

Planungsamt
Industriestrasse 2
3600 Thun

Allmendingen, 17.03.2026

Gestaltungs- und Betriebskonzept Stadtraum Bahnhof Thun Vernehmlassung Verbände

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Allmendingen-Thun-Leist bedankt sich für die Möglichkeit sich zum «BGK Stadtraum Bahnhof Thun» vernehmen lassen zu können. Wir beziehen uns bei unserer Antwort auf die Präsentation vom 2. März 2026.

Allgemeine Einschätzung:

Wir befürworten die strategischen Ziele und schätzen besonders den Ansatz, den Raum rund um den Bahnhof als attraktiven Ort zum Verweilen und Begegnen zu gestalten sowie nachhaltige Mobilität voranzutreiben. Ebenso unterstützen wir die Umsetzung der Schwammstadt-Prinzipien und die Förderung der Biodiversität im urbanen Umfeld.

Der Allmendingen-Thun-Leist äussert sich im Folgenden schwergewichtig zum Bereich Bahnhof Süd, da dort für die Einwohner von Allmendingen die grössten Veränderungen vorgesehen sind.

Gestaltungskonzept Süd:

Die bereits vorhandene Begrünung trägt maßgeblich zu einer positiven Entwicklung des lokalen Klimas bei, insbesondere durch Verdunstungskühlung. Die Verkehrsflächen werden überwiegend beschattet, wodurch das Risiko für die Entstehung von Hitzeinseln gering bleibt. Die Geleisanlagen am Bahnhof stellen jedoch weiterhin eine bestehende Hitzeinsel dar, auf deren Klimaentwicklung kein Einfluss genommen werden kann.

Betriebskonzept allgemein:

Der Bahnhof Thun ist die zentrale Drehscheibe für den öffentlichen Verkehr am unteren Seebecken. Die vielfältigen Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden müssen sorgfältig abgestimmt werden. Besonders wichtig sind dabei die Wege und Verkehrsbeziehungen von Fußgängern und Radfahrern, da sie die Mehrheit der Nutzer im Stadtraum ausmachen. Aus unserer Sicht sollte der motorisierte Individualverkehr (MIV) möglichst aus dem Bahnhofsbereich herausgehalten werden, und Durchgangsverkehr mit dem Auto sollte auf ein Minimum reduziert werden. Gleichzeitig müssen bestehende Rechte Dritter gewahrt bleiben.

Betriebskonzept Bahnhof Süd:

Der Bereich an der Bahnlinie bei Thun West soll als zentraler Umsteigepunkt dienen, weshalb Buslinien sinnvollerweise im Süden des Bahnhofs halten.

Ein attraktives ÖV-Angebot zeichnet sich durch stabile Fahrpläne, kurze Umstiegswege, effiziente Streckenführung und eine angemessene Taktung aus. Nach diesen Grundsätzen richten wir unsere Antwort aus.

Buslösung Süd konkret:

In der Vergangenheit wurden für die vertiefte Buslösung Süd drei Varianten für die Haltekanten erstellt. Alle bevorzugten Versionen boten nahe beieinanderliegende Haltekanten mit guten Umsteigemöglichkeiten. Unterschiede gab es bei der Entfernung zur Bahnanlage. Am 24. Oktober 2024 entschied der Stadtrat sich klar für Variante S0 «Seefeld», da sie besonders kurze Umsteigewege zwischen den Buslinien sowie zum Bahnhof bietet.

Konzentrat aus der SR-Debatte am 24. Oktober 2024:

Die Variante S0 «Seefeldstrasse» ist unter Einbezug der Mönchstrasse zur Lösungsfindung vorgegeben. (Stadtpräsident Raphael Lanz im Vorwort zur Beratung über das Postulat P 19/2024) Aus der Versammlung wird zudem moniert man möge doch einen möglichen Rundkurs Mönchstrasse – Seefeldstrasse – Frutigenstrasse in die kommenden Überlegungen miteinbeziehen.

Unsere Stellungnahme zu den vorgelegten Lösungsansätze vom 2. März 2026:

- Die Haltekanten Bahnhof Süd liegen weit auseinander. Daraus ergeben sich wieder weite Wege und dadurch unattraktive Umsteigebeziehungen.
- Die vorgesehenen Haltekanten liegen an der Mönchstrasse, dem Mönchplatz und in der Länggasse.
- An der Seefeldstrasse sind, zu unserer Verwunderung, keine Bushalte mehr vorgesehen. Diese scheint nur als Zubringer zu den Haltekanten an der Mönchstrasse zu dienen.
- Alle Haltekanten weisen ein Gefälle auf. Dadurch ergeben sich Herausforderungen für Personen mit einer Mobilitätseinschränkung, Rollstuhlfahrende, Benutzende von Rollatoren und Kinderwagenschiebende.
- Auch nicht zu unterschätzen sind die etlichen Rampen, auf oder abwärts, welche ab den Perrons via die PU bis auf den Mönchplatz oder in die Länggasse zu bewältigen sind.
- Die Haltekanten am Mönchplatz und in der Länggasse sind nur über eine Querung der stark frequentierten Frutigenstrasse erreichbar. Dadurch ergibt sich auch ein Staurisiko am Mönchplatz in alle Richtungen mit vermehrtem Ausweichverkehr in die Quartiere.
- Ein direkter Zugang ab den Bahnperrens zu den Kanten am Mönchplatz und in der Länggasse ist teilweise nur über Treppen (Geleise 1, 18 & 19) oder gar nicht (Geleise 4 & 5) möglich.
- Dadurch ergeben sich für verschiedene Personengruppen weite Wege via die PU Mitte nach Bahnhof Süd.
- Alle Niveauunterschiede zwischen Plätzen, Perrons und PU sollten mittels technischer Installationen wie Lifte oder Rollbänder überwunden werden können.

Die Unterlagen zeigen keine genaue Streckenführung der Buslinien am Bahnhof Süd. Daher lassen sich die Busbewegungen nicht bewerten und auch die Nutzung der Haltestellen auf der Frutigenstrasse bleibt unklar.

Zeithorizont:

Uns ist bewusst, dass die Besitzverhältnisse rund um den Bahnhof verschiedene bauliche Anpassungen an der Infrastruktur erfordern.

Ausserdem sind die politischen Bestrebungen, finanzielle Mittel in die ÖV-Infrastruktur zu kürzen stark. Zudem besteht der Wille zu Steuersenkungen auf kommunaler, kantonaler und bundesweit, was die zur Verfügung stehenden Gelder weiter schmälern wird.

Der angedachte Zeitplan ist deshalb aus unserer Sicht sehr optimistisch. Gleichwohl hoffen wir, dass er so umgesetzt werden kann.

Mit freundlichen Grüssen

Allmendingen-Thun-Leist



Präsident