

Die Stadtregierung stellt die Weichen

Thun Wie soll die Stadt in Zukunft aussehen? Das Stadtentwicklungskonzept liefert Antworten auf diese Frage. Der Gemeinderat hat das Konzept verabschiedet, das ein Wachstum um 5000 Einwohner vorsieht. Wir greifen die wichtigsten Punkte heraus.



Panoramabild der Stadt Thun: Mit dem Stadtentwicklungskonzept 2035 zeichnet der Gemeinderat Thuns Entwicklung vor. Foto: Christoph Gerber

Michael Gurtner

Konzept – das klingt erst mal nach staubtrockener Materie. Doch was der Thuner Gemeinderat an seiner gestrigen Medienkonferenz vorgelegt hat, wird die Zukunft der Stadt entscheidend mitprägen: Das Stadtentwicklungskonzept 2035, kurz Stek genannt, das die Regierung nach monatelanger Vorarbeit verabschiedet hat. **Stadtpräsident Raphael Lanz (SVP)** und Gemeinderätin Marianne Dumermuth (SP) sprachen beide von einem «Meilenstein». Dumermuth ist bis Ende Jahr für die Stadtentwicklung zuständig; nach ihrem Ausscheiden aus dem Gemeinderat übernimmt Lanz diese Aufgabe (wir berichteten). Das Stek bildet die strategische Grundlage für die Entwicklung der Stadt – auf ihm werden das künftige Baureglement und der Zonenplan aufbauen. «Die Stadt kann sich nur entwickeln, wenn sie lebendig ist», betonte Dumermuth. Und: Alles umkrempeln wolle der Gemeinderat nicht, «die

bestehenden Qualitäten sollen erhalten bleiben».

5000 Einwohner mehr

Die Regierung hat fünf strategische Schwerpunkte festgelegt und dort aufgrund der im Sommer durchgeführten Mitwirkung Anpassungen vorgenommen. **Wohnen:** Für die heutige und die künftige Bevölkerung der Stadt soll Wohnraum in lebendigen, durchmischten und vielfältigen Quartieren geschaffen werden. «Unser Ziel ist es, das Potenzial für ein Bevölkerungswachstum um 5000 Personen zu schaffen», sagte **Raphael Lanz**. Verordnen lasse sich das nicht, «aber wir können die Grundlagen schaffen, damit diese Entwicklung möglich wird». **Arbeiten:** Dasselbe gelte für die Arbeitsplätze. Hier ist bis 2035 ein Plus von 3500 Stellen vorgesehen. Emissionsarme Arbeitsnutzungen sollen in Mischgebieten mit Wohnen und Arbeiten eingegliedert werden. So liessen sich an attraktiven und gut er-

schlossenen Lagen Gewerbe- und Dienstleistungsflächen anbieten. «Wir denken da etwa an die sogenannte Automeile an der Gwattstrasse», erläuterte Dumermuth. Aufgrund von Kritik in der Mitwirkung wurde das Expo-Areal aus dieser Kategorie rausgenommen. **Lanz** ergänzte, dass explizit keine laute Industrienutzungen für diese Mischzonen vorgesehen sind – dafür sind reine, entsprechend erweiterte Arbeitszonen geplant. **Zentren und Urbanität:** Das Stek zeigt auf, an welchen Lagen das Potenzial für städtisches Wohnen und ein Nebeneinander diverser Nutzungen geschaffen werden soll. Solche urbanen Zentren befinden sich nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Wohnquartieren. **Landschaft:** Das dichter werdende Siedlungsgebiet soll es ermöglichen, die umliegende Landschaft zu bewahren. Zudem sind Grün- und Freiräume im Innern des Siedlungsgebietes zur Kompensation vorgesehen.

Stadtraum und Mobilität: Gemäss dem Mobilitätsreglement soll zusätzlicher Verkehr primär über den öffentlichen, den Fuss- und Veloverkehr abgewickelt werden. Dies ist im ebenfalls gestern vorgelegten Gesamtverkehrskonzept GVK festgelegt (vgl. Text unten). Gleichzeitig werde der öffentliche Raum vermehrt als Lebensraum mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet.

