

Kommunaler Richtplan ESP Thun Nord

Bericht, Richtplankarte und Massnahmenblätter

Genehmigungsexemplar

vom 26. August 2014, genehmigt 30. Januar 2015

mit Änderung der Massnahmenblätter Ag, A12 und A13, genehmigt 18. Januar 2019

BEGLEITUNG UND BEARBEITUNG

Projektausschuss

VBS	Simon Flückiger, armasuisse Immobilien Peter Holenstein, Armeestab (bis Juli 2013) † Edgar Strahm, armasuisse Immobilien *
RUAG Real Estate AG	Kurt Nussbaum (bis Oktober 2011) * Ralf Moser (ab November 2011) *
Stadt Thun	Hansueli Graf, Planungsamt Philippe Haerberli, Abteilung Stadtmarketing Jolanda Moser, Vorsteherin Direktion Bau und Liegenschaften (bis Dezember 2010) Raphael Lanz, Stadtpräsident (ab Januar 2011)
Kanton Bern	Christian Müller, beco Stefan Schöni, Stv. Kreisoberingenieur, PL Bypass Thun Nord Arthur Stierli, Amt für Gemeinden und Raumordnung
Gemeinde Steffisburg	Hans Peter Frutiger, Planungsamt (bis Oktober 2011) Jürg Marti, Gemeindepräsident (ab November 2011)

Projektteam

Stadt Thun	Rolf Maurer, Tiefbauamt Anatol Wuwer, Planungsamt
Auftragnehmer	Walter Schaufelberger, B+S AG Matthias Wehrli, Atelier Wehrli
ESP Geschäftsstelle	Melchior Buchs, Gesamtprojektleitung Aline Mauerhofer Emanuel Buchs

* im Projektausschuss wie auch im Projektteam vertreten

† In Gedenken an Peter Holenstein

Peter Holenstein hat die Entwicklung im ESP Thun Nord während mehr als 10 Jahren stark mitgeprägt. Er war als Vertreter des Armeestabs Mitglied im Begleitausschuss ESP Thun Nord / Steffisburg sowie im Projektausschuss zur Erarbeitung des Richtplans. Im Juli 2013 verstarb er völlig unerwartet. Wir behalten ihn als guten Kollegen und als wertvolles Mitglied der Organisation des ESP Thun Nord in bester Erinnerung.

INHALTSVERZEICHNIS

Teil A: Bericht

1	Zusammenfassung	9
2	Ausgangslage	11
3	Grundlagen	12
3.1	Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg (2005)	12
3.2	Zone mit Planungspflicht R Thun Nord (2003).....	12
3.3	Regionales Nutzungskonzept Thun (2009).....	13
3.4	Masterplan RUAG Thun (Uttigenstrasse, 2010)	13
3.5	Masterplan Thun Nord (RUAG, 2012).....	14
3.6	Kantonaler Strassenplan Bypass Thun Nord (2012)	14
3.7	Entwurf Überbauungsordnung „Erschliessung und Aussenraum ESP Thun Nord“ (2014)	14
3.8	Strategie Stadtentwicklung (2009)	15
3.9	Projekt überkommunale Nutzungsplanung (2009).....	15
3.10	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (2012).....	16
3.11	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, 1. Generation (2007)	16
3.12	Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, 2. Generation (2012)	17
3.13	ÖV-Strategie Agglomeration Thun (2011).....	17
3.14	Landschaftsrichtplan Region Thun-InnertPort (2008)	17
3.15	Kantonaler Richtplan (Stand 2013).....	18
3.16	Projekt Aarewasser (2009).....	18
4	Ziele des Richtplans und Vorgehen	19
4.1	Nachhaltige Entwicklung als Ziel	19
4.2	Instrumentelle Ziele des Richtplans	19
4.3	Vorgehen.....	20
4.4	Planungsablauf	21
5	Entwicklungsstrategie Nutzung/Städtebau	22
5.1	Die „Verbotene Stadt“ öffnet sich	22
5.2	Thun goes West	25
5.3	Identität weiter entwickeln	25
5.4	Wirtschaftspark im Grünen	31
5.5	Öffentlicher Raum und Auftritt des Wirtschaftsparks.....	34
5.6	Offenes Raster für die Entwicklung der Stadt.....	38
5.7	Ergebnisoffene Entwicklungsstrategie.....	45
6	Erschliessung	46
6.1	Übergeordnetes Strassennetz	46
6.2	Strassennetz Areal ESP.....	46
6.3	Fuss- und Veloverkehr	48
6.4	Öffentlicher Verkehr	49
6.5	Bahnhof ESP Thun Nord	50

6.6	Gütergleisanschluss	51
6.7	Parkierung	51
6.8	Signalisation	51
6.9	Infrastruktur	52
7	Sicherheit und Altlasten	53
7.1	Sicherheit	53
7.2	Altlasten	53
8	Management und Vermarktung.....	54
8.1	Management	54
8.2	Vermarktung	55
9	Verbindlichkeit, Umsetzung und Änderung des Richtplans	56
9.1	Verbindlichkeit	56
9.2	Realisierungshorizonte	56
9.3	Koordinationsstände	56
9.4	Monitoring/Controlling	57
9.5	Fortschreibung und Überarbeitung des Richtplans.....	57
10	Verfahren	58

Teil B: Richtplankarte

Richtplankarte	59
----------------------	----

Teil C: Massnahmenblätter

Massnahmenblätter	63
-------------------------	----

Teil D: Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke

Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke	133
--	-----

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1	Planungsperimeter ESP Thun Nord.....	11
Abbildung 2	Blick über die Thuner Allmend Richtung Südwesten	22
Abbildung 3	Entwicklung des Gebiets seit Anfang des 19. Jahrhunderts	23
Abbildung 4	Bebauung aus verschiedenen Zeiträumen in orthogonaler Ausrichtung.....	24
Abbildung 5	Sequenz von Orten und Räumen von übergeordneter Bedeutung	25
Abbildung 6	Der Raum Kleine Allmend bietet ein grosses Potenzial für das Umnutzen und Erneuern bestehender Bausubstanz.....	26
Abbildung 7	Übersicht über die erhaltens- und schützenswerten Gebäude nach Bauinventar, Entwurf Stand Juli 2013.....	27
Abbildung 8	Das L-förmige Gebäude Nr. 413 hat ein aussergewöhnliches architektonisches und nutzungsmässiges Potenzial.....	28
Abbildung 9	Im Bereich Uttigenstrasse sind durch die RUAG bereits beispielgebende Umnutzungen vorgenommen worden	29
Abbildung 10	Arealübersicht armasuisse Immobilien.....	29
Abbildung 11	Die Logistikbauten stellen nach wie vor einen hohen Nutzwert dar und wurden in das städtebauliche Konzept integriert	30
Abbildung 12	Liegenschaftsbesitz der RUAG.....	30
Abbildung 13	Die Freihaltung der Grossen Allmend ist die primäre städtebauliche und landschaftliche Voraussetzung für eine hochwertige Arealentwicklung	31
Abbildung 14	Städtebaulich definiertes Grünsystem	31
Abbildung 15	Aareraum Richtung Bern und Oberland	32
Abbildung 16	Beispielbilder für die Strassenraumgestaltung im ESP	32
Abbildung 17	Grünräume im Bereich Feuerwerker	33
Abbildung 18	Grünraum im Bereich Soldatenstube	33
Abbildung 19	Durchgrünung im Bereich Uttigenstrasse	33
Abbildung 20	Publikumsorientierte Teile des Wirtschaftsparks als attraktive Stadträume ausgestaltet.....	34
Abbildung 21	Allmendstrasse mit repräsentativem Vorbereich	35
Abbildung 22	Platz an der östlichen Stichstrasse	37
Abbildung 23	Möglichkeiten für verschiedenste hochwertige architektonische Umsetzungen	38
Abbildung 24	Städtebauliches Konzept (2010)	39
Abbildung 25	Es sind vor allem die Allmendstrasse mit ihrer Allee, die Parallelstrasse, der Bypass Thun Nord und auf der östlichen Seite der Aareraum, die den Raum prägen.....	40
Abbildung 26	Übersicht und Bezeichnung der Bereiche für die Gebietsentwicklung	41
Abbildung 27	Beispielbild für die Bebauung entlang der Allmendstrasse	41
Abbildung 28	Mögliche Gestaltung auf dem Areal B5	42
Abbildung 29	Modellstudien für das Areal Allmendstrasse Mitte	42
Abbildung 30	Beispiel einer möglichen Nutzung und Gestaltung auf dem Areal B6	43
Abbildung 31	Mögliche Gebäudegestaltung im zentralen Gebiet	44
Abbildung 32	Mögliche Bebauung Uttigenstrasse Nord.....	44

Abbildung 33	Strassennetz mIV gemäss städtebaulichem Konzept von 2010	47
Abbildung 34	Strassenquerschnitte	48
Abbildung 35	Langsamverkehr gemäss städtebaulichem Konzept von 2010	49
Abbildung 36	Mögliche Buslinienführungen gemäss städtebaulichem Konzept von 2010	50
Abbildung 37	Erschliessungswirkung eines Bahnhofs ESP Thun Nord und mögliche Buslinienführung im Raum Thun Nord / Steffisburg	51

A Bericht

1 Zusammenfassung

Der kommunale Richtplan ESP Thun Nord gliedert sich in drei Teile:

- Erläuterungsbericht (Teil A), mit hinweisendem Charakter,
- Richtplankarte (Teil B), für die Behörden der Stadt Thun verbindlicher Teil*,
- Massnahmenblätter (Teil C), für die Behörden der Stadt Thun verbindlicher Teil*.

* Dieser Richtplan ist für die Behörden der Stadt Thun verbindlich. Mit der Unterzeichnung des Richtplans haben die Partner VBS / armasuisse Immobilien und RUAG Real Estate AG dem Richtplan im Sinne eines Vertrags zugestimmt.

Der **Bericht** enthält folgende Kapitel:

Ausgangslage	Der Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg, der am 22. April 2005 in Kraft getreten ist, wird durch den revidierten Richtplan ESP Thun Nord abgelöst. Im Kapitel „Ausgangslage“ werden die Gründe für die Revision aufgeführt und der neue Perimeter dargestellt.
Grundlagen	Im dritten Kapitel werden Arbeiten, die als Grundlage für die Revision des Richtplans dienen, beschrieben.
Ziele des Richtplans und Vorgehen	Die Zielsetzungen, die der revidierte Richtplan in Zukunft zu erfüllen hat, werden in diesem Kapitel präsentiert. Der Abschnitt „Vorgehen“ zeigt die Arbeitsschritte vom Beschluss, den Richtplan zu revidieren, bis zur Vorprüfung auf.
Entwicklungsstrategie Nutzung/Städtebau	In Kapitel 5 wird die Entwicklungsstrategie zur Nutzung und zum Städtebau vorgestellt. Sie beschreibt die Entwicklung des Gebiets der Kleinen Allmend vom Militärstandort bis zur heutigen gemischten Nutzung und zeigt das Umnutzungspotenzial der vorhandenen Bausubstanz sowie die Chancen auf, die mit einer Neupositionierung als Wirtschaftspark wahrgenommen werden können. Der Auftritt des Wirtschaftsparks, das integrale Grünsystem und die angestrebten Nutzungsprofile der einzelnen Baufelder stehen im Zentrum dieses Kapitels.
Erschliessung	An das Strassensystem des ESP-Areals werden hohe Anforderungen gestellt. Das Areal muss gut an das übergeordnete Strassennetz (Bypass Thun Nord, Allmendstrasse) angebunden werden, und gleichzeitig ist eine optimale Erschliessung der einzelnen Baufelder zu gewährleisten. Das Kapitel „Erschliessung“ umfasst die Anforderungen und das Lösungskonzept für die Erschliessung des ESP-Areals durch den motorisierten Individualverkehr (mIV), den Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr, LV) und den öffentlichen Verkehr (öV).
Sicherheit und Altlasten	Das Nebeneinander von militärischen und zivilen Nutzungen auf dem ESP-Areal erfordert für bestimmte Gebäude und Standorte spezifische Sicherheitsanforderungen. Dieser Abschnitt befasst sich mit Sicherheits- wie auch mit Altlastenfragen.

