



Gutachten der ENHK

Langsamverkehrsverbindung Thun-Schwäbis, Brücken über Allmendstrasse und Aarebecken, Gemeinde Thun BE – städtebauliche Machbar- keitsstudie

Datum: 15.07.2024

Adressat: Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern
Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Orts- und Regionalplanung
Nydegggasse 11/13
3011 Bern

Kopie an: BAK, Sektion Baukultur
BAFU, Abteilung Biodiversität und Landschaft

1. Anlass der Begutachtung

Mit Schreiben vom 22.12.2023 hat die Abteilung Orts- und Regionalplanung des Amtes für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern (AGR) im Rahmen einer Voranfrage der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) die städtebauliche Machbarkeitsstudie für eine neue Langsamverkehrsverbindung zwischen Thun und Schwäbis zur Beurteilung unterbreitet. Das AGR hat dabei um Beantwortung folgender Fragen ersucht:

- *Sind das Vorgehen und das Ergebnis aus Stufe 1 «Machbarkeitsstudie» für ENHK/EKD nachvollziehbar?*
- *Teilen ENHK/EKD die Auffassung des Begleitgremiums, dass mit dem formulierten Kommentar und der Empfehlung für den Studienauftrag die Einpassung der beiden Brücken über die Allmendstrasse und die Aare in das Ortsbild von nationaler Bedeutung gemäss ISOS sichergestellt werden kann?*
- *Können mit den vom Begleitgremium empfohlenen Varianten (Aarequerung Variante B, Querung Allmendstrasse Variante 2) die Anforderungen, welche sich aus der Einstufung im ISOS ergeben, erfüllt werden?*
- *Falls ja, welche zusätzlichen Bedingungen und Hinweise sind bei der weiteren Bearbeitung zu beachten?*

Thun ist als Stadt im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) aufgeführt. Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) hat in Absprache mit der ENHK auf eine Begutachtung verzichtet. Die geplante Langsamverkehrsverbindung ist Teil des Agglomerationsprogramms 1. Generation und soll somit durch den Bund finanziell unterstützt werden. Zudem werden für die Brückenbauten Ausnahmegestattungen gestützt auf das Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer benötigen. Das Vorhaben stellt damit in verschiedener Hinsicht eine Bundesaufgabe nach Art. 2 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) dar. Das Gutachten der ENHK zur städtebaulichen Machbarkeitsstudie wird gestützt auf Art. 7 NHG abgegeben.

Die ENHK beschränkt sich gemäss ihrem gesetzlichen Auftrag auf die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild von nationaler Bedeutung. Sie nimmt keine Interessenabwägung vor und fällt keine Entscheide, vielmehr dient das Gutachten den Entscheidbehörden von Stadt und Kanton als eine Grundlage für die Interessenabwägung. Die Abwägung zwischen Schutz- und Nutzungsinteressen obliegt den zuständigen Bewilligungsbehörden.

2. Grundlagen der Begutachtung

Der ENHK standen für das Gutachten folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Neue Fuss- und Veloverkehrsverbindung Thun-Schwäbis: Städtebauliche Machbarkeitsstudie, Holzhausen Zweifel Architekten GmbH, vom 13.12.2023
- Schreiben der Stadt Thun an die ENHK und an die EKD, vom 13.12.2023
- Schreiben des AGR an die ENHK, vom 22.12.2023
- Elektronische Mitteilung der Stadt Thun (Einladung zum Augenschein vom 15.03.2024), vom 06.02.2024
- Bauinventar Kanton Bern [[Bauinventar online \(be.ch\)](https://bauinventar.be.ch)] / [Geoportal Kanton Bern Bauinventar](https://geoportal.kantonbern.ch/bauinventar)], besucht am 15.03.2024

Am 15.03.2024 fand ein Augenschein einer Delegation der ENHK in Anwesenheit von Vertreterinnen und Vertretern der beauftragten Architektur- und Planungsbüros, des Beurteilungsgremiums der Machbarkeitsstudie, der Stadt Thun, der Gemeinde Steffisburg sowie des kantonalen Amtes für Gemeinden und Raumordnung statt.

3. Thun, Ortsbild von nationaler Bedeutung

Thun ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung als Stadt aufgeführt. Sie wird im ISOS wie folgt charakterisiert: *«Einzige Stadt des [Berner] Oberlandes, touristisches Verkehrs- und Wirtschaftszentrum, alter Umschlagplatz. Von Schloss überragte Altstadt mit einzigartigen Hochtrottoirs. Durch frühe Tourismusbauten geprägte Vorstädte, ausgedehnte Kasernenanlagen, planmässig angelegtes Wohnquartier im Seefeld.»*

Auf dem sich westlich der Grüsisberg-Flühe erhebenden Kirchhügel (Schlossberg) wird eine erste, dem Hl. Mauritius geweihte Kirche ins 10./11. Jahrhundert datiert. Für den gleichen Zeitraum (10.–12. Jahrhundert) vermuten die Archäologen am Kirchhügel eine präurbane Siedlung wohl der Herren von Thun. Thun kam etwa in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts in den Einflussbereich der Zähringer. Diese legten im Gebiet zwischen dem rechten Aareufer und dem Kirchhügel eine befestigte Stadt an und errichteten nordwestlich der Kirche kurz vor 1200 einen viertürmigen Donjon. Unter dem nachfolgenden Geschlecht der Kyburger erfolgten bis zur zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts Stadterweiterungen und entsprechende Anpassungen der Befestigung: um 1250 nach Nordwesten, um 1300 die Erweiterung Bälliz links der Aare und schliesslich die «Lauivorstadt» südöstlich der Gründungsstadt. Während der Berner Herrschaft blieben der Stadumfang und die Befestigungssituation mehrheitlich gleich. Merkliche Veränderungen im städtischen Gefüge erfolgten im Zuge von wasserbaulichen Massnahmen: Zum Schutz gegen Hochwasser der Kander, deren natürlicher Lauf nördlich der Stadt

