungen sind jedoch in den verbreiterten Fussgängerbereichen möglich. Inwiefern im Zusammenhang mit den Buskanten weiterhin eine Alleebepflanzung sinnvoll resp. wünschenwert ist, muss noch vertieft untersucht werden. Grundsätzlich soll der Stadtraum von Fassade zu Fassade betrachtet und gestaltet werden. Im Bereich der zusätzlichen Buskanten im Süden der Seefeldstrasse entsteht ein kleiner öffentlicher Aufenthaltsbereich mit Bedarf für eine Kleinnutzung (Kiosk, Busfahrer-WC).

Da die Südseite des Bahnhofs zunehmen an Bedeutung gewinnt, erscheint es in einer Langzeit-Perspektive zielführend, den gesamten Perimeter zwischen Innerer Ringstrasse und Mönchstrasse strukturell kritisch zu hinterfragen. Gerade im Hinblick auf die anstehende Nutzungsplanungsrevision wird eine Weiterentwicklung dieses dem Bahnhof zugewandten Quartierteils angeregt.

Im Rahmen einer spezifischen Betrachtung des Gebiets (vgl. Folgeprojekte) sollen Fragen der Stadtentwicklung, des Städtebaus und Ortsbildes, der Nutzung (insbesondere in den Erdgeschossen Verzicht auf Wohnnutzung), der verkehrlichen Anforderungen gemäss vorliegender Studie sowie der Gestaltung der Strassenräume vertieft erarbeitet werden. Neben Sicherstellen von funktionalen Aspekten ist vor allem auch der Zentrumscharakter der Strasse sicherzustellen; hierbei spielt die Nutzung in den Erdgeschossen eine grosse Rolle

Aarefeldplatz

Der Aarefeldplatz hat mit seiner Grösse zweifellos Auswirkungen auf den Bahnhofplatz. Da sich der Platz jedoch in „Privatbesitz" befindet, hat die Stadt Thun wenig Möglichkeiten, auf die Nutzungen oder die Gestaltung des

Platzes direkt Einfluss zu nehmen. Die harte Fläche wird heute temporär durch einzelne Marktstände belegt; ein adäquates öffentliches Leben findet leider nicht statt. Sicherlich hilft dazu die Nutzung der Postfinance im Platzgebäude nicht gerade, da damit der Platz nicht aktiviert werden kann. Dass offenbar schon verschiedene, durchaus auch öffentlichere Nutzungen nicht funktioniert haben weist auf ein grundsätzliches Problem dieses Ortes hin. Allenfalls könnte dieser Perimeter Thun im Zusammenhang mit der Neudefininition des Bahnhofgebietes in Absprache mit den Eigentümern nochmals genauer untersucht werden.