Management und Vermarktung	<p>Für die Umsetzung des Richtplans ESP Thun Nord ist die Trägerschaft zuständig. Wie diese zusammengesetzt ist und welche Aufgaben sie zu erfüllen hat, ist dem Abschnitt „Management“ zu entnehmen.</p> <p>Das Kapitel „Vermarktung“ gibt Auskunft über das Marketing für den Wirtschaftspark Thun als attraktiven Standort für Industrie, Gewerbe und Dienstleistung sowie über die Vermarktung der einzelnen Baufelder.</p>
Verbindlichkeit, Umsetzung und Änderung des Richtplans	<p>Gemäss Baugesetz des Kantons Bern bindet der Richtplan die Gemeindebehörden. Bei Zustimmung können weitere Partner und Amtsstellen miteinbezogen werden. Mit der Unterzeichnung des Richtplans haben die Partner RUAG Real Estate AG und VBS / armasuisse Immobilien dem Richtplan im Sinne eines Vertrags zugestimmt.</p> <p>Im Weiteren sind in diesem Kapitel Informationen zur Umsetzung, zum Monitoring und Controlling sowie zur Überarbeitung des Richtplans ersichtlich.</p>
Verfahren	<p>Im Kapitel „Verfahren“ werden die gemäss Grundordnung verbindlichen bau- und planungsrechtlichen Verfahren aufgezeigt. Zudem bietet das Kapitel einen Überblick über die vorhandenen und vorgesehenen Planungsinstrumente innerhalb des ESP.</p>

In der **Richtplankarte** sind die Massnahmen, soweit sie sich darstellen lassen, abgebildet.

Um die Zielsetzungen zu erfüllen und die Strategien umzusetzen, werden in Teil C 29 **Massnahmen** zu allgemeinen Themen sowie zu den Baufeldern, zur Erschliessung und zu den Grünbereichen definiert und umschrieben.

Teil D enthält die **Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke**.

2 Ausgangslage

Der nun aufgehobene Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg wurde am 22. April 2005 durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt. Seither haben sich verschiedene Rahmenbedingungen geändert, und es wurden Erfahrungen mit dem Richtplan gesammelt.

Folgende Gründe erforderten eine Überarbeitung des Richtplans:

- regionales Nutzungskonzept Thun (NUK), Armee,
- Masterplan RUAG Thun (Uttigenstrasse, 2010),
- Masterplan Thun Nord, RUAG (2012),
- Planung/Projektierung Bypass Thun Nord,
- Unsicherheiten bei der Realisierung von Bauvorhaben in einer Zone mit Planungspflicht (ZPP),
- weitere Entwicklungen auf dem Areal,
- verschiedene Erfahrungen mit dem Richtplan.

Der Begleitausschuss ESP Thun Nord / Steffisburg beschloss am 17. Oktober 2008, den Richtplan zu überarbeiten, und setzte daraufhin eine Projektorganisation ein.

Perimeter

Der Teil in Steffisburg bleibt langfristig ohne zivile Nutzungen und wurde deshalb aus dem ESP entlassen (siehe Abb. 1). Der Richtplan wurde dadurch vom überkommunalen zum kommunalen Richtplan mit der Stadt Thun als Planungsbehörde.

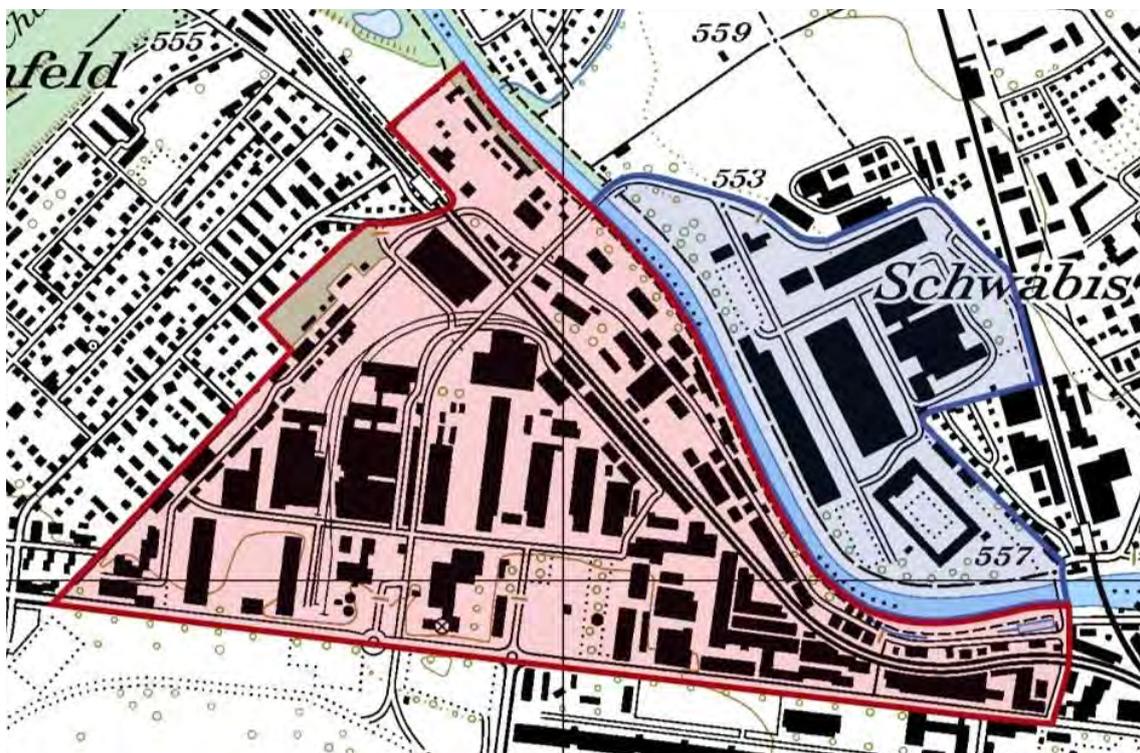


Abbildung 1: Planungspereimeter ESP Thun Nord (rot: neuer Perimeter des kommunalen Richtplans ESP Thun Nord, blau: entlassene Fläche des Perimeters aus dem alten Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg).

3 Grundlagen

Folgende Arbeiten dienten als Grundlage für die Revision des Richtplans ESP Thun Nord:

- Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg (2005),
- Zone mit Planungspflicht (ZPP) R Thun Nord (2003),
- regionales Nutzungskonzept (NUK) Thun (2009),
- Masterplan RUAG Thun (Uttigenstrasse, 2010),
- Masterplan Thun Nord (2012),
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Allmendstrasse (Vorprojekt), Stadt Thun (2010),
- kantonaler Strassenplan Bypass Thun Nord (2012),
- Entwurf Überbauungsordnung (UeO) „Erschliessung und Aussenraum ESP Thun Nord“ (2014),
- Strategie Stadtentwicklung (2009),
- Projekt überkommunale Nutzungsplanung (2009),
- regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Thun-Oberland West (2012),
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, 1. Generation (2007),
- Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, 2. Generation (2012),
- öV-Konzept Thun Nord (2006),
- öV-Strategie Agglomeration Thun (2011),
- Landschaftsrichtplan Region Thun-InnertPort (2008),
- kantonaler Richtplan (2013),
- Projekt Aarewasser (2009),
- Entwicklungsplanung Areal Allmendstrasse Mitte (ehem. MB 6+, 2008),
- Gesamtleistungswettbewerb RUAG Zentrale, Kleine Allmend Thun (Baufeld B3 2013).

3.1 Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg (2005)

Mit dem Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg vom 22. April 2005 wurden die raumwirksamen Tätigkeiten der fünf Planungspartner VBS, RUAG, Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg und Kanton Bern im Perimeter des ESP Thun Nord / Steffisburg aufeinander abgestimmt.

Das Ziel des Richtplans war es, den ESP Thun Nord / Steffisburg städtebaulich, nutzungs- und verkehrsmässig so zu entwickeln, dass dem Militär und den militärnahen Betrieben ein angemessener Spielraum für die Entwicklung zukommt, gleichzeitig jedoch auf den freiwerdenden Grundstücken und Liegenschaften eine eigendynamische Entwicklung mit hoher Wertschöpfung einsetzen kann.

3.2 Zone mit Planungspflicht R Thun Nord (2003)

Der ESP Thun Nord liegt in der Zone mit Planungspflicht (ZPP) R Thun Nord. Diese ermöglicht ein hohes Mass an Flexibilität für die Nutzung und Gestaltung des Areals.

Nutzungsart

Neben Bauten und Anlagen gemäss Zone für militärische Nutzungen sind auf dem ganzen Areal Nutzungen entsprechend der Zone für Arbeiten gemäss Baureglement der Stadt Thun zulässig. Im Wesentlichen sind dies:

- Dienstleistungs-, Bearbeitungs- und Produktionsbetriebe,
- öffentliche und private Freizeiteinrichtungen,
- Verpflegungsbetriebe,
- Verkaufsräume mit maximal 800 Quadratmetern gedeckter Verkaufsfläche (Lebensmittelläden u. dgl. sind jedoch ausgeschlossen),
- Übergangsnutzungen.

Am westlichen Rand der ZPP ist auf einer Breite von 50 Metern auch eine Wohnnutzung möglich.

Nutzungsmass

Grundsätzlich gilt das Nutzungsmass der Zone für Arbeiten aus dem Baureglement. Entlang der Allmendstrasse sind Gebäude mit einer Höhe von bis zu 30 Metern und einer Tiefe von bis zu 130 Metern zulässig. Wenn es städtebaulich begründet ist und zu einer erhöhten räumlichen Qualität führt, dürfen bei gleichbleibendem Nutzungsmass punktuell noch höhere Bauten realisiert werden. Der Gewässerraum von 21 m ab Aare dient der Aufwertung dieses Raums sowie der Gestaltung eines durchgehenden Uferwegs.

Änderung der ZPP

Aus dem vorliegenden Richtplan ergeben sich veränderte Anforderungen an Nutzungsart und Nutzungsmass der ZPP, so dass eine massvolle Änderung der Zonenvorschriften zu prüfen ist. Insbesondere kann am westlichen Rand der ZPP südlich der Bahn keine Wohnnutzung mehr realisiert werden, da dieser Raum durch einen Grünzug und die Ringstrasse beansprucht wird. Hingegen werden auf dem Baufeld B10 (Uttigenstrasse Nord, siehe Richtplankarte) Wohnnutzungen oder gemischte Nutzungen in Erwägung gezogen.

3.3 Regionales Nutzungskonzept Thun (2009)

Das regionale Nutzungskonzept (NUK) Thun der armasuisse Immobilien zeigt die Entflechtung militärischer und ziviler Nutzungen auf der Kleinen Allmend in drei Phasen auf. Das Konzept sieht vor, die militärischen Nutzungen schwergewichtig südlich der Allmendstrasse zu konzentrieren. Die Konzentrationsphasen erstrecken sich über folgende Zeithorizonte:

- Konzentration 1: 2008–2012,
- Konzentration 2: 2012–2016 (Feuerwerkerareal, Areal Pyrotechnik, MB 6+, Masterplan Uttigenstrasse, Bypass Thun Nord),
- Konzentration 3: 2016–2024 (Areal AKLA +).

