

Medienmitteilung

Stadtrat befindet über Kredit für die Entwicklung des Stadtteils Thun Nord

Die Stadt Thun will zusammen mit der Grundeigentümerschaft das Militär- und Industriearal zwischen Innenstadt und Lerchenfeld entwickeln. Um das Gebiet zu erschliessen, ist eine neue Bahnhaltestelle vorgesehen. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat für die Planung und Qualitätssicherung einen Verpflichtungskredit von 1,69 Millionen Franken.

Das Areal an der Bahnlinie Thun–Bern zwischen Selveareal und Lerchenfeld ist flankiert von der Aare und der Allmendstrasse. Es gehört je rund zur Hälfte dem eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) sowie der RUAG Real Estate AG. Die Grundeigentümerschaft öffnet Teile des bisher geschlossenen Areals für zivile Nutzungen. Dies schafft Raum für neue Betriebe und erfordert eine neue, öffentliche Erschliessungsinfrastruktur. Daher startet die Stadt Thun gemeinsam mit der Grundeigentümerschaft eine Masterplanung. Im Zentrum stehen die Arealentwicklungen, allen voran das Haltestellenumfeld im Kern des Areals.

Wichtiger Wirtschaftsstandort

Das Areal ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort im Berner Oberland und ein Premium Entwicklungsschwerpunkt (ESP) des Kantons Bern. Die nun anlaufende Planungsphase sichert die qualitätvolle Weiterentwicklung des Areals und schafft die Basis für die Entwicklung eines neuen attraktiven Stadtteils. Bestehende Qualitäten sollen erhalten, gezielt gestärkt und weiterentwickelt werden. Darüber hinaus wird die Erschliessung sichergestellt.

Gute Rahmenbedingungen schaffen

Attraktive Grün- und Freiflächen sowie eine gute Erschliessung fördern die Siedlungsentwicklung nach innen. Im Sommer 2019 hat der Nationalrat die S-Bahn-Haltestelle Thun Nord in den nächsten Ausbauschritt der Bahninfrastruktur aufgenommen (vgl. [Medienmitteilung vom 4. Juni 2019](#)). Entstehen soll eine Verkehrsdrehscheibe, die auch den Bahnhof Thun entlastet, zusammen mit der geplanten tangentialen Buslinie, die von Steffisburg über die neue Bahnhaltestelle Thun Nord weiter in den Südwesten von Thun verkehren wird. Damit eine effiziente Verkehrsdrehscheibe entsteht, muss die Bahnhaltestelle in das Areal eingebettet und ans umliegende Verkehrsnetz angebunden werden.

Gemeinsame Entwicklung

In einem ersten Schritt soll unter der Leitung der Stadt Thun für den Kernbereich rund um die Haltestelle ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt werden. Dieses bildet die Basis für die weitere Entwicklung der einzelnen Areale und die Planung der Infrastruktur. Für die Planung der

Haltestelle selbst ist die Bahnbetreiberin BLS im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zuständig.

Die Grundeigentümerschaft trägt die Hälfte der Kosten für die gemeinsame Masterplanung samt qualitätssicherndem Verfahren für den Kernbereich des ESP. Die Kosten für die Infrastrukturplanung trägt die Stadt. Für die Masterplanung sowie die Planung und Koordination der Entwicklung und der Infrastruktur beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Verpflichtungskredit von insgesamt 1,69 Millionen Franken. Das Parlament befindet am 4. Juli 2024 über das Geschäft. Falls der Stadtrat den Kredit bewilligt, startet im Herbst 2024 das qualitätssichernde Verfahren. Ziel ist es, die Haltestelle ab 2033 in Betrieb zu nehmen.

Download Plan

Unter www.thun.ch/medienmitteilungen steht ein Plan zum Download zur Verfügung.

Auskünfte an die Redaktionen:

- Stadtpräsident Raphael Lanz, Vorsteher der Direktion Präsidiales und Stadtentwicklung, Tel. 033 225 82 15 (Rückruf)
- Susanne Szentkuti, Stadtplanerin / Co-Leiterin Planungsamt, Tel. 033 225 86 67 (Rückruf)

18. Juni 2024

– Stadtratsbericht SRB 18/2024 (Entwicklungsschwerpunkt ESP Thun Nord – Entwicklung eines neuen Stadtteils)

Stadtratssitzung vom 4. Juli 2024

Bericht Nr. 18/2024

Entwicklungsschwerpunkt ESP Thun Nord – Entwicklung eines neuen Stadtteils

Bewilligung eines Verpflichtungskredites für eine neue Ausgabe von 1,34 Millionen Franken für die Planung und Koordination der Entwicklung sowie für eine neue Ausgabe von 350'000 Franken für die Planung und Koordination der verkehrlichen und infrastrukturellen Gesamterschliessung

1. Das Wichtigste in Kürze

Die Planungsarbeiten zur Entwicklung des Stadtquartiers (ESP) Bahnhof Thun und des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Thun Nord laufen seit mehreren Jahren und stehen vor einer neuen Phase. Beide ESP stellen innerhalb des Stadtentwicklungskonzepts Thun 2035 für die Entwicklung der Stadt zentrale Gebiete dar. Vor dem Hintergrund der spezifischen, hohen Anforderungen wurden sie aus der Ortsplanungsrevision ausgeklammert. Die Anpassung der Nutzungsplanung kann erfolgen, sobald konkrete Entwicklungsvorstellungen vorliegen. Mit Abschluss der Ortsplanungsrevision tritt die Umsetzung dieser Areale in den Vordergrund. Die Gebiete werden innerhalb ihrer Perimeter weiterentwickelt, sie werden künftig aber miteinander in Beziehung treten und damit eine gesamt-räumliche Attraktivierung der Stadt Thun anstossen.