Thun, gegenüber der Zulg nah an der Grenze zur Gemeinde Uetendorf linksufrig in die Aare mündete, wurde das Kanderwasser bei Strättligen umgeleitet und fliesst heute durch eine künstliche Klus durch den Strättlihügel in den Thunersee (1711–14). Die hydraulischen Arbeiten umfassten auch Meliorationen beim Abflussregime, so unter anderem den Ausbau des Bällizgrabens zum künstlichen Aarelauf (Äussere Aare, gemäss ISOS im Jahr 1717) oder den Bau zweier Schleusen (1720–26).

Auch der um 1800 einsetzende Alpentourismus hinterliess in der Stadtstruktur Spuren. Insbesondere östlich der «Lauivorstadt» entstand auf dem Gebiet des zu diesem Zeitpunkt noch zur Gemeinde Goldwil gehörigen Weilers Hofstetten ein nobles Hotelquartier. Einen bedeutenden Entwicklungsimpuls erfuhr Thun mit dem Zuschlag für die Einrichtung einer gesamtschweizerischen Militärschule 1817. Diese wurde – zunächst noch innerhalb der befestigten Stadt – im alten Kornhaus auf dem Bälliz installiert (1819). Die Schleifung der Stadttore ab 1839, die Anbindung an das Eisenbahnnetz (1859 Eröffnung der Bahnlinie Bern-Thun) und der Ausbau der militärischen Einrichtungen (Kasernenneubau 1864–68) bildeten die Voraussetzung für eine Siedlungsentwicklung auf dem Gebiet des Aarefelds und der Allmend in der Ebene linksufrig der Äusseren Aare. Bahn und Militär förderten die Ansiedlung von Industrie (Produktion und Wartung von Waffen, mechanische Werkstätten, in Bahnhofsnähe Käsefabrik). Wegen des raschen Ausbaus der Militärbetriebe sowie der (Zulieferer-)Industrie wandelte sich Thun zur Industriestadt und benötigte, bedingt durch die grosse Anzahl von Zuzüglern, neuen Wohnraum und den Ausbau der Infrastrukturen. Wesentliche bauliche Schübe erfuhr Thun in den Zwischenkriegsjahren und dann insbesondere ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Heute bedeckt die Stadt eine beträchtliche Fläche in der Ebene nördlich und nordwestlich des unteren Seebeckens.

Gemäss ISOS zeichnet sich die Stadt Thun durch *«besondere Lagequalitäten»*, *«ausserordentliche räumliche Qualitäten»* und *«besondere architekturhistorische Qualitäten»* aus und erreicht damit die höchstmöglichen Bewertungen (je der Maximalwert XXX). Diese bemerkenswerte Qualifikation des Ortsbildes verdankt Thun unter anderem der Situierung nördlich des Ausflusses der Aare aus dem Thunersee am südlichen Rand der Aareebene und dem Hügel, auf dem hoch über den Dächern der mittelalterlichen Stadt Donjon und Kirche thronen. Die Lagequalitäten werden durch die Präsenz des Flussraums, der bemerkenswerten Hotelfront in Hofstetten sowie der romantischen, Schloss Schadau und die Kirche Scherzligen umfassenden Parkanlage zusätzlich unterstrichen. Ausserordentliche räumliche Qualitäten weist der gesamte Altstadtbereich mit den *«verschiedenartig geprägten Gassen-, Platz- und Flussräume[n] wie auch [mit den] Sichtbezügen über den Fluss zu den Quaianlagen und zum Schlossberg»* auf. In den Aussenquartieren schaffen zahlreiche von Baumreihen gesäumte Strassen gartenstadtähnlich durchgrünte Gevierte, und interessant und raumbildend angeordnete Siedlungseinheiten bilden eindruckliche räumliche Qualitäten. Die hoch eingeschätzten architekturhistorischen Qualitäten des Ortsbildes von Thun sind auf den bemerkenswerten und sehr vielfältigen historischen Baubestand zurückzuführen, der ein eindruckliches materielles Zeugnis sämtlicher wichtiger Bau- und Entwicklungsphasen – von der zähringischen Stadtgründung und den mittelalterlichen Stadterweiterungen über die Tourismus- und Militär- und Industrieschwerpunkte bis hin zu den sich in die weite Ebene ausdehnenden Wohnquartieren – ablegt.

Die zur Diskussion stehenden Brückenbauwerke liegen innerhalb des Gebiets G 6 *«Industriequartier Scheibenstrasse und einstiges Bahnhofquartier, ehemalige Metallwerke Selve & Co, gegr. 1895»* mit Erhaltungsziel¹ B sowie innerhalb der Umgebungszonen U-Zo II *«Aareraum, teils mit Quaianlagen*

¹ Erhaltungsziele gemäss Art. 9 Abs. 4 (Ortsbildteile mit Eigenwert) und Abs. 5 (Ortsbildteile mit Beziehungswert) der Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS) vom 13. November 2019 (Stand am 1. Januar 2020):