Durch die Konzentration und den partiellen Rückzug der Armee aus dem ESP-Areal werden auf der Kleinen Allmend neue Entwicklungsmöglichkeiten für zivile Nutzungen geschaffen. Die Planungsabsichten der armasuisse Immobilien sind für den Richtplan von entscheidender Bedeutung.

3.4 Masterplan RUAG Thun (Uttigenstrasse, 2010)

Der Masterplan über das RUAG-Areal Uttigenstrasse war als Instrument der Qualitätssicherung für die Bauträgerschaft und die Behörden vorgesehen. Der Masterplan entwarf die angestrebte Entwicklung

bezüglich Städtebau, Freiraum und Mobilität. Die Umsetzung des Masterplans wurde sistiert. Verschiedene Ideen sind jedoch in die vorliegende Richtplanung eingeflossen.

3.5 Masterplan Thun Nord (RUAG, 2012)

Der Masterplan Thun Nord der RUAG von 2012 fasst die bestehenden Rahmenbedingungen sowie die Ausgangslage (Ist-Zustand) auf dem Areal zusammen und zeigt die vorhandenen Potentiale und Risiken in einer Gegenüberstellung auf. Er definiert Entwicklungsfelder und -szenarien und stellt mögliche Etappierungsvorschläge für die schrittweise Umsetzung der einzelnen Entwicklungsprojekte dar. In verschiedenen Karten werden Nutzungsabsichten und -empfehlungen sowie konkrete Bebauungsvorschläge für die Baufelder abgegeben. Der Masterplan enthält sowohl Aussagen darüber, welche Areale die RUAG für ihre eigene Entwicklung benötigt, als auch darüber, welche Baufelder für Drittentwicklungen oder den Abtausch mit der armasuisse vorgesehen sind.

Gestützt auf den Masterplan beantragte die RUAG im Frühjahr 2012 dem Gemeinderat der Stadt Thun die Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten um Wohn- und Mischnutzungen sowie Änderungen bezüglich der Ringstrasse. Der Gemeinderat trat vorerst nur auf den zweiten Antrag ein. Über Wohn- und Mischnutzungen will die Stadt erst im Falle von konkreten Projekten auf einzelnen Baufeldern entscheiden.

Der Masterplan und die Antwort des Gemeinderates bildeten die Ausgangslage für die Strategie zur Güteroptimierung zwischen RUAG und armasuisse, die im Sommer 2012 besprochen wurde.

3.6 Kantonaler Strassenplan Bypass Thun Nord (2012)

Das Gesamtkonzept Bypass Thun Nord besteht aus dem kantonalen Strassenplan Bypass Thun Nord und den Begleitprojekten der Gemeinden Thun und Steffisburg. Im Zentrum des Strassenprojekts stehen der Autobahnzubringer A6, der auf der Glättimühle in einen Turbokreisel mündet, und die neue Aarequerung, die auf der Glättimühle vom Autobahnzubringer abzweigt und dem Logistikcenter-Areal entlang über die Aare und durch den ESP Thun Nord zur Allmendstrasse führt.

Der Bypass wurde schon früh in die Planungen innerhalb des ESP-Perimeters integriert. Der kantonale Strassenplan diente als Grundlage für die Entwicklungsstrategie Nutzung/Städtebau sowie für den Teil Erschliessung des neuen Richtplans ESP Thun Nord.

3.7 Entwurf Überbauungsordnung „Erschliessung und Aussenraum ESP Thun Nord“ (2014)

Seit Anfang 2012 befasst sich ein Projektausschuss unter Leitung der Geschäftsstelle ESP Thun Nord / Steffisburg und der Beteiligung von armasuisse, RUAG Real Estate AG, Tiefbauamt, Planungsamt und Städtebau der Stadt Thun sowie Ingenieuren und Landschaftsarchitekten mit der Ausarbeitung der Überbauungsordnung (UeO) „Erschliessung und Aussenraum ESP Thun Nord“.

Die UeO bezweckt die Regelung der Erschliessung und der Aussenräume im Geltungsbereich der ZPP R Thun Nord. Mit der UeO werden Verkehrsflächen (Strassenflächen und -ränder, Gehwege), Plätze, öffentlich zugängliche Vorplätze und Nebenflächen sowie Grünflächen festgelegt. Bei der Erarbeitung wurden neben dem motorisierten Individualverkehr, dem Fuss- und Veloverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr ebenfalls die Anforderungen an die unterirdische Infrastruktur berücksichtigt.

Die UeO umfasst auch den Uferbereich der Aare und gilt als Uferschutzplan nach See- und Flussufergesetz (SFG). Die Überbauungsvorschriften werden ergänzt durch ein Realisierungsprogramm SFG, in dem die verschiedenen Massnahmen im Uferbereich beschrieben sind.

Als Grundlagen für die Erarbeitung der UeO dienten der vorliegende Richtplan und das städtebauliche Konzept des Ateliers Wehrlin aus dem Jahr 2010. Dieses baut auf dem Vorhandenen auf und verdichtet den Raum zu einem urbanen System aus Aussenräumen mit Erschliessungsfunktion und Aufenthaltsqualität sowie bestehenden und neuen Bauten.

3.8 Strategie Stadtentwicklung (2009)

Der Thuner Gemeinderat veröffentlichte im Mai 2009 eine Strategie zur Stadtentwicklung. Sie hält die längerfristigen Ziele der Entwicklung fest, orientiert die Bevölkerung über die Absichten der Behörden und Verwaltung, setzt die Schwerpunkte für die Umsetzung und zeigt, wie die personellen und finanziellen Ressourcen einzusetzen sind. Die Strategie Stadtentwicklung löste den bisherigen Richtplan Stadtentwicklung ab. Faktisch ist der Richtplan jedoch noch gültig. Er soll mit der nächsten Ortsplanungsrevision aufgehoben werden.

Den Kern der Strategie Stadtentwicklung bilden 10 Schlüsselaufgaben. Sie umfassen laufende Projekte und Aspekte des weiteren Handlungsbedarfs, die eine besonders grosse Wirkung in Beziehung auf die angestrebten Zielsetzungen entfalten und gleichzeitig ein aktives Engagement der politischen Führung bei der Umsetzung verlangen. Eine Schlüsselaufgabe betrifft den ESP Thun Nord, der als bedeutendes Areal für eine intensive wirtschaftliche Entwicklung mit hohem Nutzungspotential gilt.

Für die Stadt stehen vier räumliche Ziele im Zentrum der Entwicklung der Kleinen Allmend:

- qualitätsvoller städtebaulicher Auftritt entlang der Allmendstrasse,
- durchgehendes Öffnen der Uttigenstrasse für den Langsamverkehr (Anbindung des Lerchenfeldquartiers an die Stadt),
- Aufwerten und Freihalten des Aareraums als Naherholungsraum für die Bevölkerung (inkl. gezielter Rückbauten),
- direkte Anbindung an den Autobahnanschluss Thun Nord (Bypass/Aarequerung).

Die Bemühungen der Stadt konzentrieren sich auf eine konsequente und qualitätsvolle Umsetzung der Ziele.

3.9 Projekt überkommunale Nutzungsplanung (2009)

Der Entwicklungsraum Thun (ERT) startete im Jahr 2009 zusammen mit der Stadt Thun und den Gemeinden Steffisburg, Spiez, Uetendorf und Heimberg das Projekt „überkommunale Nutzungsplanung“, das als Modellvorhaben der 2. Generation im Rahmen der Agglomerationspolitik durch das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und vom Bundesamt für Landwirtschaft (BLW) unterstützt wurde.

Die ursprüngliche Zielsetzung des Projekts, überkommunal freie Reserven an zentralen Standorten zusammen zu legen, liess sich aufgrund des Mangels an verfügbaren, unüberbauten Flächen nicht weiterverfolgen. So rückten bereits genutzte Standorte, wie z. B. der ESP Thun Nord für die Konzentration der Arbeitszonen in den Fokus. Das Projekt führte zum Ergebnis, einen regionalen Arbeitszonenpool (AZ-Pool) mit dem ESP Thun Nord als Kerngebiet zu schaffen.

Für die Umsetzung wurden fünf konkrete Anträge an die beteiligten Gemeinden formuliert. Einer davon betrifft den Aufbau eines regionalen Arbeitszonenmanagements und die Bildung einer Träger-schaft für den AZ-Pool. Die Gemeinden stimmten den Anträgen im Herbst 2011 zu. Die Umsetzung der Aufträge erfolgt koordiniert mit der Entwicklung des ESP Thun Nord.

3.10 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (2012)

Das regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW) ist ein behördenverbindliches regionales Konzept zur Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlung. Es wird im Normalfall durch die jeweiligen Regionalkonferenzen der sechs RGSK-Perimeter im Kanton Bern erarbeitet. Da im westlichen Berner Oberland keine Regionalkonferenz besteht, war der Kanton bei der Erarbeitung des RGSK TOW federführend. Unterstützt wurde er durch die drei für diesen Perimeter zuständigen Planungsregionen Entwicklungsraum Thun (ERT), Kandertal (KA) und Obersimmental-Saanenland (OSSA), sowie die regionale Verkehrskonferenz Oberland West (RVK 5).

Das RGSK TOW besteht aus einem Bericht (Teil I), der eine ausführliche Analyse des Planungsgebiets, den Referenzzustand 2030, Ziele und Strategien sowie das behördenverbindliche Leitbild enthält und aus dem Massnahmenkatalog und den RGSK-Karten (Teil II). Behördenverbindlich sind folgende Teile:

- Ziele und Strategien (inkl. Entwicklungsleitbild),
- Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke,
- Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr,
- RGSK-Karten.

Die behördenverbindlichen Teile aus den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung Thun der 1. und 2. Generation (vgl. Kap. 3.11 und 3.12) sind im RGSK TOW enthalten.

Im November 2012 wurde das RGSK TOW durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt. Es soll alle vier Jahre überarbeitet werden. Im RGSK TOW werden konkret in den Massnahmen E2 (Entwicklungsgebiete) und M13 (motorisierter Individualverkehr) Aussagen zum ESP Thun Nord gemacht. Der vorliegende Richtplan entspricht den jeweiligen Zielsetzungen und Massnahmen.

3.11 Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, 1. Generation (2007)

Das Agglomerationsprogramm stützt sich auf die Agglomerationspolitik des Bundes. Es hat als Instrument zwei Funktionen:

- Es stellt für die Agglomerationen ein Koordinations- und Führungsinstrument für die Politikbereiche Verkehr und Siedlungsentwicklung dar.
- Formal stellt es das Instrument dar, mit dem die Trägerschaften in den Agglomerationen dem Bund einen Antrag auf Subventionierung ihrer Verkehrsinfrastrukturen gemäss Infrastrukturfondsgesetz (IFG) vorlegen.

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP V+S) Thun der ersten Generation wurde 2007 dem Bund eingereicht. Es handelte sich dabei um einen Zusatzbericht, der die Vorgaben aus der Zwischenbeurteilung des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) von 2005 umsetzte. Der statistische Perimeter der Agglomeration Thun, der den Rahmen des AP V+S Thun bildet, umfasst die 10 Agglomerationsgemeinden Thun, Steffisburg, Spiez, Heimberg, Uetendorf, Seftigen, Uttigen, Thierachern, Hilterfingen und Oberhofen.