Abbildung 1 Übersicht Entwicklungsgebiete

Das kantonale ESP-Programm startete 1989 mit dem Ziel, an ausgewählten Standorten gute Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung zu schaffen und neue Arbeitsplätze mit regionaler und überregionaler Ausstrahlung zu ermöglichen. Der ESP Thun Nord ist der wichtigste Wirtschaftsstandort im Berner Oberland und einer von vier kantonalen Premium-Standorten. Er gehört ausserdem zu den überkantonalen Top-Entwicklungsstandorten der Hauptstadtregion.

Das rund 60 Hektar grosse Areal zwischen Selveareal und Lerchenfeldquartier und flankiert von Allmendstrasse und Aare ist geprägt durch das Militär und die Rüstungsindustrie und gehört je zu

rund der Hälfte dem eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) sowie der RUAG Real Estate AG. Das Areal befindet sich in einem langfristigen Konversionsprozess und wird seit dem Jahr 2000 schrittweise umstrukturiert. Mit dem Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP AS 2035) des Bundes soll im ESP Thun Nord eine neue Bahnhaltestelle realisiert werden.

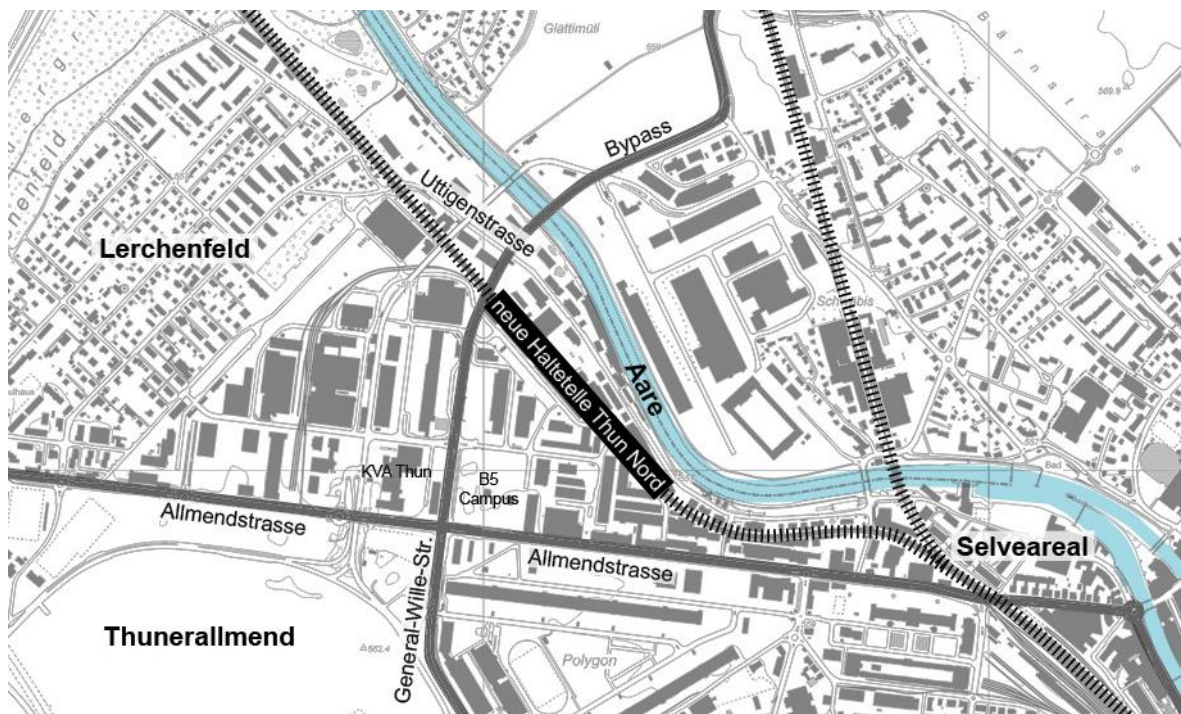


Abbildung 2 Übersichtplan

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

Für die Gesamtkoordination, die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens für das Haltestellenumfeld, die planungsrechtlichen Instrumente und die Kommunikation beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Verpflichtungskredit von 1,34 Millionen Franken. Für die Planung und Koordination der verkehrlichen und infrastrukturellen Gesamterschliessung beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Verpflichtungskredit von 350'000 Franken.

2. Ausgangslage

2.1. Gesamträumlicher Kontext

Gemäss Raumkonzept des Kantons Berns gilt Thun als «urbanes Kerngebiet der Agglomeration» und wird damit punkto Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung als wichtiger Entwicklungsmotor des Kantons angesehen. Dabei übernehmen die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP), welche im kantonalen Richtplan festgesetzt sind, eine zentrale Rolle. Hauptziel innerhalb der ESP ist das Verfügbarmachen und Entwickeln zentral gelegener, mit dem öffentlichen Verkehr und dem Fuss- und Veloverkehr gut erschlossener Wirtschaftsstandorte unter der Prämisse einer qualitativ hochwertigen Siedlungsentwicklung.

Thun verfügt über zwei dieser ESP: Das Stadtquartier (ESP) Bahnhof Thun und den ESP Thun Nord. Beim Stadtquartier Bahnhof Thun stehen Dienstleistungsnutzungen im Vordergrund; es eignet sich jedoch in Teilen auch für die Wohnnutzung. Der ESP Thun Nord ist einer von vier kantonalen Premium-Standorten und gehört zu den überkantonalen Top-Entwicklungsstandorten der Hauptstadtregion Schweiz. Hier stehen Arbeits- und Dienstleistungsnutzungen im Vordergrund. Ein Anteil an Wohnnutzung ist in der Nutzungsplanung verankert. Während im Stadtquartier Bahnhof Thun der Bahnhof als effiziente Verkehrsdrehscheibe optimiert werden soll, muss eine solche im ESP Thun Nord erst noch geschaffen werden. Zusammen mit der geplanten tangentialen Buslinie, welche von Steffisburg über den ESP Thun Nord und weiter in den Südwesten von Thun verkehren wird, soll die Haltestelle Thun Nord nicht nur das umliegende Areal erschliessen, sondern auch den Bahnhof Thun entlasten.