- Erhaltungsziel A/a: Erhalten der Substanz beziehungsweise der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche: Erhalten der Substanz bedeutet, alle Bauten, Anlageteile und Freiräume integral zu erhalten und bestehende Beeinträchtigungen zu beseitigen; Erhalten der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche bedeutet, die für das Ortsbild wesentliche Vegetation und Altbauten zu bewahren und bestehende Beeinträchtigungen zu beseitigen.
- Erhaltungsziel B: Erhalten der Struktur: Erhalten der Struktur bedeutet, die Anordnung und die Gestalt der Bauten und Freiräume zu bewahren und die für die Struktur wesentlichen Elemente und Merkmale integral zu erhalten.
- Erhaltungsziel b: Ortsbildteile mit Beziehungswert werden einzig nach ihrem Stellenwert im Ortsbild bewertet. In ihnen sind negative Einwirkungen auf die Ortsbildteile mit Eigenwert zu vermeiden.

und Uferpromenaden, prächtige Parkbäume, Inseln mit zahlreichen Villen» mit Erhaltungsziel a und schliesslich in der U-Zo X «Bahnanlagen, Ausbau ab 1859, offenes Gelände mit Gleisanlagen, Depot- und Lagerbauten aus verschiedenen Epochen» mit Erhaltungsziel b.

Das Gebiet G 6 hat sich in den Jahren seit der ISOS-Aufnahme stark gewandelt. Industriebauten und brachliegende Flächen wurden einer städtebaulichen Planung unterzogen und transformiert. Zahlreiche Bauten wurden abgebrochen, wobei sämtliche im ISOS verzeichneten Einzelelemente² erhalten geblieben sind. Für die Beurteilung des vorliegenden Vorhabens sind insbesondere die Einzelelemente E 6.0.6 «Zur Schützenlinde, ehemalige Direktionsvilla, Heimatstilbau am Eingang des Industrieareals, 1918 (Alfred Lanzrein)», E 6.0.7 «Ehemaliges Presswerk, zweischiffige Fabrikhalle, 1917 (Alfred Lanzrein), und so genannter Winkelbau, silhouettenwirksamer Hochkamin» und E 6.0.10 «Wohlfahrtsgebäude der Selve-Werke, leicht geschwungene Fassade, Erdgeschoss mit Rundpfeilern, 1941» von Bedeutung. Sie sind gemäss dem kantonalen Bauinventar durchwegs als schützenswert oder erhaltenswert verzeichnet.

Dazwischen sind zum Teil markante Neubauten entstanden. Im zentralen Bereich am Südufer des Aare-Staubbeckens ist anstelle der früheren Industriebauten (Hinweis 6.0.9 «Ehemaliges Walzwerk, Sichtbacksteintrakt mit Sheddach, 1891–1907, aareseitig Giessereihallen, Eisenkonstruktion mit flachen Tonnendächern, 1907») der Selve-Park angelegt worden. Dieser rund 100 Meter lange und rund 50 Meter breite Freiraum besteht im Wesentlichen aus zwei grossen, an der Rändern teilweise mit Blumenrabatten und Bäumen bepflanzten Rasenflächen, die einen zentralen Kiesplatz einfassen. Westlich schliesst der Park mit einem Basketballfeld gegen das Flusskraftwerk (Hinweis 0.0.24 «Flusskraftwerk Thun, neues Turbinengebäude, 1992-1994, Schleuse») ab, dessen älteste Teile auf das Jahr 1896 zurückgehen. Es besteht aus drei Baukörpern, die vom Ufer in den Flussraum ragen. Das Stauwehr, das an das Hauptgebäude anschliesst, stammt von 1962, der westliche Kraftwerksbau über dem Gewerbekanal wurde zusammen mit der den Gebäuden entlangführenden Fischtreppe 1994 erbaut.

Das Gebiet G 6 wird in Ost-West-Richtung von der Scheibenstrasse durchquert. Diese beginnt beim Guisanplatz im Osten und führt vor der Eisenbahnbrücke über die Bahnlinie (Hinweis 6.0.14 «Bahnlinie nach Kiesen-Bern, eröffnet 1859») bis zur Regiebrücke im Westen. Sie trennt den Uferbereich der Aare mit dem Flusskraftwerk, dem Selve-Park und den historischen Bauten des ehemaligen Presswerks (Einzelelement E 6.0.7) und der ehemaligen Direktionsvilla (Einzelelement E 6.0.6) von der dahinterliegenden Neubebauung ab. Diese besteht im westlichen Teil aus der Wohnüberbauung Selve, die insgesamt neun Baukörper zählt und als westlichen bzw. östlichen Abschluss je einen markanten zehn- bzw. 13-geschossigen Wohnturm aufweist. In diese Neubebauung integriert ist das auf den Selve-Park ausgerichtete ehemalige Wohlfahrtsgebäude der Selve-Werke (Einzelelement E 6.0.10). Die Scheibenstrasse und die beiden Wohnhochhäuser bilden eine Zäsur zwischen dem öffentlichen Raum entlang dem Aareufer von den halbprivaten Zwischenräumen im Inneren der Wohnüberbauung.

Der südöstliche Teil des Gebiets G 6 wird durch einen Abzweiger der Scheibenstrasse in Südwest-Richtung von der Wohnüberbauung Selve getrennt, bevor diese Quartierstrasse auf die mehrere Meter tiefer liegende Allmendstrasse trifft, wobei diese beiden Verkehrsträger durch eine steile Böschung getrennt sind. In Eckstellung zum Selve-Park steht ein neueres fünfgeschossiges Verwaltungsgebäude des Kantons. Südlich daran schliesst ein Gebäudekomplex an, der zum Zeitpunkt der ISOS-Aufnahme bereits bestand und als Hinweis 6.0.11 verzeichnet ist: «Schlichte, würfelförmige Neubauten der kantonalen Verwaltung, rückseitig mit durchgehendem Trakt verbunden, 1999». Die genannten kubischen Bauten stehen auf der Nordseite der Allmendstrasse. Zwischen diesen und dem Guisanplatz befindet sich die stark ortsbildprägende Baugruppe B 6.1 «Bebauung Allmendstrasse, regelmässige Reihe von giebelständigen, 2- bis 3-geschossigen Wohnhäusern mit Vorgärten, teils mit Laden oder Restaurant im Erdgeschoss, Teil des ersten Bahnhofquartiers (1859–1923)» mit Erhaltungsziel A.