Nach dem Prüfprozess durch den Bund und dem daraus folgenden Prüfbericht (2009) wurde anfangs 2011 die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton abgeschlossen. Mit der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung verpflichtete sich der Bund zur Mitfinanzierung der darin enthaltenen Massnahmen zum Finanzierungssatz von 40 %. Der Finanzierungssatz wurde durch den Bund aufgrund der Gesamtbewertung des Agglomerationsprogramms Thun bestimmt. Auf der anderen Seite verpflichtete sich der Kanton im Rahmen seiner Zuständigkeiten, zur Einleitung und Durchführung der Massnahmen der Leistungsvereinbarung.

Zurzeit werden die ersten durch den Bund mitfinanzierten Projekte umgesetzt oder zur Umsetzung vorbereitet. Die bedeutendste Massnahme aus dem AP V+S Thun 1. Generation ist die Umsetzung des

Bypasses Thun Nord, der auch für die Entwicklung im ESP Thun Nord massgebend ist. Der Kanton hat seinerseits dem Verpflichtungskredit für den Bypass im Sommer 2012 zugestimmt.

3.12 Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung, 2. Generation (2012)

Das Agglomerationsprogramm Thun der 2. Generation ist eine Weiterführung des Agglomerationsprogramms Thun der 1. Generation (vgl. Kap. 3.11). Es wurde im Sommer 2012 dem Bund eingereicht. Die Umsetzung der Massnahmen startet ab 2014.

Auch das zweite Agglomerationsprogramm enthält wichtige Grundsätze und Massnahmen für die Entwicklungen im ESP Thun Nord (z. B. Erschliessung Ringstrasse, Langsamverkehrsverbindungen usw.). Ebenso bietet das AP neue Ansätze bezüglich der öV-Erschliessung des ESP (vgl. Kap. 3.13). Ob und zu welchen Konditionen die Massnahmen schlussendlich durch den Bund mitfinanziert werden, steht erst nach Abschluss der Leistungsvereinbarung (2014) fest.

3.13 ÖV-Strategie Agglomeration Thun (2011)

Im Rahmen des AP V+S Thun 2. Generation wurde eine öV-Strategie für die Agglomeration Thun erarbeitet. Der öffentliche Verkehr ist ein wesentlicher Faktor der Steuerung und Entwicklung einer Agglomeration. Eine Abstimmung zwischen der Siedlungsentwicklung und dem öV ist für eine gezielte Entwicklung zwingend. Die öV-Strategie zeigt auf, wie der ESP Thun Nord einst durch den öV erschlossen werden könnte. Die Überlegungen aus dem öV-Konzept Thun Nord (2006) wurden integriert und weiter entwickelt.

Zusätzlich zur Erschliessung durch den Bus wurde für die mittel- bis langfristige Entwicklung auch eine neue S-Bahn-Haltestelle im ESP Thun Nord thematisiert. Die neuen Erkenntnisse wurden im AP V+S Thun 2. Generation berücksichtigt.

3.14 Landschaftsrichtplan Region Thun-InnertPort (2008)

Der 2008 genehmigte Landschaftsrichtplan der Region Thun-InnertPort verfolgt als oberstes Ziel die nachhaltige Nutzung einer intakten Landschaft. Die Landschaftsplanung leistet einen Beitrag zur Erhaltung und Entwicklung der vielfältigen und ökologisch wertvollen Landschaft der Region.

Entsprechend einem Umsetzungsprogramm werden Massnahmen in den folgenden Bereichen umgesetzt:

- allgemeine Massnahmen, die modulübergreifend von Bedeutung sind,
- räumlich zugeordnete Massnahmen, die grössere gemeinde- oder regionsübergreifende Gebiete bezeichnen und ein gezieltes Vorgehen für die Gestaltung und Entwicklung dieser räumlichen Einheiten aufzeigen und festlegen,
- thematische Massnahmen, die sich auf die Schwerpunktthemen Fauna, Flora/Wald/Landwirtschaft, Freizeit, Erholung, Tourismus und Gewässer beziehen und Aspekte wie Nutzung, Entwicklung und Schutz berücksichtigen.

Für den Perimeter des Richtplans ESP Thun Nord ist speziell die Massnahme R8 „Aarelandschaft Thun–Bern“ relevant. Weiter sind die Massnahmen R11 „Masterplan Landschaft und Siedlung Bypass Thun Nord“ und E1 „Ausgangspunkte der Erholung“ von Bedeutung.

Behördenverbindlich ist der Landschaftsrichtplan im Teil B für die Gemeinden, die Region und die zustimmenden kantonalen Fachstellen.

3.15 Kantonaler Richtplan (Stand 2013)

Der Richtplan des Kantons Bern, der im Jahr 2007 erarbeitet und zuletzt im Jahr 2012 angepasst wurde, ist eines der Führungsinstrumente der Regierung, das den Rahmen für konsolidierte Sachplanungen, Leitbilder und Konzepte des Kantons bildet. Er enthält richtungweisende Festlegungen und setzt bei denjenigen Massnahmen Prioritäten, bei denen Handlungsspielräume bestehen und die grosse Wirkung erzielen können.

Der Richtplan umfasst Ziele und Massnahmen, die aus fachlicher Sicht für die angestrebte Raumordnung des Kantons prioritär sind. Zudem setzt der Regierungsrat aus politischer Sicht zusätzliche Prioritäten, indem er acht Massnahmen bei der Umsetzung vorrangig behandelt. Diese zielen darauf ab, die Kräfte auf Gebiete zu konzentrieren, die wirtschaftlichen Erfolg versprechen, sowie den ländlichen Raum zu stärken und in Abstimmung mit den Regionen den Richtplan effizient zu bewirtschaften.

Eine dieser acht prioritären Massnahmen ist die Realisierung kantonaler Entwicklungsschwerpunkte (ESP) (Massnahme C_04). Der ESP Thun Nord wird mit der höchsten Priorität „Premium“ eingestuft.

3.16 Projekt Aarewasser (2009)

Der Kanton Bern, die 18 Aare-Anliegergemeinden und die Schwellenkorporation Aare-Zulg-Korrektion haben das Projekt „nachhaltiger Hochwasserschutz Aare Thun–Bern“ erarbeitet. Als Hauptproblem an der Aare zwischen Thun und Bern erwies sich die zunehmende Sohlenerosion der Aare, ausgelöst durch die Verbauungen und Umleitungen der Zuflüsse. Die daraus resultierende Senkung des Grundwasserspiegels und der Zerfall der Uferbauwerke können nur durch Sohlenstabilisierung und weitere bauliche Massnahmen für den Hochwasserschutz verhindert werden.

Ziel des kantonalen Wasserbauplans im Bereich Uttigen-Heimberg ist es, der Aare mehr Raum und somit mehr Material zu geben. Im Bereich des ESP (flussabwärts bis zur Mündung der Zulg) ist eine Erneuerung der Uferanlagen mit Natursteinblöcken geplant. Raumrelevant für die Planungen im ESP ist das bestehende Bauverbot im Gewässerraum (gemäss ZPP), das der Aufwertung des Aareraums sowie der Gestaltung eines durchgehenden Uferwegs dienen soll.

Mit dem Projektkredit wird bis 2015 gerechnet. Bei idealem Verlauf wird im Winter 2015/16 mit der Umsetzung begonnen. Die Festlegungen zum Uferbereich, insbesondere zum Uferweg, fliessen in die Planung des ESP Thun Nord ein.

4 Ziele des Richtplans und Vorgehen

4.1 Nachhaltige Entwicklung als Ziel

Die Kleine Allmend, das Gebiet nördlich der Allmendstrasse, ist aufgrund ihrer Grösse, Lage und Positionierung von zentraler Bedeutung für die Stadtentwicklung von Thun. Das Betriebsgelände, das bis vor wenigen Jahren ausschliesslich militärisch genutzt wurde, wird schrittweise geöffnet und Teil der öffentlich zugänglichen Stadtstruktur. Dementsprechend werden die Entwicklungsziele, die sich nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit richten, hoch angesetzt.

Gesellschaftliche Anforderungen

Es wird eine ortsverträgliche Entwicklung angestrebt, die einerseits im Massstab auf vorhandene Strukturen eingeht und andererseits gezielt neue Akzente in den Bereichen Bau und Aussenraum setzt. Es soll ein neues Stück Stadt entwickelt werden, das funktioniert, belebt ist, eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist und eine sinnvolle Ergänzung zum Bestehenden darstellt. Es werden Synergien zwischen den verbleibenden militärischen Nutzungen und den neuen Entwicklungen angestrebt. Zudem soll Akzeptanz in der Bevölkerung geschaffen werden.

Ökonomische Anforderungen

Der Aufwand für die Arealentwicklung (Entwicklung, Erschliessung usw.) und der Ertrag (Steuern, Beiträge usw.) der Stadt sollen in einem positiven Verhältnis zueinander stehen. Auch bei den beteiligten Grundeigentümerschaften sollen Aufwand und Ertrag der Arealentwicklung in einem günstigen Verhältnis stehen.

Die Planung schafft marktfähige Grundstücke, und die resultierenden Immobilienprodukte entsprechen der Nachfrage und sind kosteneffizient.

Ökologische Anforderungen

Vorhandene Naturelemente (Bäume, Baumgruppen, Ruderalflächen) werden geschont und neu in Wert gesetzt. Im Rahmen der vorgegebenen Nutzung soll der Planungssperimeter einen hohen Grünanteil im Bereich der Strassen und Plätze aufweisen. Dies wird einerseits durch einen übergeordneten Grünzug und andererseits durch eine massvolle Durchgrünung der einzelnen Areale erreicht. Der Uferbereich der Aare wird im Zusammenspiel mit der wertvollen vorhandenen Bausubstanz entwickelt. Der Grad der Versiegelung wird auf ein funktional erforderliches Minimum reduziert.

Weiter werden die Voraussetzungen für energiesparende Baustrukturen geschaffen und Synergien bei der Energieversorgung ausgeschöpft.

Es wird ein attraktives Langsamverkehrsnetz geschaffen, und das Strassensystem erfüllt die Voraussetzungen für eine flexible Buserschliessung.

4.2 Instrumentelle Ziele des Richtplans

Der revidierte Richtplan ermöglicht eine dynamische Entwicklung des ESP Thun Nord. Er koordiniert die verschiedenen Nutzungsansprüche und die teilareal- resp. themenbezogenen Entwicklungen optimal und stimmt sie aufeinander ab. Zudem regelt er die Verfahren zur rechtzeitigen Umsetzung der für die Entwicklung des Areals wichtigen Aufgaben (z. B. Erschliessung, Infrastruktur, Altlasten).

Der Richtplan wird auf eidgenössische, kantonale und kommunale Planungsinstrumente sowie auf andere Bereiche abgestimmt. Er zeigt durch verschiedene Realisierungshorizonte die zeitliche Entwicklung des Areals auf und verknüpft Raum- und Verkehrsplanung sowie Standortmarketing miteinander.

Durch den Richtplan wird die Planungssicherheit für die Grundeigentümer und für Investoren erhöht.

4.3 Vorgehen

Am 17. Oktober 2008 beschloss der Begleitausschuss ESP Thun Nord / Steffisburg, den Richtplan zu überarbeiten, und setzte dazu eine Projektorganisation ein. Die ESP-Geschäftsstelle stellte das Projektteam zusammen und holte bei den einzelnen Teilnehmern sowie bei Fachstellen Grundlagen, Informationen und Pläne ein.

In einer ersten Sitzung im Rahmen des Projektausschusses wurden die Gründe und Ziele der Revision des alten Richtplans, das Vorgehen sowie die Inhalte und die Form des neuen Richtplans diskutiert. In weiteren Sitzungen im Projektteam stand die Erfassung der Ziele und Erwartungen von Seiten der Stadt Thun, der Gesellschafter und des Kantons an den ESP Thun Nord und den Richtplan (Funktionen) im Mittelpunkt.