Innerhalb des Thuner Stadtgefüges nehmen das Stadtquartier Bahnhof Thun und der ESP Thun Nord eine herausragende Stellung ein und stehen in einer spannenden, wenn auch heute noch kaum erlebbaren Beziehung zueinander. Die beiden Gebiete sind durch die Bahnlinie und die Aare in Längsrichtung miteinander verbunden, für den Fuss- und Veloverkehr jedoch teils schlecht vernetzt und schlecht zugänglich. Nun sollen entlang des Schifffahrtskanals das Stadtquartier Bahnhof Thun und weiter Aare abwärts der ESP Thun Nord als neue städtische Schwerpunkte entstehen. Die beiden Gebiete werden durch die Thuner Innenstadt bestehend aus der hochwertigen Altstadt und weiteren Arealen mit grossen Potentialen verbunden. Für die Stadt Thun bietet die Entwicklung der ESP die grosse Chance, den Gesamttraum weiterzuentwickeln und zu attraktiveren. Ausgehend vom Flusslauf der Aare soll eine verbindende «Lebensader» mit gut zugänglichen Ufern und hochwertigen Freiräumen entstehen.

2.2. Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord

Das Areal zwischen Selveareal, Allmendstrasse, Lerchenfeldquartier und Aare ist geprägt durch die militärisch-industrielle Nutzung und war lange Zeit eine geschlossene, für die Allgemeinheit nicht zugängliche Siedlungseinheit. Die beiden Grundeigentümerinnen VBS und RUAG planen, die industriellen und militärischen Nutzungen auf ausgewählte Bereiche zu konzentrieren. Das Areal beherbergt gegenwärtig rund 2 300 Arbeitsplätze und bietet längerfristig Raum für rund 8 500 Arbeitsplätze ergänzt mit einem Anteil Wohnnutzung. Der Grundstein für eine teilweise zivile Nutzung wurde 2003 mit dem Erlass der Zone mit Planungspflicht (ZPP) Thun-Nord gelegt. Für die Abstimmung der Entwicklung wurde 2005 ein kommunaler Richtplan erarbeitet, der durch die RUAG Real Estate AG und das VBS mitunterzeichnet und vom Kanton genehmigt wurde.

Eine zentrale Rolle bei der Entwicklung spielt die Erschliessung des Areals: Über den Bypass Thun Nord und die Allmendstrasse ist der ESP für den motorisierten Verkehr bestens erschlossen, und mit dem Bypass besteht eine direkte Anbindung an die Autobahn. Längerfristig ist für eine Entwicklung des Areals die Verbesserung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr unentbehrlich. Eine neue S-Bahn-Haltestelle und eine ergänzende tangentielle Buslinie, die von Steffisburg über den Bypass und weiter in den Südwesten von Thun verkehren wird, sollen das Areal adäquat mit dem öffentlichen Verkehr erschliessen. Im Sommer 2019 hat der Nationalrat die S-Bahn-Haltestelle Thun Nord in den nächsten STEP-Ausbauschnitt 2035 aufgenommen. Vorbehältlich der Kreditbeschlüsse der Stadt Thun, der Gemeinde Steffisburg und des Kantons Bern soll der Versuchsbetrieb der Tangentiallinie im Dezember 2025 starten. Für die S-Bahn-Haltestelle ist die Bahnbetreiberin im Auftrag des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zuständig. Die Stadt ist für deren Einbettung in das Areal und die Anbindung an das Umfeld sowie für die Gesamtkoordination des Haltestellenumfelds federführend verantwortlich.

Nebst der geplanten Bahnhofstabelle bestehen für die Entwicklung des ESP Thun Nord zahlreiche Abhängigkeiten zu anderen Planungen (Konzentration der militärischen Nutzungen, Regelung der Eigentumsverhältnisse der ober- und unterirdischen Infrastruktur usw.), und die Rahmenbedingungen sind äusserst komplex. Die Stadt hat deshalb zusammen mit den Grundeigentümerinnen VBS und RUAG Real Estate AG das Verfahren und die Organisation für eine koordinierte und qualitätsvolle Arealentwicklung, nachfolgend Masterplanung genannt, definiert.

3. Verhältnis zu Strategie Stadtentwicklung, Stadtentwicklungskonzept STEK 2035, Gesamtverkehrskonzept GVK 2035 und Legislaturzielen

Die Stärkung des Wirtschaftsraums und die Ansiedlung von wertschöpfungsstarken und innovativen Produktions- und Dienstleistungsbetrieben ist in der Strategie Stadtentwicklung verankert (Teilstrategie 3, Wirtschaftsstandort und Wertschöpfung stärken). Hierbei kommt dem ESP Thun Nord eine tragende Rolle zu. Im ESP besteht ein besonders hohes Potenzial für die Schaffung neuer Nutzflächen und damit der Siedlungsentwicklung nach innen. Mit der Bahnhofstabelle, ergänzt durch die tangentielle Buslinie und einer guten Erschliessung für den Fuss- und Veloverkehr, werden die Voraussetzungen geschaffen, die Mobilität effizient und umweltfreundlich zu bewältigen (Teilstrategie 8).