Bewahren – und erneuern

Ein mögliches Bevölkerungswachstum soll im bestehenden Siedlungsgebiet aufgefangen werden – mit Ausnahme der Einzonung des Siegenthalerguts am Stadtrand. Dabei gelten drei Ansätze – unter der Prämisse, dass laut Dumermuth «in der Stadt nicht überall dasselbe passiert». **Bewahren:** «In Gebieten mit grossem Charakter soll das Gesamtbild bestehen bleiben», sagte die Vorsteherin der Direktion Stadtentwicklung. Beispiele sind die Altstadt, aber etwa auch das Seefeld-Quartier. Mit entspre-

chenden Vorschriften sollen Bauten bewahrt, eine Entwicklung aber nicht verhindert werden. **Neuorientieren:** Zusätzliches Potenzial sollen das Erneuern von bestehenden Bebauungen und die Entwicklung schlecht genutzter Areale bringen. **Weiterentwickeln:** Eine optimale Nutzung der Flächen soll ermöglicht werden – etwa, indem in den hier zugeordneten Gebieten höher gebaut werden kann.

«Richtiges an richtigem Ort»

Diametral auseinander gingen in der Mitwirkung die Meinungen zur städtischen Wohnaufförderung: Auf linker Seite wurde ein Ausbau propagiert, Bürgerliche wollen keine direkte Unterstützung. «Die Stadt fördert den preisgünstigeren Wohnungsbau, indem sie keinen zu teuren Baurechtszins verlangt», betonte Marianne Dumermuth. Und sie nahm ein Stichwort auf, das ebenfalls bürgerliche Parteien in der Mitwirkung eingebracht hatten: «Wir möchten auch gute

Steuerzahler.» Um all dies zu ermöglichen, müsse «das Richtige am richtigen Ort» umgesetzt werden. Werde etwa dereinst Land im Bereich Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof überbaut, sei dies womöglich ein Ort, um die Steuerkraft zu stärken. **Stapi Lanz** fügte an, dass Wohnbaugenossenschaften sicher wichtige Partner sein werden. «Dass die Stadt selber grosse Areale überbaut, ist hingegen eher fraglich.»

Und wie geht es nun weiter? In einem nächsten Schritt sollen die Strategien des Stadtentwicklungskonzepts mit konkreten Artikeln im Baureglement und klar zugeordneten Flächen im Zonenplan umgesetzt werden. «Im Herbst 2019 ist die öffentliche Mitwirkung zu Baureglement und Zonenplan vorgesehen», blickte Marianne Dumermuth in die Zukunft – die allerdings im Gemeinderat ohne sie über die Bühne gehen wird.

Unter www.thun.ch/STEK2035 ist das Konzept für alle einsehbar.

Der Fuss-, der Velo- und der öffentliche Verkehr werden wichtiger

Thun Der Gemeinderat hat die Eingaben zum nun genehmigten Gesamtverkehrskonzept teilweise berücksichtigt. Oberstes Ziel des Konzepts ist, den Mehrverkehr künftig primär über den ÖV oder aber zu Fuss und mit dem Velo abzuwickeln.

Die Bevölkerung Thuns wächst. Und der Siedlungsraum entwickelt sich vermehrt nach innen. Diese zwei Fakten sorgen dafür, dass die Stadt auch künftig mit Mehrverkehr konfrontiert sein wird. Das Gesamtverkehrskonzept (GVK) soll Antworten auf die drängendsten Fragen liefern, wie die Stadt mit den Herausforderungen umzugehen gedenkt. Im Sommer wurden mehrere Interessengruppen – darunter Parteien, Verbände, Quartierleiste – eingeladen, sich zum Entwurf zu äussern (wir berichteten). Dabei gingen total 20 Stellungnahmen ein. Sie wurden «sorgfältig geprüft und im Rahmen der Überarbeitung teilweise berücksichtigt», schreibt die Stadt in einer Mitteilung. Vor kurzem hat der Gemeinderat das fertige GVK, das den Verkehrsrichtplan von 1990 ersetzt, nun genehmigt. Gestern hat er das GVK – gemeinsam mit

dem STEK 2035, mit dem es parallel in Kraft tritt (vgl. Text oben) – den Medien vorgestellt.