Im Verlauf einer weiteren Projektausschuss-Sitzung wurden der Inhalt und die Form des Richtplans verabschiedet und die Aufträge zur Erarbeitung der Entwicklungsstrategie Nutzung/Städtebau sowie der Elemente Erschliessung/Verkehr und Aussenräume an Experten vergeben.

Die Erarbeitung der einzelnen Themen erfolgte in kleineren Arbeitsgruppen. Die Zwischenresultate und Variantenvorschläge wurden darauf folgend durch den Projektausschuss und den Begleitausschuss verabschiedet. Während der Erarbeitung galt es, wichtige Elemente wie Städtebau, Nutzung, Aussenraum und Erschliessung aufeinander abzustimmen. Dies erforderte mehrere Sitzungen im kleinen Rahmen mit der Stadt Thun und den für Städtebau und Verkehrsplanung Verantwortlichen.

Auch zu den Themen Infrastruktur und Verfahren mussten ausserordentliche Sitzungen einberufen werden. Betreffend Verfahren wurde mit einem beigezogenen Juristen nach optimalen Lösungen bezüglich der Planungsinstrumente gesucht. Über das gesamte Gebiet liegt eine einzige ZPP. Diese Ordnung hat bisher bei Baubewilligungsverfahren für Unsicherheit gesorgt und musste deshalb diskutiert und geklärt werden. Betreffend Infrastruktur fand eine Sitzung mit Beteiligten der armassuisse Immobilien und des Tiefbauamtes der Stadt Thun statt, um die Eigentümerverhältnisse der ober- und unterirdischen Infrastruktur (Erschliessung, Ver- und Entsorgung) klar zu regeln und die Infrastruktur derjenigen Areale, die abgestossen werden, in die öffentliche Hand zu überführen.

Im Jahr 2010 wurde in Zusammenarbeit mit dem Atelier Wehrli (Städtebau) und dem Architekten David Ganzoni ein städtebauliches Konzept erarbeitet. Dieses diente als Grundlage für den vorliegenden Richtplan.

Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung nach Art. 58 des Baugesetzes des Kantons Bern fand vom 18. November 2010 bis am 31. Januar 2011 statt. In diesem Zeitraum gingen 17 schriftliche Stellungnahmen ein. Davon stammten sieben Eingaben von Gemeinden, zwei Eingaben von Parteien, je eine Eingabe von Bund und Kanton sowie je drei Eingaben von Organisationen und anderen Unternehmungen. Die Auswertung der Eingaben führte zu verschiedenen Anpassungen des Richtplans und ist im Mitwirkungsbericht vom 18. April 2011 beschrieben.

Vorprüfung

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung führte zum revidierten Richtplan eine Vorprüfung durch. Die Planung wurde aufgrund der Anmerkungen der kantonalen Stellen angepasst.

4.4 Planungsablauf

- Oktober 2008 bis August 2010 Ausarbeiten der Richtplanänderung
- 18. November 2010 bis 31. Januar 2011 Öffentliche Mitwirkung zur Richtplanänderung
- 2011 bis 2013 Anpassungen aufgrund der Mitwirkung und weiteren Entwicklungen
- 28. Oktober 2013 Vorprüfung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung
- 13. Februar 2014 Beschlussfassung der Stadt (über die Richtplanänderung beschliesst der Gemeinderat)
- anschliessend Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

5 Entwicklungsstrategie Nutzung/Städtebau

5.1 Die „Verbotene Stadt“ öffnet sich

Die Kleine Allmend hat während fast eines Jahrhunderts als geschlossene Siedlungseinheit funktioniert. Nun öffnet sich dieses Stück Stadt schrittweise und wird Teil der vernetzten Stadtstruktur von Thun. Dabei können die spezifischen Qualitäten des Orts neu in Wert gesetzt werden.

Das Gebiet Kleine Allmend wurde Anfang des 20. Jahrhunderts für militärische Nutzungen entwickelt. Neben der mittelalterlichen Altstadt und dem Seefeldquartier ist die Kleine Allmend der einzige Teil der Stadt Thun, der systematisch angelegt wurde (vgl. Abb. 3). Die einheitliche, weitgehend auf die Allmendstrasse ausgerichtete Geometrie und der rechtwinklige Aufbau des Systems von Erschliessung und Baustruktur sind besondere Merkmale.

In einem rund 60 ha grossen Dreieck, das durch die Allmendstrasse, die kanalisierte Aare und das Lerchenfeldquartier begrenzt ist, findet sich heute eine heterogene Baustruktur, die Zeugnis von grundlegend verschiedenen Phasen der Entwicklung ablegt (siehe Abb. 2 und 4). Frühe Bauten aus der Zeit der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert verdeutlichen die hohe damalige Wertschätzung und kulturelle Bedeutung der Armee. Während gewisse Bauten der klassischen Moderne verpflichtet sind, gibt es auch viele neuere, reine Zweckbauten. Der Gebäudezustand ist sehr unterschiedlich.



Abbildung 2: Blick über die Thuner Allmend Richtung Südwesten. Der ESP Thun Nord umfasst das Dreieck rechts im Bild.



Meier-Weiss Atlas 1802. Die Aare fliesst frei. Die Wegverbindung Richtung Westen und die Bernstrasse sind eingetragen. Das Siedlungsgebiet von Thun beschränkt sich auf die heutige Altstadt.



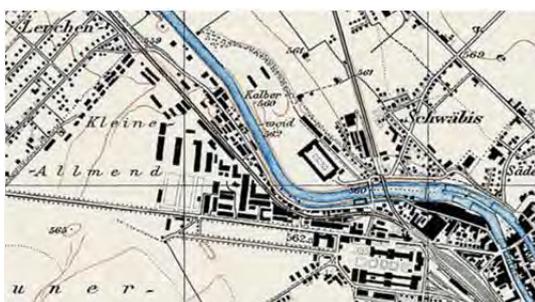
Dufourkarte 1845–1865. Noch hat die Aare einen weitgehend freien Lauf. Die beiden Verbindungen sind gefasst in neu ausgebauten Ortsverbindungsstrassen: Allmendstrasse und Bernstrasse. Die 1859 eröffnete Eisenbahnlinie ist eingetragen.



Siegfriedkarte 1886. Die Aare ist gebändigt und fliesst in einem Kanal. Entlang der Allmendstrasse sind Kasernenanlagen, Zeughäuser und ein Laboratorium entstanden.



Siegfriedkarte 1924. Die militärisch genutzten Areale im Westen des Stadtzentrums werden verdichtet. Die Konturen des Lerchenfeldquartiers zeichnen sich ab.



Siegfriedkarte 1948. Das Lerchenfeldquartier ist weitgehend in seiner heutigen Ausdehnung konsolidiert. Die weitere Besiedlung der Kleinen Allmend hat eingesetzt.



Karte 1:10'000 Anfang 21. Jh. Die Kleine Allmend ist nun weitgehend überbaut. Diese Bebauung richtet sich geometrisch auf die Allmendstrasse aus.

Abbildung 3: Entwicklung des Gebiets seit Anfang des 19. Jahrhunderts.



Abbildung 4: Ausschnitt der Kleinen Allmend: Bebauung aus verschiedenen Zeiträumen in orthogonaler Ausrichtung.

Folgende städtebauliche und landschaftliche Potenziale sind von besonderer Bedeutung:

- Die Allmendstrasse ist die ordnende Achse und die „Adresse“ für die hier liegenden Funktionseinheiten der Armee, der RUAG und anderer ansässiger oder später zuziehender Institutionen und Betriebe.
- Die Realisierung des Bypasses Thun Nord bringt für den Raum Kleine Allmend eine neue Erschliessungsqualität mit direkter Autobahnanbindung.
- Die stark frequentierte Bahnlinie von internationaler Bedeutung trennt den Raum Uttigenstrasse vom zentralen Bereich ab, bietet jedoch auch ein willkommenes „Schaufenster“ für die Präsentation und Vermarktung des Entwicklungsschwerpunktes.
- Die Tatsache, dass die Allmendstrasse auf einer Länge von 900 Metern eine Siedlungsgrenze ist, macht die „Front“, die „Adresse“ an der Allmendstrasse für ein bestimmtes Segment von Nutzern besonders interessant. Die Öffnung zur Grossen Allmend, zur weiteren Landschaft und zur Stockhornkette ist eine ausserordentliche Qualität des Orts.
- Der Aareraum trägt als nahe gelegener Grün- und Erholungsraum wesentlich zur Attraktivität des Entwicklungsschwerpunktes bei. Die Anforderungen des See- und Flussufergesetzes (SFG) sind einzuhalten.

Durch den teilweisen Rückzug und die Konzentration der Nutzungen des VBS und der RUAG auf bestimmte Areale wird ein erheblicher Teil des Geländes frei für Drittnutzungen. Die Arealfläche hat die Grösse eines Quartiers von Thun. Dementsprechend gross ist die Bedeutung für die künftige Stadtentwicklung.

5.2 Thun goes West

Mit der Neupositionierung des Raums Kleine Allmend als Wirtschaftspark entsteht entlang der Aare eine Sequenz von Stadträumen von übergeordnetem Interesse. Diese neue Achse ist eine einmalige Chance für die Stadtentwicklung.

Die Umnutzungen der ehemaligen Produktionsareale Selve und Emmi grenzen an das Innenstadtgebiet an, das aus der Altstadt, dem Bälliz und dem Bahnhofgebiet besteht. Dort wurden und werden spezifische neue Angebote von übergeordnetem Interesse generiert. Die Öffnung und Umnutzung der Kleinen Allmend knüpft geographisch und thematisch daran an und schafft eine grundsätzlich neue Spannweite von Orten, die im erhöhten Besucherinteresse liegen. Letztlich entsteht eine Sequenz von Räumen mit spezifischen Angeboten von übergeordnetem Interesse, die entlang der Aare vom Thunersee bis an die Peripherie der Stadt reicht (vgl. Abb. 5). Sie schliesst das Kultur- und Kongresszentrum KKThun, die Schadau, die Innenstadt (Altstadt, neue Geschäftsgebiete, Bahnhofgebiet), das Emmi- und Selve-Areal sowie künftig ebenso die Kleine Allmend ein (vgl. Abb. 6).



Abbildung 5: Sequenz von Orten und Räumen von übergeordneter Bedeutung.

5.3 Identität weiter entwickeln

Wie zahlreiche Beispiele erfolgreicher Umnutzungen zeigen, spielen die Geschichte des Orts und die vorhandenen Bauten und Aussenräume, Zeichen und Bedeutungen bei der funktionalen und baulichen Neuinterpretation eine wichtige Rolle.

Die vorhandene prägende Struktur aus öffentlichen Räumen und Bauten gibt einen Rahmen für eine Weiterentwicklung vor, so dass städtebaulich nicht auf der grünen Wiese begonnen werden muss. Alt und Neu können symbiotisch zusammengeführt werden. Die bestehenden stadträumlichen Ansätze sind so stark und prägend, dass darauf aufgebaut werden kann. Der Baubestand ist in verschiedener Hinsicht von grundsätzlicher Bedeutung.