Basierend auf dem Stadtentwicklungskonzept STEK 2035 soll im ESP Thun Nord ein dichtes und urbanes Arbeitsgebiet und ein lebendiger Stadtteil geschaffen werden. Südlich der Bahnlinie liegt der Schwerpunkt auf Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen, nördlich der Bahnlinie und in der Nähe zum Stadtzentrum auf einem Miteinander von Arbeiten und Wohnen. Zusammen mit der S-Bahn-Haltestelle soll ein neuer Stadtteil entstehen, der als Bindeglied zwischen Arbeiten, Wohnen, Versorgung und Freiraum fungiert. Wichtig für die Weiterentwicklung des ESP ist die funktionale und strukturelle Integration des Areals in das übrige Stadtgebiet, die Stärkung und Neuschaffung von vielfältigen Grün- und Freiräumen sowie die Schaffung der Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität und die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen. Hierzu leistet die S-Bahn-Haltestelle einen zentralen Beitrag.

Die neue Bahnhofstabelle Thun Nord, die tangentielle Buslinie sowie die Arealerschliessung sind als Massnahme im Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK) enthalten. Durch die Öffnung der Uttigenstrasse für den Fuss- und Veloverkehr konnte im Januar 2022 eine wichtige Netzlücke

geschlossen werden. Weitere Massnahmen für den Fussverkehr (neue Bahnunterführung Kleine Allmend, Ergänzung Wegnetz ESP Thun Nord) sollen zusammen mit der S-Bahn-Haltestelle und der Arealentwicklung realisiert werden.

Die Schaffung der planerischen Grundlagen dazu hat der Gemeinderat als Legislaturziel 9 «Für den ESP Thun Nord bestehen breit akzeptierte planerische Grundlagen, um sich zu einem lebendigen Stadtquartier und Wirtschaftsstandort zu entwickeln» festgelegt. Das vorliegende Kreditgeschäft dient der Umsetzung der Legislaturziel-Massnahme 9.1 «Masterplan als Basis für die Aktualisierung der Planungsinstrumente, für die Planung und Realisierung der Infrastruktur sowie für die Entwicklung der einzelnen Baufelder erarbeiten» und der Vorbereitung der Legislaturziel-Massnahme 9.2 «Vorprojekte für die S-Bahn Haltestelle Thun Nord und die öffentlichen Infrastrukturen umsetzen».

4. Zielsetzung und Anforderungen an den Stadtraum

Mit der nun anlaufenden Planung soll die qualitätvolle Weiterentwicklung dieses für das Berner Oberland wichtigen Wirtschaftsstandorts gesichert und die Basis für die Entwicklung eines neuen, attraktiven Stadtteils geschaffen werden. Dazu werden bestehende Qualitäten erhalten und gezielt gestärkt und weiterentwickelt. Die Entwicklung richtet sich nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit und berücksichtigt ökonomische, soziale und ökologische Aspekte.

Zentrale Treiber der Arealentwicklung sind der neue Standort der Empa, welcher in das Projekt «B5 Campus» auf dem Baufeld B5 am Knoten General-Wille-/Allmendstrasse eingebettet ist sowie das Projekt «Tryber» auf dem Arealteil entlang der Uttigenstrasse zwischen Aare und Bahnlinie. Dieser wurde bereits für zivile Nutzungen geöffnet. Das Tryber-Areal wird im Norden durch den Aareraum geprägt und ist durch die Bahnlinie vom weiteren Areal getrennt. Langfristig soll hier ein gemischt genutztes, lebendiges Quartier entstehen und der Aareraum aufgewertet und besser mit dem Landschaftsraum der Thunerallmend vernetzt werden. Weitere arealinterne Grün- und Freiräume sorgen für ein durchgrüntes Arbeitsgebiet, verbessern die Aufenthaltsqualität und das Mikroklima und leisten einen Beitrag für die ökologische Vernetzung des Areals.

VBS und RUAG verlagern und konzentrieren ihre Betriebsareale. Der Schwerpunkt der militärisch-industriellen Nutzung befindet sich im westlichen Teil des ESP. Südlich der Bahn soll ein gemischtes Arbeitsgebiet entstehen, punktuell ergänzt durch ein Wohnangebot für innovative, an den Standort adaptierte Wohnformen. Entstehen soll ein Neben- und Miteinander von industriell-militärischen Betrieben und Produktions- und Dienstleistungsbetrieben, von Arbeiten und Wohnen, von geschlossenen und offenen Arealen.

Auf dem durch die Militärindustrie geprägten Areal befinden sich zahlreiche Bauten und Strukturen von kulturgeschichtlicher Bedeutung, auch diese identitätsstiftenden Merkmale sollen gestärkt und gezielt weiterentwickelt werden. Die Ausrichtung des Areals auf eine vorbildliche und zukunftsorientierte Energieversorgung und -nutzung trägt ebenfalls zu einer nachhaltigen Entwicklung bei, und die optimale Vernetzung für alle Verkehrsträger schafft gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität. Pendlerinnen und Pendler wählen nur dann intermodale Wege – also Wege, bei denen man unterwegs das Verkehrsmittel wechselt –, wenn das Umsteigen entweder schnell geht oder wenn sie die Wartezeit gut nutzen können. Verkehrsdrehscheiben, die Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen anbieten oder zum Aufenthalt einladen, erhöhen die Motivation zum Umsteigen. Von diesem Angebot profitieren auch Anwohnerinnen und Beschäftigte, was wiederum die Siedlungsentwicklung fördert.

Mit der Bahnhofstetelle besteht somit die einmalige Chance, die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wesentlich zu verbessern und die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern. Dazu muss die Haltestelle in das Areal eingebettet und ans umliegende Verkehrsnetz angebunden werden. Ziel ist eine Verkehrsdrehscheibe zu schaffen, die optimale Umsteigebeziehungen sowie die Kombination vielfältiger Mobilitätsformen ermöglicht. Darüber hinaus soll die Haltestelle auch zur Vernetzung und Belebung des Areals beitragen.