Istzustand: Luft nach oben

«Unser erstes Ziel ist, den künftigen Mehrverkehr primär über den ÖV sowie den Fuss- und Veloverkehr abzuwickeln», erklärte Stadtplanerin Susanne Szentkuti. Um den ÖV insgesamt attraktiver zu gestalten, ist geplant, das «bestehende Angebot zu optimieren und weiterzuentwickeln». Im Zentrum der Pläne steht dabei der Bahnhof Thun, der punkto Busverkehr neu organisiert wird und dadurch als «effiziente Verkehrs- und Drehscheibe» dienen soll. «Wir prüfen neue Südanbindungen und Durchbindelinien», erläuterte Szentkuti. Konkret gemeint sind damit Linien, die nicht mehr zwingend den «Kehr» über den Bahnhofplatz machen würden.

Ein weiteres Ziel, das die Stadt definiert hat, ist, die Innenstadt zu entlasten und den Strassenverkehr zu verflüssigen. In einer Situationsanalyse sind diverse Schwachstellen im Strassennetz ausgemacht worden. So bezeichnet das GVK etwa den Ausbaustandard in Thuns Zentrum lediglich als «knapp genügend». Verschiedene Verkehrsknoten wie etwa die Kreuzung Burger-/Weststrasse oder die beiden Kreisel bei der Autobahnausfahrt Thun-Süd werden zudem als «an der Leistungsgrenze» eingestuft. Die Stadt will dem indes nicht Abhilfe schaffen, indem sie das Netz für den motorisierten Individualverkehr ausbaut, sondern durch ein «konsequentes Verkehrsmanagement».

Aarestrasse: Kein Tempo 30

«Die entscheidenden Fragen sind: Wo wollen wir den Verkehr



Die Aarestrasse in der Innenstadt wird im neuen Konzept nun doch nicht zurückgestuft. Foto: P. Spahni

bündeln? Welche Achsen wollen wir entlasten?», erklärte Gemeinderätin Marianne Dumermuth (SP). Vom ursprünglichen Plan, die Aarestrasse ins sogenannte Quartiernetz aufzunehmen, ist die Regierung nach Kritik von bürgerlichen Parteien und dem Verband Thuner KMU wieder abgekommen. Die Strasse ist nun dem Basisnetz zugewiesen. Was dies für deren künftige Gestaltung konkret bedeutet, ist indes noch offen. **Stadtpräsident Raphael Lanz (SVP)** betonte gestern jedoch, dass es «nie vorgesehen war, diese Strasse in eine Tempo-30-Zone umzuwandeln». Die geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen würden ohnehin nicht allein von der Kategorisierung einer Strasse abhängen, wie er am Beispiel Stockhornstrasse erklärte. Dort gilt zwar Tempo 50, was aber wegen der vielen Kreisel kaum je erreicht wird.

Als «längerfristige Option» wieder im Spiel sind im GVK der von verschiedenen Exponenten geforderte Hübelitunnel oder die Aarequerung Süd. Dumermuth und **Lanz** erklärten aber gleichermassen, dass eine «seriöse Evaluation der Wirksamkeit des Bypass Thun-Nord» die Bedingung wäre, um allenfalls auf die notwendigen Kantons- oder Bundesgelder zurückgreifen zu können.

Zu guter Letzt will die Stadt mit dem GVK auch die wichtigsten Unfallschwerpunkte sanieren sowie dem Langsamverkehr «sichere und attraktive Netze» bieten. Vorerst kein Thema ist hingegen die Forderung bürgerlicher Parteien, dass das Einbahnregime in der Innenstadt auch für den ÖV gelten soll.

Gabriel Berger

Alle Infos: www.thun.ch/gvk2035