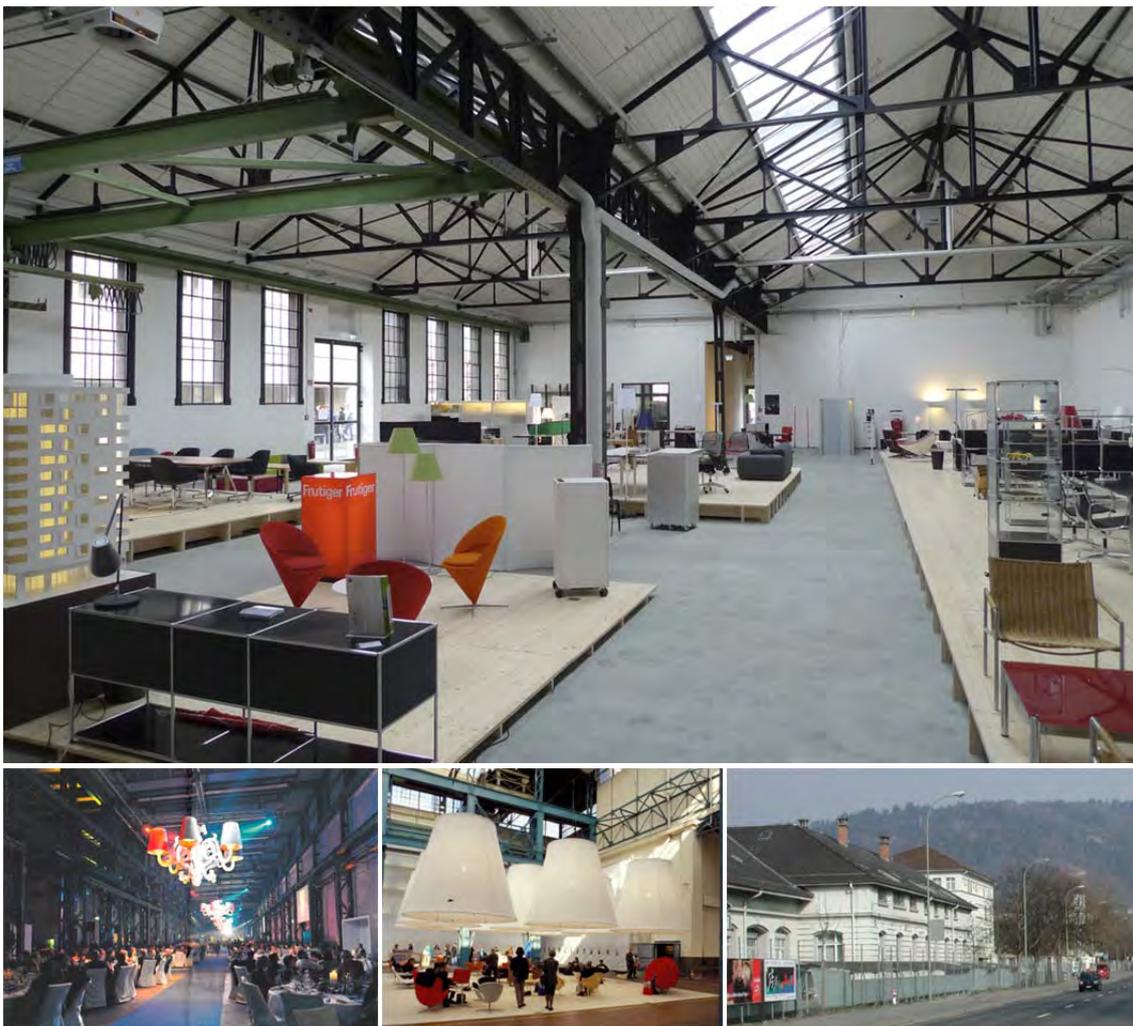


Abbildung 6: Der Raum Kleine Allmend bietet ein grosses Potenzial für das Umnutzen und Erneuern bestehender Bausubstanz (Bild unten rechts). Die Beispiele Selve-Areal (oben) und Zürich (unten links und Mitte) zeigen die Vielfalt von Möglichkeiten dazu.

Kulturhistorische Bedeutung der Bausubstanz

Auf dem Areal befinden sich zahlreiche Bauten, die von kulturgeschichtlicher Bedeutung sind und dem Denkmalschutz unterliegen. Derzeit wird das militärische Inventar HOBIM in jenes der Stadt Thun überführt. Dafür ist die kantonale Denkmalpflege zuständig. Die Inventarisierung war zum Zeitpunkt der Genehmigung des vorliegenden Richtplans noch nicht abgeschlossen. Ein Auszug aus dem Entwurf des Inventars lag jedoch vor und ist in Abbildung 7 und im Massnahmenblatt A11 abgebildet.

Der im Richtplan abgebildete Auszug hat lediglich hinweisenden Charakter. Bereits bekannte Konflikte mit den Entwicklungsabsichten des Richtplans sowie das weitere Vorgehen werden in den Massnahmenblättern aufgezeigt. Sie sind im Rahmen der Nutzungsplanung oder im Baubewilligungsverfahren abschliessend zu klären. Dafür ist eine umfassende Interessenabwägung erforderlich. Das Aufzeigen eines Nutzungskonflikts allein reicht nicht aus.

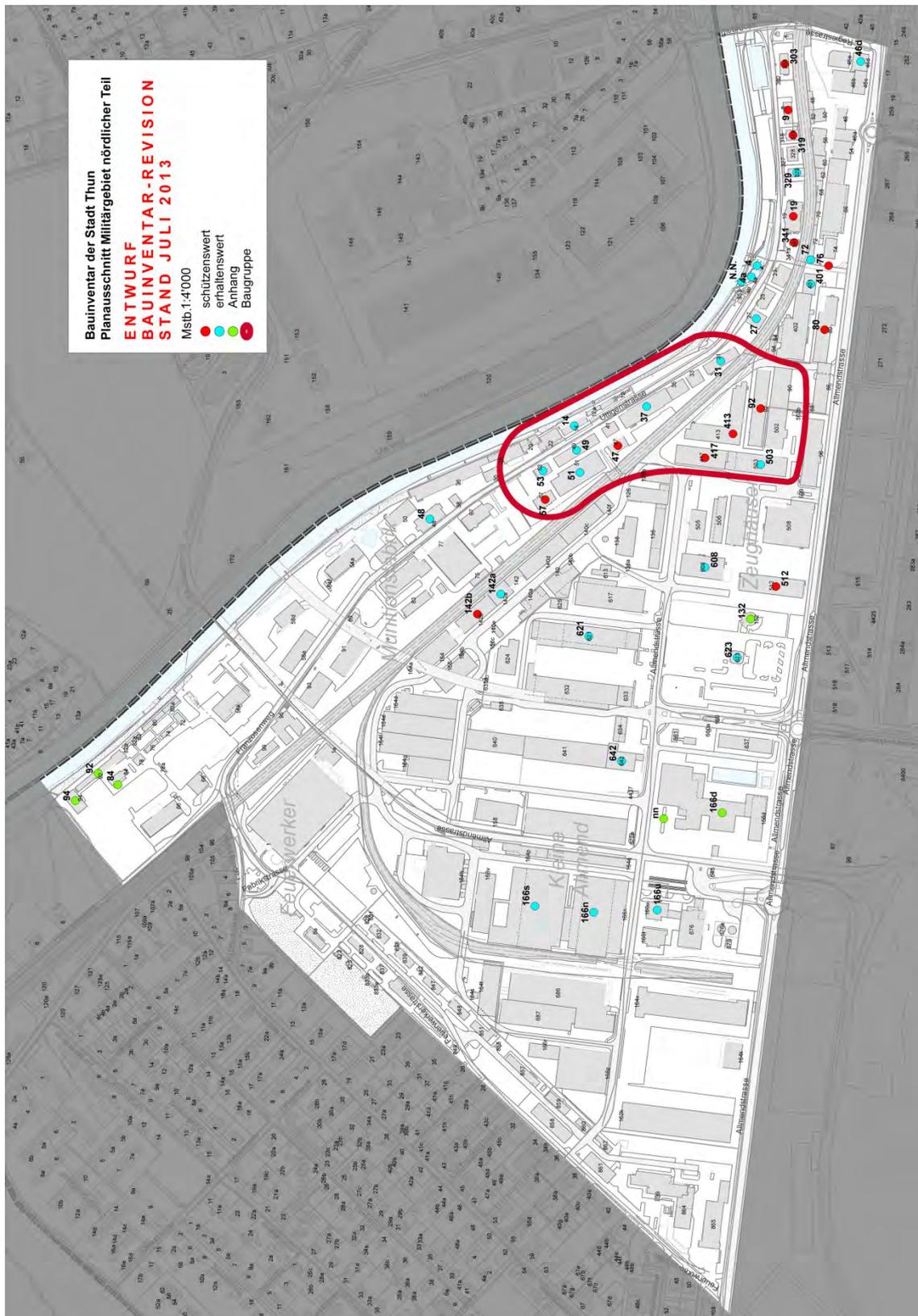


Abbildung 7: Übersicht über die erhaltens- und schützenswerten Gebäude nach Bauinventar (blau bzw. rot markiert), Auszug aus Entwurf Stand Juli 2013 mit hinweisendem Charakter.

Umnutzungspotenzial der vorhandenen Bausubstanz

Die realisierte Dichte und der bauliche Zustand bestehender Bauten sind ebenfalls wichtige Aspekte für die Entwicklung des Gebiets. Eine grössere Anzahl von Bauten wird auf mittlere oder längere Sicht stehen bleiben, weil ihre Weiternutzung wirtschaftlich attraktiv ist (vgl. Abb. 8). An der Uttigenstrasse wurde bereits eine Reihe von kulturhistorisch und architektonisch wertvollen Bauten in vorbildlicher Weise saniert (vgl. Abb. 9).



Abbildung 8: Das L-förmige Gebäude Nr. 413 hat ein aussergewöhnliches architektonisches und nutzungsmässiges Potenzial.

Eignung für Zwischennutzungen

Angesichts des beschränkten Nachfragedrucks nach Neubauarealen und angesichts der vielen nicht abgeschriebenen Baustrukturen machen auch Zwischennutzungen Sinn. Dazu ist ein Bewirtschaftungskonzept erforderlich. Bei den Zwischennutzungen hat es sich um zonenkonforme Nutzungen zu handeln, nicht um sogenannte Übergangsnutzungen (zonenfremde Nutzungen) gemäss Art. 25 Baureglement der Stadt Thun.



Abbildung 9: Im Bereich Uttigenstrasse sind durch die RUAG bereits beispielgebende Umnutzungen vorgenommen worden.

Eigentümerstrategien

Von grosser Bedeutung für die Arealentwicklung sind die Strategien von armasuisse Immobilien und RUAG. Diese bestimmen die Spielräume wesentlich:

Das VBS zieht sich mittel- bis langfristig auf drei Standorte (Kernbereiche) zurück (vgl. Abb. 10). Es handelt sich einerseits um ein weitgehend überbautes Areal beim alten Zeughaus (Wäscherei, Baufeld B2.3) an der Allmendstrasse, das General-Herzog-Haus mit Umschwung (Baufeld B2.1) sowie das Hochregallager (Baufeld B2.2). Der Rückzug erfolgt gestaffelt und sollte in den nächsten 10–20 Jahren abgeschlossen sein. Damit werden fünf Areale für Drittnutzer frei.

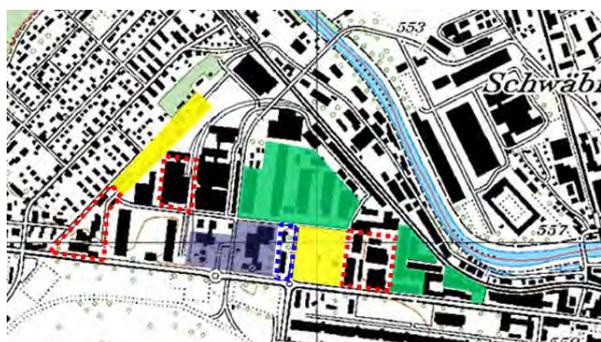


Abbildung 10: Arealübersicht. Hierbei handelt es sich um eine Arbeitsgrundlage. Die verbindlichen Baufelder sind der Richtplankarte zu entnehmen. Quelle: armasuisse Immobilien.