² Einzelelemente haben immer Erhaltungsziel A.

Die Südseite der Allmendstrasse entspricht nicht mehr dem Zustand zum Zeitpunkt der ISOS-Aufnahme: Anstelle der mit dem Hinweis 6.0.4 beschriebenen Bebauung «*Käsefabrik Gerber AG, lang gezogener, in mehreren Etappen erstellter Gebäudetrakt, zwischen 1910/1911 und 1952*» steht heute ein langes fünfgeschossiges Wohnhaus mit Ladensockel. Mit dem Einzelelement E 6.0.2 steht im Vergleich mit dem ISOS einzig noch der östlichste Bau auf der Südseite der Allmendstrasse: «*Verwaltungsbau Gerberkäse AG, Kopfbau am Guisanplatz, 1910/1911*».

Die Allmendstrasse beginnt am Guisanplatz an der Äusseren Aare und führt als breite und stark befahrene Ausfallachse in geradem Verlauf nach Westen, wo sie im Bereich des oben genannten Abzweigers der Scheibenstrasse das viergleisige Bahntrasse unterquert. Nach diesem Engpass weitet sich das Bahntrasse in südöstliche Richtung aus, zur grossflächigen Umgebungszone U-Zo X. Bewegt man sich auf der Allmendstrasse vom Guisanplatz aus in Richtung Westen, tritt jenseits des Eisenbahnviadukts links das «*Kasernenareal, sukzessiver Ausbau seit 1841*» (Gebiet G 8 mit Erhaltungsziel C) bzw. die Baugruppe B 8.1 «*Engeres, eingezäuntes Kasernenareal mit erstem eidgenössischen Kasernenbau, Offizierskaserne und Reithallen, ab 1860er-Jahre*» (Erhaltungsziel A), mit den beiden markanten Einzelelementen E 8.1.1 «*Mannschaftskaserne, mächtiges Rechteckkastell mit Ecktürmen, 1863–1868 (Kubly, Blotnitzki), aufgestockt und umgebaut 1962–1966, hofseitig neue Anbauten von 1987/1988*» und E 8.1.2 «*Offizierskaserne in traditionellen kubischen Neurenaissanceformen, 1901/1902*» (beide mit Erhaltungsziel A) zunehmend ins Blickfeld. Die Sicht von der Allmendstrasse entlang der Baugruppe B 6.1 auf das Kasernenareal ist für das Ortsbild charakteristisch.

Die Aare bzw. das Aarebecken trennt und prägt das Ortsbild und ist konstituierend für die Siedlungsentwicklung von Thun. Im ISOS ist sie als Umgebungszone U-Zo II, einen langgestreckten Ortsbildteil mit verschiedenen Abschnitten mit unterschiedlicher Ausprägung, ausgeschieden. Der für das Bauvorhaben relevante Abschnitt reicht von der Insel Bälliz im Osten bis zur Regiebrücke, die den westlichen Abschluss des Gebietes G 6 bildet. Die Regiebrücke ist eine flache Bogenbrücke aus einem Stahlfachwerk, das zurückversetzt unterhalb der Fahrbahnplatte liegt und räumlich wenig in Erscheinung tritt. Im Gegensatz dazu wird die nur rund 50 Meter weiter östlich liegende Eisenbahnbrücke von 1899 durch einen markanten, oberhalb des Trassees angeordneten Fachwerkträger gebildet, der von den Zügen wie eine «Tunnelröhre» mit quadratischem Querschnitt durchfahren wird. Im Bereich dieser Brücken liegt die Aare mehrere Meter unterhalb des Stadtniveaus und ist durch baumbestandene Böschungen vom Siedlungsraum getrennt.

Am etwas weiter flussaufwärts liegenden Aare-Stauwehr verändert sich die Flusslandschaft grundlegend: Während die Aare unterhalb des Wehrs das vertraute Bild eines in die Landschaft eingeschnittenen, baumbestandenen Flusses bietet, wirkt sie oberhalb der Stauanlage wie ein ruhiger kleiner See. Dies liegt daran, dass das Gewässer von hier bis zur Insel Bälliz zunehmend breiter wird und die Wasseroberfläche nur rund einen Meter unterhalb der Uferpartie liegt. Durch den unterirdischen Abfluss durch die Kraftwerksanlage ist die Wasseroberfläche zudem kaum in Bewegung. Vor dem Bau des Stauwehrs 1959 bis 1962 befanden sich an dieser Stelle die Aarefälle: Stromschnellen, die durch eine 1877 erbaute Sohlrampe erzeugt wurden.