5. Planungsstand

Um die Entwicklungen im ESP Thun Nord aufeinander abzustimmen, besteht seit 2005 ein kommunaler Richtplan. Dieser regelt die Grundsätze der Arealentwicklung und definiert unter anderem die Baufelder, die Grünräume und die Erschliessung. Mit dem Bypass Thun Nord, der das Entwicklungsgebiet direkt mit der Autobahn A6 verbindet, besteht seit Ende 2017 das Kernelement der Erschliessung für den motorisierten Individualverkehr. Noch nicht realisiert ist die öffentliche Detailerschliessung des Areals; dies gilt sowohl für die öffentlichen Verkehrswege als auch für die Ver- und Entsorgung (Werkleitungen).

Die neue S-Bahn-Haltestelle Thun Nord ist Teil der ÖV-Strategie der Agglomeration Thun. Im Sommer 2019 hat der Nationalrat die S-Bahn-Haltestelle Thun Nord in den nächsten STEP-Ausbauschritt 2035 aufgenommen.

Aufgrund der geänderten Sicherheitslage überprüft die Armee aktuell ihre Immobilienplanung. Diesen geänderten Rahmenbedingungen gilt es im weiteren Planungsverfahren Rechnung zu tragen.

6. Masterplanung ESP Thun Nord

Beim ESP Thun Nord handelt es sich um ein äusserst komplexes Areal mit einer grossen Breite an zu bearbeitenden Themen und zahlreichen Projekten von verschiedenen Bauherrschaften und unterschiedlichen Abhängigkeiten. Beispielsweise ist die Konzentration der militärischen Nutzungen abhängig von Projekten ausserhalb des ESP. Diese Projekte müssen koordiniert und die Schnittstellen zwischen den Projekten abgestimmt werden. Zudem braucht es eine gute Koordination aller beteiligten Partnerinnen und Partner.

Für die gemeinsame Entwicklung hat die Stadt zusammen mit den Grundeigentümerinnen VBS und RUAG Real Estate AG die Projektorganisation und den Prozess für eine koordinierte und qualitätvolle Arealentwicklung definiert. Ziel der Masterplanung ist es, die Rahmenbedingungen zu definieren, Detailfragen zu klären und die unterschiedlichen Planungen aufeinander abzustimmen und die notwendigen planerischen Grundlagen zu schaffen und damit die angestrebte qualitätvolle Weiterentwicklung als Wirtschaftsstandort zu ermöglichen und die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle sicherzustellen.

Die Masterplanung koordiniert die langfristige stadträumliche und verkehrliche Entwicklung des ESP Thun Nord.

6.1. Gesamtorganisation

Die Gesamtorganisation definiert die verschiedenen Gremien sowie ihre Aufgaben und Zuständigkeiten. Aufgrund des hohen Koordinationsbedarfs zwischen den Verfahren und den Akteuren sollen zur Aufsicht und Lenkung des Gesamtprozesses ein strategisches Steuerungsgremium sowie ein Lenkungsausschuss eingesetzt werden. Die beiden Gremien bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern der Grundeigentümerinnen VBS und RUAG Real Estate AG, der Infrastrukturbetreiberin der Bahn, des Kantons sowie der Stadt Thun. Das Strategische Steuerungsgremium (SSG) trifft strategischen Entscheidungen und vergibt Aufgaben an den Lenkungsausschuss (LAS). Der LAS initiiert und steuert die Arbeitspakete auf strategisch-operativer Ebene. Er trifft sich sechsmal pro Jahr. Für die organisatorische und inhaltliche Unterstützung dieser Gremien soll eine externe Verfahrensbegleitung beauftragt werden. Die Planung der einzelnen Projekte läuft in separaten Projektorganisationen.