Die RUAG ist daran, das Gebiet Uttigenstrasse, zwischen Bahnlinie und Aare, zu entwickeln. Dabei werden Bauten saniert und neuen Nutzungen zugeführt sowie Aussenräume neu gestaltet. Die Arbeiten sind auf den Masterplan RUAG von 2010 abgestimmt. Es besteht die Absicht in diesem Gebiet, besonders im nördlichen Teil, auch Neubauten zu realisieren.

Die sich im Besitz der RUAG befindenden Flächen südlich der Bahnlinie werden zum Teil für den eigenen industriellen Bedarf benötigt (vgl. Abb. 11 u. 12). Die über den Eigenbedarf hinausgehenden Bauten und Bauflächen sollen auf den Markt gebracht werden.



Abbildung 11: Die Logistikbauten stellen nach wie vor einen hohen Nutzwert dar und wurden in das städtebauliche Konzept integriert. Die Bauten rechts im Bild sind zudem von bauhistorischem Wert.

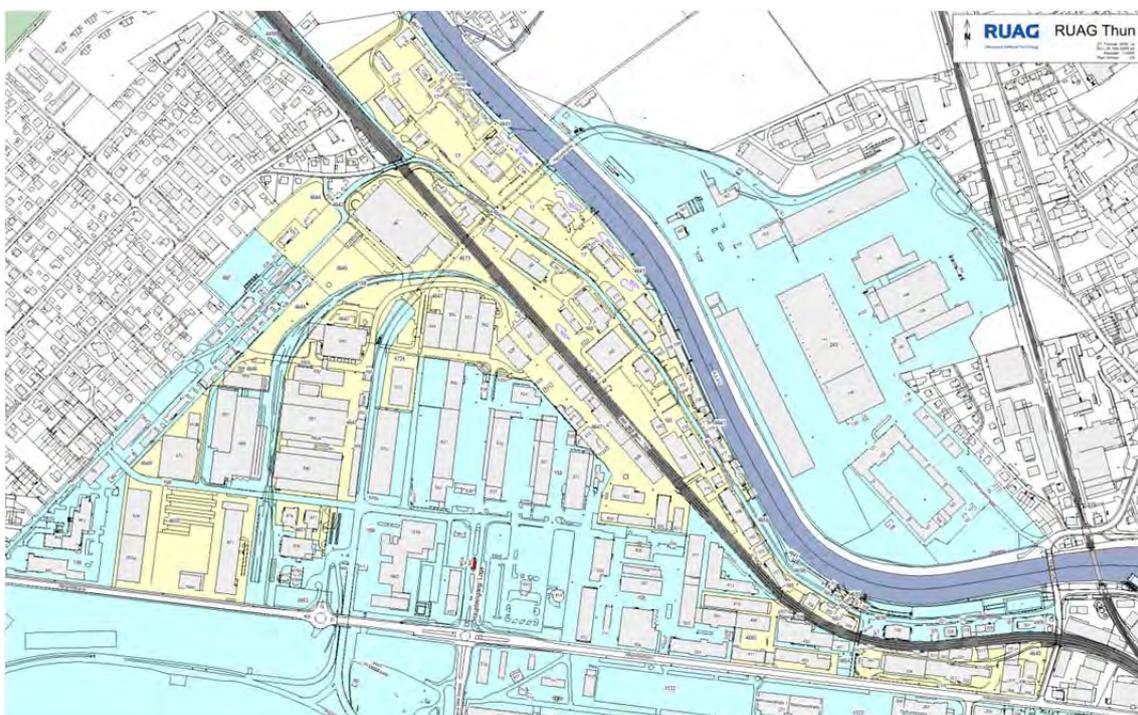


Abbildung 12: Gelb dargestellt ist der Liegenschaftsbesitz der RUAG.

5.4 Wirtschaftspark im Grünen

Die weiträumige Landschaftsbeziehung, die Lage an der Grossen Allmend, die Alleen und Grünbestände werden in ein Entwicklungskonzept aufgenommen und zu einem integralen Grünsystem ergänzt. Dieses dient dem lokalen Naturhaushalt, der Aufenthaltsqualität, dem Mikroklima, dem städtebaulichen Auftritt und der Imagebildung.

Entscheidend sind die langfristige Freihaltung der Grossen Allmend südlich der Allmendstrasse (siehe Abb. 13) sowie die verstärkte Einbindung des Aareraums. Diese beiden äusseren Bezüge sind zentrale Elemente des landschaftlichen Entwicklungskonzepts. Übergeordnet sollen auch die Grünverbindungen über die Aare verstärkt werden.



Abbildung 13: Die Freihaltung der Grossen Allmend ist die primäre städtebauliche und landschaftliche Voraussetzung für eine hochwertige Arealentwicklung.

Innerhalb des Areals wird ein differenziertes System von Grün- und Freiräumen aufgespannt (vgl. Abb. 14), das nachstehend im Einzelnen beschrieben ist.



Abbildung 14: Städtebaulich definiertes Grünsystem.

Aareraum / Erfüllung SFG Grundsätzlich soll der Uferbereich gemäss ZPP unüberbaut bleiben und zweckentsprechend begrünt werden. Zudem muss ein Uferweg garantiert werden.

Inzwischen wurde die Umnutzung und bauliche Erneuerung von Baustrukturen ermöglicht, die den definierten Mindestabstand wesentlich unterschreiten. Dies, weil der Aufwand für die Entfernung der vorhandenen Massivstrukturen als unverhältnismässig angesehen wurde.



Abbildung 15: Aareraum Richtung Bern (links) und Oberland (rechts).

Folgendes soll im Uferbereich erreicht werden:

- Erhalten und Pflegen des Kraftwerks und des Kanals,
- Neugestalten des Bereichs der ehemaligen Militärbadeanstalt; Einbeziehen der Spuren des Orts,
- mittel- bis langfristig Entfernen der Parkierungsebene neben der Militärbadeanstalt; dies auch als Kompensation für das Näherbauen im mittleren Bereich.

Strassenbegleitendes Grün Alleén, Baumreihen und Einzelbegrünungen prägen die stadträumlich wichtigen Strassen. Die konkreten Ausführungen sind im nächsten Kapitel beschrieben.



Abbildung 16: Beispielbilder für die Strassenraumgestaltung im ESP.

Grünzäsur Lerchenfeld Der Übergangsbereich zum Lerchenfeldquartier wird als durchgehende Grünzäsur ausformuliert, die von der Grossen Allmend bis zur Aare reicht.

Der Grünzug ist faktisch weitgehend vorhanden. Er besteht aus einem Aussenbereich westlich des General-Herzog-Hauses, Teilen des Areals Feuerwerker, dem Wald Lerchenfeld, Grünbereichen im öffentlichen Raum westlich der GP90-Halle (nördlicher Teil des Baufelds B7) und einer Grünzäsur zwischen Bahnlinie und Aare.



Abbildung 17: Grünräume im Bereich Feuerwerker.

Weitere Grünstrukturen südwestlich der Bahnlinie



Abbildung 18: Grünraum im Bereich Soldatenstube.

Ein weiterer Grünzug verbindet den Raum Allmendstrasse mit dem Raum Uttigenstrasse. Diese Grünstrukturen sollen zusammenhängend konzipiert werden. Die Anordnung und die konkrete Ausgestaltung richten sich nach der jeweiligen Arealentwicklung. Einzig der Grünbereich an der Allmendstrasse zwischen den Baufeldern B2.3 und B5 mit einer Fläche von rund 4'500 m², auf dem heute eine kleine Kantine (Soldatenstube) steht, ist bereits flächenmässig definiert und verortet.

Weitere Grünstrukturen nordöstlich der Bahnlinie

Die feinmasstäbliche Durchgrünung im Raum Uttigenstrasse im Sinn des Masterplans der RUAG trägt wesentlich zur Qualität des feingliedrig strukturierten Gebiets bei.



Abbildung 19: Durchgrünung im Bereich Uttigenstrasse.

Wald

Der heute abgeschlossene Wald Lerchenfeld soll als Teil der Grünzäsur geöffnet werden und auch der Naherholung dienen.

5.5 Öffentlicher Raum und Auftritt des Wirtschaftsparks

Der öffentliche Raum prägt die Aufenthaltsqualität und das Image eines Orts wesentlich. Deshalb wird besonderer Wert auf die schrittweise Aufwertung der umgebenden und inneren Strassen, Wege und Plätze gelegt. Es werden nicht einfach Erschliessungsanlagen gebaut, sondern gestaltete Stadträume, die von Fassade zu Fassade reichen.

Für die bauliche Erneuerung der Allmendstrasse liegt ein Konzept (Vorprojekt) der Stadt Thun vor. Ebenso liegt der genehmigte kantonale Strassenplan Bypass Thun Nord vor, der vor allem durch das Anschlussbauwerk und die Brücke auf den öffentlichen Raum im Bereich der Kleinen Allmend einwirken wird.

Die Grundstruktur des öffentlichen Raums ergibt sich aus der Allmendstrasse, dem grosszügig angelegten Hauptzufahrtsbereich, in dem der Bypass integriert wird, der Parallelstrasse zur Allmendstrasse und der neuen Ringstrasse. Östlich und westlich des Hauptzufahrtsbereichs mündet die neue Ringstrasse in die Allmendstrasse ein.



Abbildung 20: Besonders die publikumsorientierten Teile des Wirtschaftsparks sollen als attraktive Stadträume ausgestaltet werden (Beispielbild).

Systematisch wird die Durchlässigkeit für den Langsamverkehr hergestellt, wobei neben der Anknüpfung des Lerchenfeldquartiers die Bahnunterquerungen wichtige Elemente des Systems sind. Als bestehender Teil der Grundstruktur ist die Uttigenstrasse insbesondere für den durchgehenden Langsamverkehr von Bedeutung.

Die Elemente des Systems

Allmendstrasse

Massgebend ist das Erneuerungsprojekt der Stadt Thun. Das Bild eines homogenen Strassenquerschnitts mit Allee steht im Vordergrund.

Auf den Grundstücken wird entlang der Allmendstrasse zwischen Baukörpern und öffentlichem Strassenraum ein repräsentativer Vorbereich mit einem hohen Grünanteil eingerichtet. Dessen Tiefe ist im städtebaulichen Konzept definiert und wird in der UeO „Erschliessung und Aussenraum“ hinweisend abgebildet.

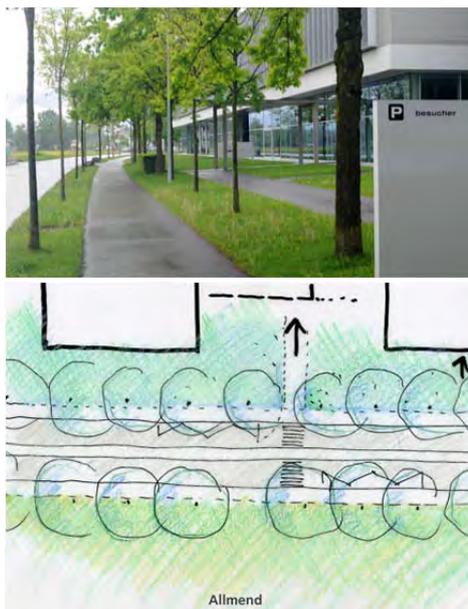


Abbildung 21: Allmendstrasse mit repräsentativem Vorbereich (Beispielbild und Skizze).