Auf der Nordseite der Aare liegt die Nachbargemeinde Steffisburg mit dem Ortsteil Schwäbis. Die Gemeindegrenze und damit auch die Begrenzung des ISOS-Perimeters Thun verläuft im westlichen Teil in der Flussmitte; im Aare-Staubecken, kurz nach dem Zusammenfluss der Inneren und der Äusseren Aare, knickt die Grenze senkrecht nach Norden ab und verläuft an Land in einer Zickzacklinie den Parzellengrenzen entlang in nordöstlicher Richtung (Hinweis 0.0.39). Die «Schwäbispromenade» liegt noch innerhalb der Umgebungszone U-Zo II (Hinweis 0.0.23 «*Schwäbispromenade, Parkanlage von 1830; Volière, Rundbau unter geschweiftem Dach von 1918, Lindenallee*»). Sie endet an der Gemeindegrenze an der Alleestrasse, die auf Steffisburger Boden in einem ruhigen Wohnquartier dem Fluss entlangführt. Inmitten des Parks steht das 1870 erbaute Flussbad Schwäbis (Einzelelement E 0.0.22 «*Schwäbisbad, Kassen- und Garderobenhaus im Schweizer Holzstil, 1869/1870*»), ein lang gezogener Holzbau im Schweizer Holzstil. Das kantonal geschützte Baudenkmal wurde 2007 umfassend restauriert. Der Bau steht räumlich in Beziehung zu der vor ihr liegenden Wasserfläche der Inneren Aare, die an dieser Stelle kurz vor dem Zusammenfluss mit der Äusseren Aare im Stauraum des Wasser-

kraftwerks steht. Von hier führt die Schwäbispromenade mit einer alten «*Kastanien- und Platanenreihe entlang der Äusseren Aare*» (Hinweis 0.0.21) weiter bis zur Altstadt (Gebiet G 2). Im Norden grenzt ein «*kleines Wohnquartier von älteren Häusern, A. 20. Jh.*» (Hinweis 0.0.38) an den schmalen Park.

Das städtebauliche und ortsbildliche Betrachtungsgebiet der vorliegenden Machbarkeitsstudie erstreckt sich flussaufwärts vom optisch prägnanten westlichen Eisenbahnviadukt (erbaut 1899, gemäss kantonalem Bauinventar erhaltenswert) zwischen Schwäbisstrasse (Steffisburg) und Scheibenstrasse (Selve-Areal, Thun), über das baulich sehr präzente Flusskraftwerk, dem ruhigen und hohem Wasserstad des Staureums bis in den Bereich östlich zum historischen Aare-Bad. Der nördliche Uferbereich der Aare wird in erster Reihe durch die mit altem Baumbewuchs bestandene Schwäbispromenade geprägt, hinter der sich im Betrachtungsbereich eine lockere Gebäudestruktur von kleinen und mittelgrossen Ein- und Mehrfamilienhäusern mit durchgrüntem Zwischenräumen befindet. Oberhalb des Kraftwerks bildet die Promenade mit der niedrigen Uferkante einen feinen räumlichen Abschluss des breiten und flachen Aare-Staubeckens. Das südliche Ufer wird hingegen vom neuen Selve-Park und den angrenzenden Industriebauten geprägt. Wegen den beidseits mit Mauern verbauten Ufern hat die Aare mit den in das Gewässer ragenden Anlagen des Schwäbisbads und den direkt angrenzenden Ortsbildteilen insgesamt eine attraktive und das Ortsbild grossräumig prägende «parkähnliche» Wirkung. Diese Wirkung wird durch den grosszügigen Freiraum des Selve-Parks, welcher mit niedriger Uferkante nahtlos an den offenen Raum des Aare-Staubeckens anschliesst und bis zu den südlich angrenzenden Wohn- und Gewerbebauten entlang der Scheibenstrasse eine grosse räumliche Weite entstehen lässt, noch verstärkt. Die Bauten und Anlagen des Flusskraftwerks wirken hingegen, trotz ihrer für den Ortsbildteil konstituierender Funktion, eher als abrupte Fremdkörper im ruhigen Flussraum.

Unterhalb des Flusskraftwerks verstärkt die steile Böschung zur tiefer liegenden und hier sichtbar fließenden Aare die Präsenz des grünen Promenadenbereichs entlang der Alleestrasse und der Schwäbisstrasse zusätzlich. Wegen der schluchtartigen Abtiefung wirken hier auch die Bauten und Anlagen des Wasserkraftwerks, vor allem das schräg in den Flussraum ragende Aarewerk 94 und die bestehende Gasstation, massiver und den Flussraum beeinträchtigend. Zu beachten ist hier auch der in einem anderen Verfahren bereits bewilligte Ersatzneubau der Fischaufstiegshilfe durch Energie Thun, welcher ab 2025 erstellt und die unteren Bereiche des Ufers zwischen Eisenbahnviadukt und Kraftwerk mehrheitlich besetzen wird.

Das vom zu beurteilenden Projekt ebenfalls betroffene Cremo-Areal liegt in der Gemeinde Steffisburg nördlich der Aare und ist nicht Bestandteil des ISOS.

Die im Rahmen des Projekts ebenfalls geplante Querung der Allmendstrasse mit einer Fuss- und Velobrücke liegt innerhalb der Umgebungszone U-Zo X. Der betroffene Teil, eine mit wenigen Sträuchern bestockte Wiesenböschung in dem ein kleines, unterhalb der Bahnanlagen stehendes technisches Bauwerk mit Flachdach steht, ist stark durch die Verkehrsinfrastrukturen der Bahn und der Allmendstrasse geprägt und weist dem ISOS-Erhaltungsziel b entsprechend keine Eigenwerte auf. Nördlich der Allmendstrasse steht im Gebiet G 6 der bereits erwähnte aus würfelförmigen Elementen bestehenden Verwaltungsneubau (Hinweis 6.0.11) und südlich der Allmendstrasse ein seit der ISOS-Aufnahme neu entstandenes, keine besonderen Qualitäten aufweisendes Wohn- und Geschäftshaus.