6 Folgeprojekte

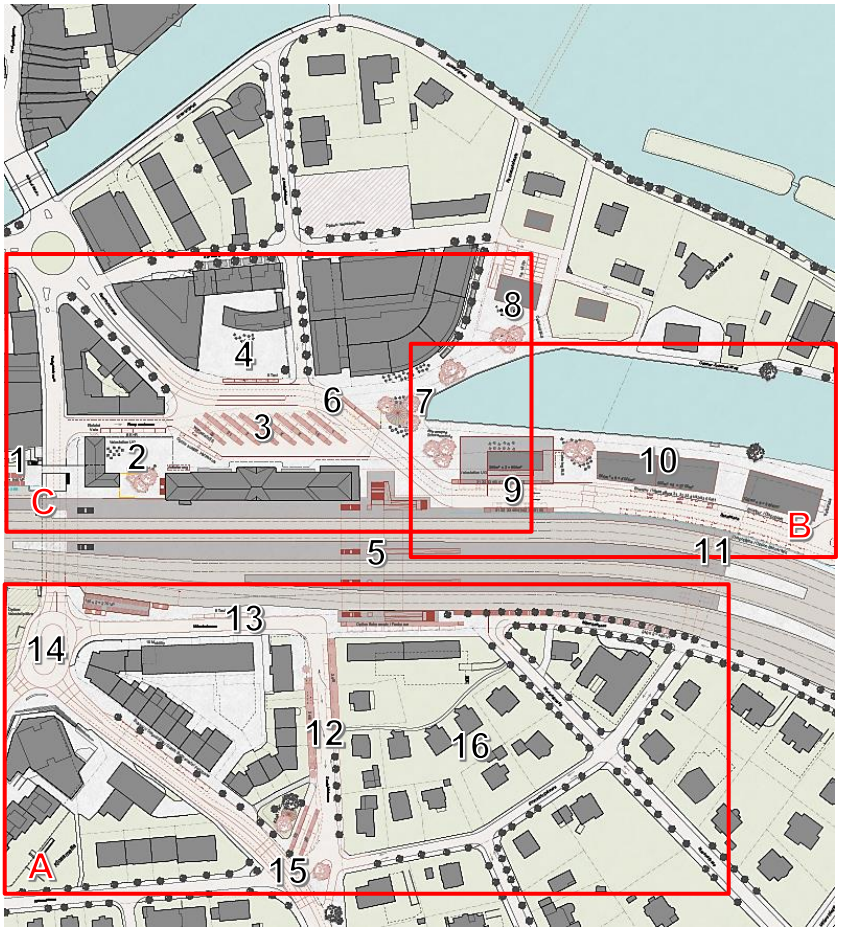
Im Rahmen des Teilprojekts Verkehr wurden die gestellten Fragen und Zielsetzungen für das Gebiet auf einer konzeptionellen Ebene geprüft und bearbeitet. In Folgeprojekten gilt es nun die Erkenntnisse aus dem Verfahren zu vertiefen und die offenen Punkte zu klären. In der Tabelle im Anhang 6 werden für einzelne Bereiche die Folgeprojekte (Bausteine) umschrieben und die Abhängigkeiten aufgelistet. Der Perimeter wird hierbei in funktionale Teilbereiche gegliedert, die im Ablaufschema Folgeprojekte dargestellt werden. (Anhang 7). Termine und entsprechende Instrumente sind hinweisend und noch nicht abschliessend definiert; sie müssen auf Basis des Grundsatzentscheids zu den Ergebnissen des TP Verkehr weiter zu detailliert werden.

Teilbereich A: Bahnhofplatz Süd und Seefeldquartier

Teilbereich B: Areale Seestrasse / Rosenau-Scherzligen

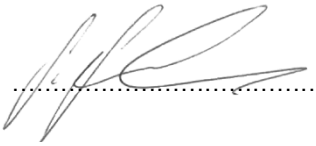
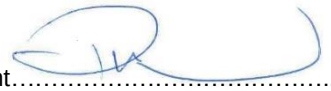
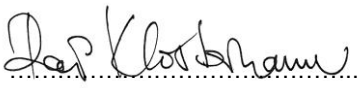
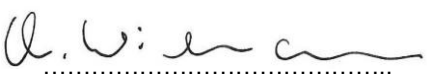
Teilbereich C: Bahnhofplatz

Einteilung der Bereiche



7 Commitment Teilprojekt Verkehr

Die unterzeichnenden Teilnehmer des Begleitgremiums stimmen dem Gesamtkonzept sowie dem vorliegenden Bericht als Ergebnis des Teilprojekts Verkehr des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Bahnhof Thun und zur Verwendung als Grundlage für Folgeprojekte innerhalb des ESP's zu.

Stadt Thun	Susanne Szentkuti Planungsamt, Stadtplanerin / Co-Leiterin	
	Florian Kühne Planungsamt, Stadtarchitekt / Co-Leiter	
	Rolf Maurer Tiefbauamt, Stadtingenieur	
Schweizerische Bundesbahnen SBB	Rahel Minder Gesamtprojektleiterin Immobilien Development	
BLS AG	Joël Buntschu Leiter Projekt- und Arealentwicklung	
Verkehrsbetriebe STI AG	Jürg Lehmann Leiter Angebot	
	Hans-Jürg Stettler Leiter Infrastruktur	
Regionale Verkehrskonferenz	Emanuel Buchs Leiter Geschäftsstelle	
Fachexperten	Rainer Klostermann Experte Städtebau und Moderation	
	Aline Renard Expertin Verkehr / Mobilität	
	Christian Wiesmann Experte Städtebau und Architektur	

8 Anhang

- 1_Übersichtsplan
- 2_Übersichtsplan Untergeschoss
- 3_Übersichtsplan mit Doppelgelenkbussen
- 4_Liniennetz (Stadt) mit und ohne Doppelgelenkbusse
- 5_Liniennetz (Bahnhof) mit und ohne Doppelgelenkbusse
- 6_Umsetzungsliste Folgeprojekte (gem. TP Verkehr)
- 7_Ablaufschema und Teilbereiche (hinweisend, gem. TP Verkehr)