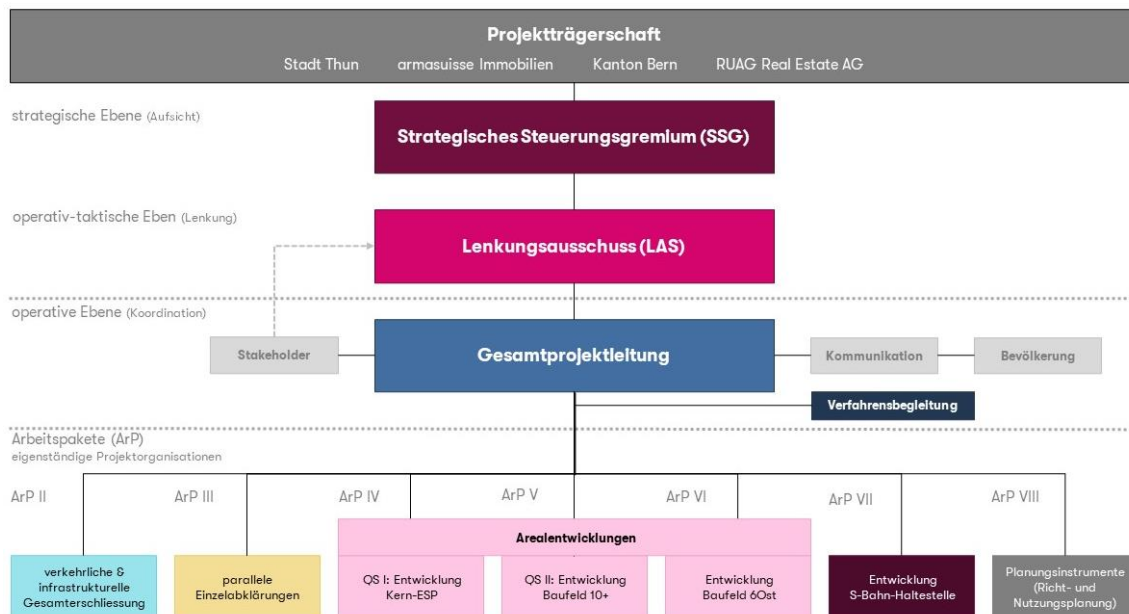


Abbildung 3 Gesamtorganisation Masterplanung

6.2. Aufgaben und Planungsablauf

Die Aufgaben im Entwicklungsschwerpunkt sind vielfältig. Als Grundlage für die Masterplanung wurde eine Auslegeordnung über die einzelnen Projektbausteine erstellt. Diese stellen einzelne thematische Aufgaben wie beispielsweise Buslinienführung, Siedlungsentwässerung, Aufwertung Aaareraum oder Denkmalpflege dar. Projektbausteine mit erhöhtem Koordinationsbedarf und Abhängigkeiten wurden zu Arbeitspaketen zusammengefasst. Diese sind thematisch gegliedert.

Der Planungsablauf (vgl. Abbildung 4) zeigt die Verfahrensschritte der einzelnen Arbeitspakete. Diese sind auf die Planung der S-Bahn-Haltestelle abgestimmt. Die Haltestelle gibt den Fahrplan für die Entwicklung der Infrastruktur vor. Der Planungsablauf zeigt zudem die wichtigsten

Zusammenhänge und zeitlichen Abhängigkeiten sowie den Abstimmungsbedarf zwischen den zentralen Elementen des Vorgehens. Im Zentrum stehen die Arealentwicklungen (pink) mit ihren jeweiligen qualitätssichernden Verfahren und die bahnseitige Entwicklung der S-Bahn-Haltestelle (lila). Diese sind eingebettet in die verkehrliche und infrastrukturelle Gesamterschliessung (türkis). Damit sichergestellt werden kann, dass die erforderliche öffentliche Erschliessung geplant und rechtzeitig realisiert werden kann und die planerische und bauliche Arealentwicklung der Baufelder angegangen werden kann, müssen die nötigen planungsrechtlichen Instrumente erarbeitet werden (schwarz).

Damit eine optimale Abstimmung erzielt werden kann ist vorgesehen, die Planungsarbeiten für die Anpassung des Kommunalen Richtplans ESP Thun Nord und die Nutzungsplanung gestaffelt auszulösen und ein Teil der Planungsarbeiten parallel durchzuführen. Als inhaltliches Koordinationsinstrument dient der Masterplan. Dieser bildet die inhaltlich-kordinative Grundlage für die Umsetzung der verschiedenen Projektbausteine und soll während des Prozesses kontinuierlich weiterentwickelt werden. Mit dem Masterplan als Arbeitsinstrument sollen die Koordination und Abstimmung der unterschiedlichen Arbeitspakete sichergestellt und gewährleistet werden. Er bringt die Erkenntnisse und Fortschritte der verschiedenen Arbeitspakete kontinuierlich zusammen und deckt allfällige inhaltliche und räumliche Konflikte aufgrund der parallelen Betrachtung der Arbeitspakete auf.

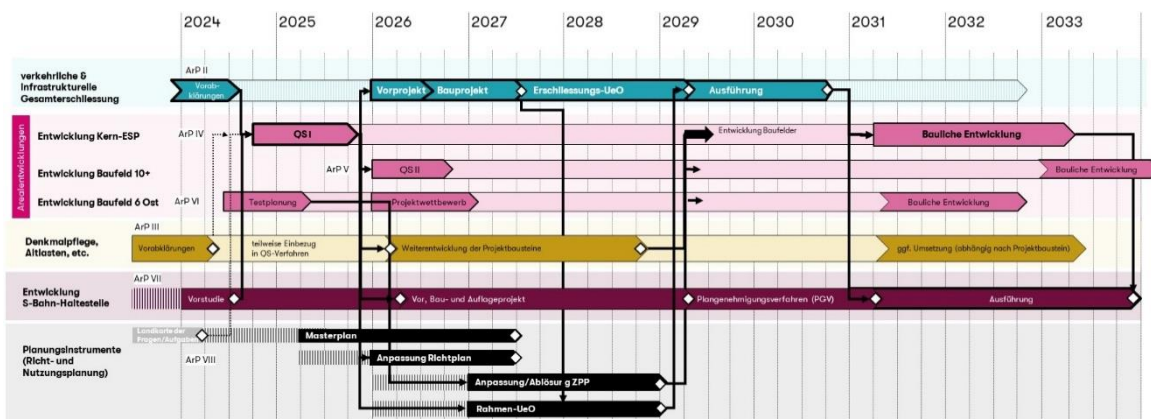


Abbildung 4 Planungsablauf Masterplanung

7. Nächste Schritte

In einem ersten Schritt soll für den zentralen Kern des ESP im Umfeld der S-Bahn-Haltestelle ein qualitätssicherndes Verfahren (vgl. Abbildung 4, QS I aus ArP IV) durchgeführt werden. Parallel dazu führt die RUAG Real Estate AG für das an die Regiestrasse angrenzende Areal zwischen Allmendstrasse und Bahnlinie (Baufeld B6 Ost gemäss Richtplan) ein weiteres qualitätssicherndes Verfahren durch. Die beiden Verfahren bilden die Basis für die weitere Entwicklung der Baufelder und die Planung der Infrastruktur.