Schutzziele

Aus den vorangehenden Ausführungen konkretisiert die ENHK für den durch die zu beurteilenden Bauvorhaben betroffenen Perimeter des Ortsbilds von Thun folgende Schutzziele:

- Ungeschmälerte Erhaltung des Flussraums zwischen Wasserkraftwerk und Bälliz mit ihrer seeartigen Wasserfläche, den begrüntem Uferpartien und den Anlagen des Schwäbisbads.
- Ungeschmälerte Erhaltung der entlang der Uferlinie charakteristischen Silhouette mit ihren prägenden Lücken, differenziert ausgestalteten Sekundärbauten und ortsbildprägenden Bäumen.
- Ungeschmälerte Erhaltung des schluchtartig eingetieften Aarelaufs mit bestockten Böschungen unterhalb des Flusskraftwerk mit den prägenden Brückenbauwerken.

- Ungeschmälerte Erhaltung der für die Struktur und den Charakter des Gebiets G 6 prägenden Altbauten, namentlich der als Baudenkmäler bezeichneten Objekte sowie der Baugruppen.
- Ungeschmälerte Erhaltung in Substanz und Wirkung der prägenden Bauten der Baugruppe B 8.1 im Kasernenareal, insbesondere der Ansicht entlang der Allmendstrasse aus Richtung Guisanplatz.

4. Das Vorhaben

Gemäss der vorliegenden Machbarkeitsstudie hat der Gemeinderat der Stadt Thun im Jahr 2018 ein Gesamtverkehrskonzept für 2035 genehmigt und dabei im Netzkonzept Veloverkehr die Veloverbindung Bahnhof-Selve-Schwäbis als «*auszubauende Hauptroute gemäss Agglomerationsprogramm*» ausgewiesen. Aktuell endet die Fuss- und Veloverkehrsrouten Heimberg-Steffisburg-Thun im Schwäbisquartier in Steffisburg. Im fehlenden Teilstück bis zum Bahnhof Thun beabsichtigt die Stadt eine «*direkte und leistungsfähige Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr*» zu schaffen. Während zwischen der Gewerbestrasse und dem Bahnhof laut Machbarkeitsstudie die Linienführung bereits geklärt und die Bauprojektierung im Gang ist, stehen für den Abschnitt von der Gewerbestrasse bis zum Schwäbisquartier zwei Grundvarianten der Linienführung zur Diskussion, welche sich insbesondere bezüglich der Lage der Aarequerung unterscheiden.

Die Linienführung einer Grundvariante biegt nach Querung der Allmendstrasse über die Scheibenstrasse in Richtung Selve-Park ab, quert die Aare im Raum Aarebecken-Schwäbisbad, mündet auf Steffisburger Seite in die Mittelstrasse und von dort via Schwäbis-Kreisel in die bestehende Veloroute. Die Linienführung der anderen Grundvariante folgt nach Querung der Allmendstrasse dem Verlauf der Bahnlinie, quert die Aare unterhalb des Kraftwerks und mündet beim Bahnübergang Schwäbis in die Schwäbisstrasse und von dort via Schwäbis-Kreisel in die bestehende Veloroute.

Die beiden Grundvarianten wurden in der Machbarkeitsstudie der Holzhausen Zweifel Architekten GmbH vom 13.12.2023 insbesondere bezüglich der Querung des Aareraums sowie der Querung der Allmendstrasse vertieft.

Für die neue Aare-Querung sowie der jeweiligen verkehrlichen Anbindung ergaben sich daraus vier Standortvarianten:

- *Variante A.1 und A.2:* In beiden Varianten wird die neue Fuss- und Veloverkehrsbrücke unmittelbar östlich neben der bestehenden, schräg über die Aare führenden Eisenbahnbrücke vorgesehen; in Variante A.1 parallel zu dieser, in Variante A.2 senkrecht zu den Flussufern.
- *Variante B:* Die neue Brücke wird östlich des bestehenden Flusskraftwerks im Aare-Staubecken positioniert. Dabei müssen einerseits die Kraftwerksanlagen und die Fischtreppe bei der Positionierung des südlichen Brückenkopfs berücksichtigt und andererseits ein noch zu definierender, minimaler Abstand zur Staumauer des Kraftwerks eingehalten werden, damit bei Hochwasserereignissen das sich an dieser Stelle ansammelnde Schwemmholtz geborgen werden kann.
- *Variante C:* Die Brücke wird weiter östlich mitten im Aare-Staubecken angelegt. Sie verbindet den Park beim Schwäbisbad mit dem Selve-Park.

Die Varianten A.1 und A.2 werden von den Projektverfassern kritisch beurteilt, weil die weitere Wegführung im Bereich des Entwicklungsgebietes Cremo-Areal in Steffisburg derzeit mit Planungsunsicherheiten behaftet ist.

Bei der Querung der Allmendstrasse weiter südlich im Streckenverlauf wurden im Bereich der nördlichen Anschlussrampe auf Seite Scheibenstrasse zwei Varianten untersucht:

- *Variante 1* bezieht sich mit seiner Anschlussrampe auf die Varianten B und C der Aare-Brücken und bildet die direkte Anbindung an den weiteren Verlauf der Velofernroute in Richtung Thun Bahnhof.

- *Variante 2* stellt einen grundsätzlich flexibel nutzbaren Anschluss zur Scheibenstrasse dar, welcher verkehrstechnisch in direkter Linie zu den Varianten A.1 und A.2 der Aare-Brücken führt.

Basierend auf der Stellungnahme der ENHK plant die Stadt Thun gemäss der vorliegenden Machbarkeitsstudie *«ein qualitätssicherndes Verfahren zur Auswahl des Planerteams für Projektierung und Realisierung»* durchzuführen.

5. Beurteilung

Art. 6 NHG legt fest, dass *«durch die Aufnahme eines Objektes von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes dargetan wird, dass es in besonderem Masse die ungeschmälerete Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient»* (Abs. 1). *«Ein Abweichen von der ungeschmälereten Erhaltung im Sinne der Inventare darf bei der Erfüllung einer Bundesaufgabe nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen»* (Abs. 2). Daraus folgt, dass die Auswirkungen von jedem geplanten Vorhaben im Hinblick auf die generellen und besonderen Schutzziele des betroffenen ISOS-Objektes abgeklärt werden müssen.

Bezüglich der Voraussetzungen des ISOS haben alle vier Varianten der Aare-Querung dieselbe Ausgangslage: Die Brückenbauwerke setzen im Gebiet G 6 am Südufer der Aare ein, queren die Umgebungszone U-Zo II des Flussraums und enden im Bereich der durch eine Baumreihe geprägten Schwäbispromenade bzw. Alleestrasse am Nordufer.

In den Varianten A.1 und A.2 reiht sich die neue Fuss- und Veloverkehrsbrücke baulich selbstverständlich ein in die Abfolge der bestehenden Brücken für den Autoverkehr (Regiebrücke) und die Eisenbahn als hochliegende, flussquerende Bauwerke. Wie die bestehenden nutzt auch die neue Brücke die vorhandene Topografie optimal aus. Wegen der starken Bündelung mit der Eisenbahnbrücke führen beide A-Varianten voraussichtlich nur zu einer leichten Beeinträchtigung hinsichtlich der Schutzziele der *«ungeschmälereten Erhaltung des schluchtartig eingetieften Aarelaufs mit bestockten Böschungen unterhalb des Flusskraftwerk mit den prägenden Brückenbauwerke»* und der *«ungeschmälereten Erhaltung der entlang der Uferlinie charakteristischen Silhouette mit ihren prägenden Lücken, differenziert ausgestalteten Sekundärbauten und ortsbildprägenden Bäumen»*. Bei Variante A.1, bei der die neue Brücke parallel zur Eisenbahnbrücke verlaufen und damit eine Einheit mit dieser bilden würde, würde der Neubau unauffällig in Erscheinung treten. Variante A.2 zeigt hingegen die naheliegendere Positionierung einer Langsamverkehrsbrücke, nämlich senkrecht zu den Uferlinien, um eine möglichst geringe Spannweite zu erzielen. Diese Variante würde eigenständiger und selbstbewusster wirken, als unabhängiges neues Brückenbauwerk unserer Zeit. Die Wahl zwischen den Varianten A.1 und A.2 sollte im Rahmen des geplanten qualitätssichernden Verfahrens ermittelt werden. Die Kommission weist darauf hin, dass mit Blick auf den denkmalpflegerischen Wert der Eisenbahnbrücke der erforderliche Tragwerkquerschnitt der neuen Brückenkonstruktion bei beiden A-Varianten unterhalb der Fahrbahn zu platzieren wäre, um eine Konkurrenzierung der Eisenbahnbrücke zu vermeiden.

Die Variante B lässt die Absicht erkennen, zusammen mit dem Wehr als Einheit wahrgenommen zu werden. Der Ansatzpunkt auf der Seite Selve ist unmittelbar beim Wehr bzw. seinen Nebenanlagen (Fischtrappe) gegeben. Die Variante B, so wie sie in den vorliegenden Plänen und Berichten abgebildet ist, wird jedoch wegen der technisch erforderlichen Distanz zum Wehr nicht als Teil des Wasserkraftwerks in Erscheinung treten, sondern als unabhängige Infrastruktur, welche eine starke Zäsur in die räumliche Grosszügigkeit der Wasserebene der «parkähnlichen» Aare verursachen wird. Die Linieneinführung ab dem südlichen Brückenkopf wirkt sich neben der Erscheinung im Flussraum auch wesentlich auf die nördliche Situation des Brückenkopfs aus. Je nach Linienführung würde eine längere Rampe oder Anrampung erforderlich sein, um die nötige Höhendifferenz zwischen Freibord der Brücke und der flachen Topografie des Ufers aufzunehmen. Auf der Seite von Steffisburg würden für die Erstellung des Brückenkopfs und den Anschluss an den weiterführenden Veloweg einige Bäume

gefällt werden müssen. Diese Variante führt nach Ansicht der ENHK insgesamt voraussichtlich zu einer schweren Beeinträchtigung hinsichtlich der Schutzziele der *«ungeschmäälerten Erhaltung des Flussraums zwischen Wasserkraftwerk und Bälliz mit ihrer seeartigen Wasserfläche, den begrüneten Uferpartien und den Anlagen des Schwäbisbad»* und der *«ungeschmäälerten Erhaltung der entlang der Uferlinie charakteristischen Silhouette mit ihren prägenden Lücken, differenziert ausgestalteten Sekundärbauten und ortsbildprägenden Bäumen»*. Grund dafür ist die Tatsache, dass die Brücke nicht so nahe am Stauwehr platziert und so flach über das Wasser geführt werden kann, dass sie sich optisch mit der Wehranlage zu einer Einheit verbindet und die Wasserebene des Staubeckens ungeschmäälert bestehen lässt. Mit dem in den vorliegenden Plänen eingezeichneten Abstand von rund 40 m ist dies nicht gegeben und die Auswirkung der Brücke muss wegen der Zäsur in der freien Wasserfläche als voraussichtlich schwerwiegende Beeinträchtigung beurteilt werden.