Das qualitätssichernde Verfahren für den Kern des ESP (QS I) bildet das Kernelement der nun anstehenden Phase. Für die Durchführung ist die Stadt federführend verantwortlich. Die Bearbeitung erfolgt durch interdisziplinäre Bearbeitungsteams mit Vertretenden aus den Fachbereichen Städtebau, Freiraumplanung, öffentliche Raumgestaltung, Verkehrsplanung, Architektur. Das Verfahren

wird durch ein Fachgremium externer Spezialisten begleitet. Die Durchführung des QS I erfolgt schwerpunktmässig im Jahr 2025.

Gleichzeitig müssen die Planungen und die Koordination zu verkehrlichen und infrastrukturellen Fragen zur Gesamterschliessung vorangetrieben werden. Schnittstellen zwischen den geschlossenen Betriebsarealen und den offenen Arealen sind zwischen den Grundeigentümerinnen VBS und RUAG Real Estate AG sowie der Stadt Thun zu identifizieren und zu regeln. Dabei gilt es die Themenfelder Erschliessung S-Bahn-Haltestelle, Verkehrserschliessung generell, Buslinienführung, Vorplatz S-Bahn-Haltestelle, Fuss- und Veloverbindungen, Parkplätze, die Ver- und Entsorgung der Areale (mit Einbezug von Werkeigentümern wie Energie Thun AG u. a) sowie die Themen der Siedlungsentwässerung anzuschauen. Bei der Siedlungsentwässerung soll aufgrund der bestehenden Kapazitätsengpässe und der vorgesehenen Auftrennung der Entwässerungssysteme von Bund und Stadt Thun ein Entwässerungskonzept für die Gebiete mit ziviler Nutzung (offene Areale) erarbeitet werden.

Alle diese Planungsschritte schaffen die Grundlage für die Planungsinstrumente, die weitere Projektierung der Infrastruktur (Strassen, Ver- und Entsorgung mit Siedlungsentwässerung und Bahnhaltestelle) sowie die Entwicklung der Baufelder.

In einem nächsten Schritt sollen die nötigen planungsrechtlichen Instrumente angepasst oder neu erarbeitet werden.

8. Kommunikation und Partizipation

Die zentralen Akteure sind im Rahmen der Gesamtentwicklung in den Prozess eingebunden. Weitere Stakeholder und Nutzervertreter werden themenspezifisch und abhängig vom Planungsstand in die einzelnen Verfahrensschritte und Arbeitspakete eingebunden. Der Einbezug der angrenzenden Quartiere und der interessierten Bevölkerung wird im Rahmen der Masterplanung und mit den zuständigen Fachleuten der Stadtverwaltung festgelegt.

9. Kosten, Folgekosten, Finanzierung

9.1. Kosten

Die Begleitung und Koordination der komplexen Masterplanung und die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens für den Kern des ESP bedingen eine umfassende Planung und eine begleitende Kommunikation. Darüber hinaus müssen die planungsrechtlichen Instrumente nachgeführt oder neu erstellt werden.

Für die Gesamtkoordination, die Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens für das Haltestellenumfeld, die planungsrechtlichen Instrumente und die Kommunikation ist mit Kosten von 1,34 Millionen Franken zu rechnen. Diese setzen sich zusammen aus:

Kosten	Franken inkl. MwSt.
Gesamtkoordination über 5 Jahre, Masterplan	395'000
Qualitätssicherndes Verfahren QS I	560'000
Planungsinstrumente	215'000
Kommunikation und Partizipation	90'000
Unvorhergesehenes	60'000
Nebenkosten	20'000
Total	1'340'000

Die Planung wird partnerschaftlich mit VBS und RUAG Real Estate AG realisiert. Die Grundeigentümerinnen habe zugesichert, je 25 Prozent der oben aufgeführten Kosten zu tragen.

Kostenbeteiligung Grundeigentümer		
armasuisse Immobilien		335'000
RUAG Real Estate AG		335'000
Stadt Thun		670'000

Die Nettokosten für die Stadt für die Masterplanung belaufen sich somit auf 670'000 Franken.

Da es sich um einen kantonalen Premium-ESP handelt, kann davon ausgegangen werden, dass der Kanton Bern die Planungskosten der Stadt mit einem Staatsbeitrag unterstützt. Die Höhe der Unterstützung ist aktuell noch nicht bezifferbar.

Für die Planung und Koordination der verkehrlichen und infrastrukturellen Gesamterschliessungen ist mit Kosten von 350'000 Franken zu rechnen.

	Kosten	Franken inkl. MwSt.
200	Planungskosten, Honorar, Eigenleistungen Tiefbauamt gem. Finanzverordnung	320'000
500	Unvorhergesehenes, Nebenkosten	30'000
	Total	350'000

Bei der Erarbeitung des Entwässerungskonzeptes handelt es sich um eine gebührenfinanzierte gebundene Ausgabe weshalb der Gemeinderat für die Kreditbewilligung zuständig ist (siehe Art. 47 lit. b und e sowie Art. 71 Abs. 2 StV). Der Gemeinderat hat den Kredit von 200'000 Franken für die Erarbeitung des Entwässerungskonzeptes für die zivilen Gebiete des ESP Thun Nord am 14. Juni 2024 beschlossen.

Noch nicht beziffert werden können die Kosten für das Vorprojekt der Erschliessung sowie die Anlagekosten und deren Folgekosten. Diese sind projektspezifisch und lassen sich erst nach Vorliegen der Ergebnisse des qualitätssichernden Verfahrens sowie nach der Klärung des Umfangs der öffentlichen Infrastruktur sinnvoll abschätzen.