Die Variante C erzeugt im Vergleich zur Variante B eine noch stärkere Zäsur in die räumliche Grosszügigkeit der Wasserebene der «parkähnlichen» Aare. Der Eingriff kommt zudem der filigranen, historischen Anlage des Aare-Bades sehr nahe und beeinträchtigt damit dessen Ausstrahlung und Wirkung. Gesamthaft führt diese Variante zu einem starken Eingriff hinsichtlich dem Schutzziel der *«ungeschmäälerten Erhaltung des Flussraums zwischen Wasserkraftwerk und Bälliz mit ihrer seeartigen Wasserfläche, den begrüneten Uferpartien und den Anlagen des Schwäbisbad* und der *«ungeschmäälerten Erhaltung der entlang der Uferlinie charakteristischen Silhouette mit ihren prägenden Lücken, differenziert ausgestalteten Sekundärbauten und ortsbildprägenden Bäumen»*. Wegen der stark prägenden und trennenden Lage inmitten des Flussraums beurteilt die Kommission diese Variante ebenfalls als voraussichtlich schwerwiegende Beeinträchtigung.

Im Vergleich der vier vorliegenden Varianten schliessen die Varianten B und C schlechter hinsichtlich der oben konkretisierten Schutzziele ab, als die beiden A-Varianten. Damit, stehen aus der Sicht der ENHK für die weitere Planung einzig die beiden ortsbildverträglichen A-Varianten im Vordergrund.

Bei der Querung der Allmendstrasse sind bei den beiden Varianten 1 und 2 aus Sicht Ortsbild keine relevanten Unterschiede auszumachen. Die bauliche Umgebung dieser geplanten Fuss- und Veloverkehrsbrücke hat sich in den letzten Jahren stark verändert und ist von grossmassstäblichen Verkehrsinfrastrukturbauten geprägt, so dass beide Varianten zu keiner Beeinträchtigung des Ortsbilds führen werden. Die Wahl zwischen den Varianten 1 und 2 sollte auch hier im Rahmen des geplanten qualitätssichernden Verfahrens ermittelt werden. Bei der Planung der Brücke ist darauf zu achten, dass das Schutzziel der *«ungeschmäälerte Erhaltung in Substanz und Wirkung der prägenden Bauten der Baugruppe B 8.1 im Kasernenareal, insbesondere der Ansicht entlang der Allmendstrasse aus Richtung Guisanplatz»* nicht zusätzlich beeinträchtigt wird.

6. Schlussfolgerungen und Antrag

Aufgrund der vorliegenden Unterlagen und des Augenscheins einer Delegation der ENHK kommt die Kommission zum Schluss, dass das Vorhaben in den Varianten A.1 und A.2 für die Aarequerung voraussichtlich zu einer leichten Beeinträchtigung des Ortsbildes führen würde. Bei den Varianten B und C geht die ENHK hingegen von einer schweren Beeinträchtigung aus.

Die beiden Varianten für die Querung der Allmendstrasse führen zu keiner Beeinträchtigung des Ortsbildes. Es ist jedoch darauf zu achten, dass die Ansicht der Kasernenbauten aus Richtung Guisanplatz her gesehen durch die neue Brücke vor dem Eisenbahnviadukt nicht zusätzlich beeinträchtigt wird.

Die Fragen des AGR beantwortet die Kommission wie folgt:

- *Sind das Vorgehen und das Ergebnis aus Stufe 1 «Machbarkeitsstudie» für ENHK/EKD nachvollziehbar?*

Die Ausführungen in der Machbarkeitsstudie sind für die ENHK nachvollziehbar, soweit sie sich

zum Tätigkeitsbereich der Kommission äussern; zu den anderen Aspekten wie die Verkehrsnutzen, die Baukosten oder Planungsunsicherheiten äussert sich die ENHK nicht.

- *Teilen ENHK/EKD die Auffassung des Begleitgremiums, dass mit dem formulierten Kommentar und der Empfehlung für den Studienauftrag die Einpassung der beiden Brücken über die Allmendstrasse und die Aare in das Ortsbild von nationaler Bedeutung gemäss ISOS sichergestellt werden kann?*

Die ENHK teilt die Auffassung des Begleitgremiums, dass der Bau der Brücken über die Aare und die Allmendstrasse bei Berücksichtigung der oben dargelegten Beurteilung und Schlussfolgerung im Rahmen einer leichten Beeinträchtigung des Ortsbildes möglich ist.

- *Können mit den vom Begleitgremium empfohlenen Varianten (Aarequerung Variante B, Querung Allmendstrasse Variante 2) die Anforderungen, welche sich aus der Einstufung im ISOS ergeben, erfüllt werden?*

Die vom Begleitgremium bevorzugte Variante B der Aarequerung führt voraussichtlich zu einer schweren Beeinträchtigung des Ortsbildes von nationaler Bedeutung und ist gestützt auf die Anforderung der grösstmöglichen Schonung (Art. 6 NHG) aus Sicht Ortsbild nicht möglich, die Querung Allmendstrasse gemäss Variante 2 ist aus Sicht Ortsbild hingegen möglich.

- *Falls ja, welche zusätzlichen Bedingungen und Hinweise sind bei der weiteren Bearbeitung zu beachten?*

Bei der weiteren Bearbeitung sind die in Kap. 5 und in der Schlussfolgerung des vorliegenden Gutachtens formulierten Voraussetzungen für die Weiterbearbeitung der Varianten A.1 und A.2 sowie die Empfehlung hinsichtlich des Schutzes der Ansicht der Kasernenbauten bei Variante 2 einzuhalten.

Die Kommission wünscht über den weiteren Verlauf des Geschäftes orientiert zu werden.

EIDGENÖSSISCHE NATUR- UND HEIMATSCHUTZKOMMISSION

Der Präsident



Stefan Kölliker

Der Sekretär



Fredi Guggisberg