9.2. Folgekosten

Die Folgekosten der Masterplanung ab dem Jahr 2025 belaufen sich auf gesamthaft jährlich 73'700 Franken (nicht liquiditätswirksam)

Abschreibung: Nutzungsdauer 10 Jahre, daher 10 % von 670'000	67'000
Zins: Mittelfristige Kapitalkosten (2 %) multipliziert mit dem halben Investitionswert (0,02 x 0,5 x 670'000)	6'700
Total Franken	73'700

Die jährlichen Folgekosten der Planung und Koordination der verkehrlichen und infrastrukturellen Gesamterschliessung betragen:

Abschreibungen (40 Jahre nach HRM2), 350'000 x 2,5 %	8'750
Kalkulatorische Zinsen: 350'000 x 0,5 x 2 %	3'500
Total Franken	12'250

9.3. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der allgemeinen Liquiditätsbewirtschaftung aus vorhandenen und zu beschaffenden Mitteln.

9.4. Finanzielle Tragbarkeit

Die erforderlichen Mittel sind im Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2024 bis 2027 unter Investitionen Verwaltungsvermögen, Dienststelle 1412 Planungsamt, 1412.5290.xxx ESP Thun Nord enthalten.

Die Mittel setzen sich aus den im AFP 2024 bis 2027 enthaltenen Positionen «ESP Thun Nord, Masterplan», «ESP Thun Nord, Arealentwicklung Uttigenstrasse Ost Baufeld B6» und «ESP Thun Nord, Planungsinstrumente» zusammen.

Für die Planung und Koordination der verkehrlichen und infrastrukturellen Gesamterschliessungen sind im Aufgaben- und Finanzplan 2024ff unter Investitionen Verwaltungsvermögen, 2512 Verkehrsanlagen dem Projekt 2512.5010.xxx «Verkehr und neue Haltestelle Thun Nord» insgesamt 7'800'000 Franken als Sachplanwert plus eingestellt.

Die notwendigen baulichen Massnahmen für das Haltestellenumfeld und deren Vernetzung wurden als B-Massnahme im Agglomerationsprogramm der fünften Generation verankert. Damit kann eine finanzielle Unterstützung des Bundes (von bis zu 40 %) und des Kantons (von bis zu 35 % der verbleibenden Kosten nach Abzug Bundesbeitrag) beantragt werden.

Subventionsbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm können erst mit einer Finanzvereinbarung basierend auf einem baubewilligten Projekt und dem Kreditbeschluss des zuständigen finanzkompetenten Organs der Stadt Thun abschliessend gesichert werden. Subventionsauszahlungen erfolgen erst nach Realisierung des Projektes, in welche dazumal die vorgeleisteten Planungs- und Projektierungskosten mit eingerechnet sind.

10. Klimawirksamkeitsabschätzung

Die Masterplanung schafft die planerischen Voraussetzungen, um den ESP Thun Nord in Übereinstimmung mit den klimapolitischen Zielsetzungen der Stadt Thun weiterzuentwickeln.

11. Termine

Mit dem zentralen qualitätssichernden Verfahren soll im Herbst 2024 gestartet und schwerpunktmässig 2025 durchgeführt werden. Im Idealfall können im Frühling 2026 mit den Vorprojekten für die Erschliessung gestartet und parallel dazu die Planungsinstrumente angepasst und erarbeitet werden. Mit dem Ziel, die Haltestelle und angrenzende Nutzungen 2032/2033 in Betrieb zu nehmen.

Der Grobterminplan sieht folgende Meilensteine vor:

Ergebnis QS I und Machbarkeitsplanung verkehrliche und infrastrukturelle Erschliessung	2025
Anpassung/Erarbeitung Planungsinstrumente	2029
Vorprojekt/Bauprojekt Haltestellenumfeld / Erschliessung	2029
QS-Verfahren zur Entwicklung Baufelder	ab 2029
Realisierung Erschliessung	ab 2029
Realisierung S-Bahn-Haltestelle und Umfeld	ab 2031
Inbetriebnahme S-Bahn-Haltestelle und angrenzende Nutzungen	2033

12. Fazit

Mit den vorliegenden Planungsschritten können wichtige Ziele einer qualitätvollen Entwicklung der Stadt Thun umgesetzt werden (siehe Kapitel 3). Für die Förderung des Wirtschaftsstandorts und die Ansiedlung wertschöpfungsstarker Betriebe sind die Rahmenbedingungen entscheidend. Aus diesem Grund ist es zentral, dass die Stadt gute Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität schafft und attraktive Frei- und Grünräume sichert und entwickelt. Mit dem vorliegenden Kreditgeschäft sichert die Stadt Thun die nötigen Ressourcen für eine aktive und koordinierte Planung der Entwicklung des ESP Thun Nord, mit dem Ziel einen neuen, vielfältigen und lebendigen Stadtteil für die Bevölkerung und die heutigen und zukünftigen Arbeitnehmenden zu schaffen.

Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen wird Zustimmung beantragt zu folgendem

Stadtratsbeschluss:

Der Stadtrat von Thun, gestützt auf Artikel 40 litera a Stadtverfassung und nach Kenntnisnahme vom gemeinderätlichen Bericht vom 14. Juni 2024, beschliesst:

1. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 1,34 Millionen Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 1412.5290.xxx für die Gesamtkoordination, Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens für das Haltestellenumfeld, die planungsrechtlichen Instrumente und die Kommunikation.
2. Bewilligung eines Verpflichtungskredites von 350'000 Franken als neue Ausgabe zu Lasten der Investitionsrechnung, Verpflichtungskredit Nr. 2512.5010.xxx (Bilanzkonto Nr. 14010.01.01) für die Planung und Koordination der verkehrlichen und infrastrukturellen Gesamterschliessung.
3. Der Gemeinderat wird mit der Ausführung dieses Beschlusses beauftragt.

Thun, 14. Juni 2024

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

Der Stadtpräsident
Raphael Lanz

Der Stadtschreiber
Bruno Huwyler Müller