Zentraler Zugangs- und Zufahrtsbereich (zwischen den Baufeldern B₄ und B₅)

Dieser bedeutsame Ort wird durch den Bypass überlagert. Eine Allee mit mehreren Achsen definiert den aufgeweiteten, repräsentativen Strassenraum. Die westlichen Baumreihen im Baufeld B₄ können nicht vollständig realisiert werden, solange sich dort die bestehenden Gebäude befinden. Trotz der mittigen, stark belasteten Fahrbahn und den erforderlichen Abbiegespuren ist ein repräsentativer und attraktiver Stadtraum zu gestalten. Dies hat besondere Bedeutung für die Realisierung des östlich angrenzenden Baufelds B₅.

Stichstrassen ab Allmendstrasse

Der bestehende Anschluss der Kehrlichtverbrennungsanlage (KVA) von der Allmendstrasse aus bleibt dem Betriebsverkehr vorbehalten.

Zwei neue Stichstrassen schaffen zusätzlich zum zentralen Zufahrtsbereich attraktive Zugangs- und Zufahrtssituationen:

- Eine neue Stichstrasse liegt auf der Höhe der Wäscherei Zeughaus (zwischen den Baufeldern B_{2.3} und B₆) und erschliesst einen kleinen Platz an einem Eckpunkt der Ringstrasse, wo sich bereits eine Unterführung zur Uttigenstrasse befindet.
- Östlich des General-Herzog-Hauses, zwischen den Baufeldern B_{2.1} und B₃, ist eine weitere Stichstrasse geplant, die ebenfalls an einem Platz zur Ringstrasse überleitet.

Die Stichstrassen werden einheitlich durch Baumreihen begleitet.

Ringstrasse	<p>Das Verkehrskonzept definiert die innere Erschliessung als Ring, der eine hohe Flexibilität bei der Arealentwicklung ermöglicht. Der Ring besteht aus zwei Teilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Ringstrasse beginnt beim Kreisel Allmendstrasse West, umfasst das gesamte Areal südlich der Bahnlinie und mündet beim Kreisel Allmendstrasse Ost wieder in die Allmendstrasse ein. Um Übersichtlichkeit und eine möglichst grosse Arealfläche im zentralen Gebiet zu schaffen, wird die Ringstrasse möglichst nahe an die Bahnlinie gelegt, umfährt jedoch das schützenswerte Gebäude Nr. 142. Die Ringstrasse liegt deshalb an gleicher Stelle wie die heutige betriebsinterne Strasse. Diese weist so genügend Abstand zur Bahnlinie auf, um die Personenunterführungen auf attraktive Weise an den Strassenraum anschliessen zu können. ▪ Die Parallelstrasse zur Allmendstrasse verbindet die Ringstrasse im Osten mit dem Bypass und führt weiter bis zur betriebsinternen Strasse Thuner Allmend–AMP Schwäbis. Die Fortsetzung der Parallelstrasse bis zum westlichen Teil der Ringstrasse wird eine betriebsinterne Werkstrasse bleiben. <p>Bei der Gestaltung der Strassenquerschnitte kommen unterschiedliche Querschnittstypen zur Anwendung.</p>
Uttigenstrasse	<p>Die Uttigenstrasse ist das „Rückgrat“ des Raums zwischen Bahnlinie und Aare. Durchgangsverkehr ist nicht vorgesehen (keine Durchfahrt ins Lerchenfeldquartier für den motorisierten Verkehr). Der Strassenraum dient der Erschliessung und dem durchgehenden Langsamverkehr und ist eher nutzungsorientiert. Der öffentliche Aussenraum bzw. der Strassenquerschnitt inkl. Trottoir wird im Rahmen der bestehenden Strassenparzelle organisiert. Der Strassenraum wird punktuell durch öffentliche Plätze erweitert.</p>
Querungen Bahntrassen	<p>Die bestehenden drei Querungen sind zu attraktivieren und bei Gelegenheit auszubauen (bei der Realisierung zusätzlicher Gleise). Dies trifft insbesondere auf die Unterführung Uttigenstrasse zu, die im Profil soweit ausgebaut werden soll, dass auch Schwerverkehr zirkulieren kann.</p> <p>Eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für den Langsamverkehr ist auf der Höhe des Bypasses erforderlich.</p>
Langsamverkehrsnetz	<p>Der Langsamverkehr wird grundsätzlich in das System der öffentlichen Aussenräume integriert.</p> <p>Die Feinerschliessung ist im Wesentlichen Teil der Planung der einzelnen Baufelder.</p> <p>Von übergeordneter Bedeutung sind folgende Langsamverkehrsachsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Allmendstrasse, ▪ Uttigenstrasse, ▪ Wegführung SFG an der Aare, ▪ von der Grossen Allmend über den Raum Wald Lerchenfeld bis an die Aare, ▪ von der Grossen Allmend über den zentralen Zugangs- und Zufahrtbereich parallel über den Bypass sowie parallel zu diesem durch das Areal bis an die Aare.

Plätze

Ein System von Plätzen zeichnet besondere Orte im Aussenraumsystem aus, die auch als Orientierungspunkt zu verstehen sind. Die meisten Plätze vereinigen darüber hinaus weitere Funktionen wie Verkehrsknoten, Haltestelle für öffentliche Verkehrsmittel und Ankunftsort einer Bahnunterquerung. Sie zeichnen sich durch einen hohen Aufenthaltswert aus.

Die Gestaltung der Plätze hat mittels eines anerkannten qualifizierten Projektierungsverfahrens (Wettbewerb, Studienauftrag, Gutachterverfahren) zu erfolgen. An den Plätzen sind publikumsorientierte Nutzungen erwünscht.



Abbildung 22: Platz an der östlichen Stichstrasse (aus: Gestaltungsplan 2014).

Signaletik, Werbung, Beleuchtung, Anleuchtung

Signaletik und Werbung sind genau so wie Beleuchtung und Anleuchtung wesentliche Aspekte bei der Entwicklung des öffentlichen Raums. Eine gelungene Inszenierung trägt neben der Erfüllung der Primärzwecke (Information, Beleuchtung usw.) erheblich zu einem positiven Image des Orts bei. Dazu sind ergänzende konzeptionelle Arbeiten erforderlich, die auf das städtebauliche Konzept abzustimmen sind.

Auftritt und Leitsystem

Der Auftritt am Bypass und an der Allmendstrasse ist repräsentativ. Hier konzentrieren sich die nach aussen wichtigen Einrichtungen. Der Auftritt gegen aussen ist aus einem Guss. Die Einweisung in die einzelnen Sektoren geschieht über ein Leitsystem, das an der Logik des Leitsystems der Innenstadt anknüpft.

Werbung

Eigenwerbung und Drittwerbung unterliegen einem Konzept, das mit der Stadt abgestimmt ist.

Beleuchtung, Anleuchtung

Im Sinne eines weiteren Moduls im Lichtplan Aussenraum der Stadt Thun wird die öffentliche Beleuchtung nach einem Gesamtkonzept realisiert. Dies gilt auch für die Anleuchtung bestimmter Objekte.

5.6 Offenes Raster für die Entwicklung der Stadt

Das städtebauliche Konzept baut auf dem Vorhandenen auf und verdichtet den Raum zu einem urbanen System aus Aussenräumen mit Erschliessungsfunktion und Aufenthaltsqualität sowie bestehenden und neuen Bauten. Letztere ordnen sich nach den Spielregeln des städtebaulichen Konzepts ein.

Gesamtbild

Ein unverwechselbarer Ort mit spezifischen Qualitäten und einem einzigartigen Gesicht gewinnt schrittweise Konturen. Offenheit und Dynamik kontrastieren und verbinden sich mit der Geschichte und den verbleibenden Elementen der Armee. Die vorgeprägte städtebauliche Struktur wird aufgenommen und dient weiterhin als Ordnungssystem. Dies betrifft die orthogonale, von der Allmendstrasse ausgehende Struktur ebenso wie die eher feinmasstäbliche Entwicklung an der Uttigenstrasse. Die Einbettung in die einzigartige Landschaft und die Stadtstruktur von Thun sind dabei wesentlich.

Das Bild wird auch längerfristig eher industriell geprägt sein. Dies sowohl wegen der bleibenden Produktions- und Logistikanlagen als auch wegen der technischen Infrastrukturen wie Kehrlichtverbrennungsanlage und Heizzentrale. Lange wird ein Nebeneinander von unterschiedlichen Zuständen den Raum prägen.

An der Uttigenstrasse sind bereits die Konturen eines Lebensraums erkennbar, der auf kleinere Betriebe, eingeschlossen das Kreativgewerbe, ausgerichtet ist. Hier kann und soll das spezifische Potenzial unter Berücksichtigung des Aareraums weiter ausgeschöpft werden.

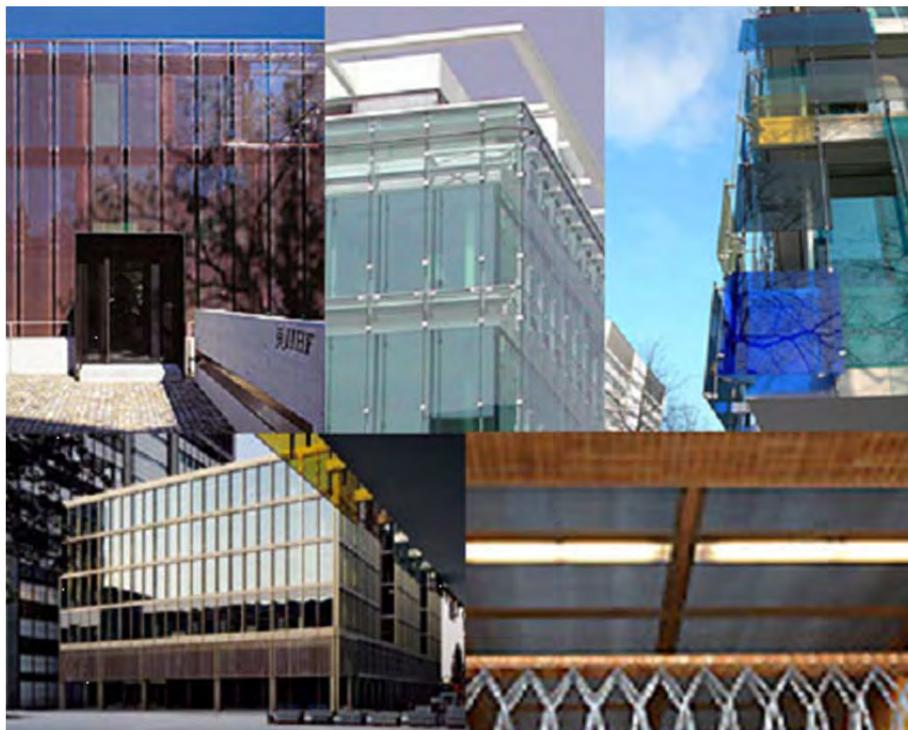


Abbildung 23: Im Wirtschaftspark bieten sich Möglichkeiten für verschiedenste hochwertige architektonische Umsetzungen (Beispielbild).



Abbildung 24: Städtebauliches Konzept (2010). Innerhalb des definierten Rasters fügen sich bestehende und neue Bauten zu einem Ganzen.



Abbildung 25: Es sind vor allem die Allmendstrasse mit ihrer Allee, die Parallelstrasse, der Bypass Thun Nord und auf der östlichen Seite der Aareraum, die den Raum prägen.

Nutzungsart

Mit dem Zonenplan wurde 2003 die ZPP R Thun Nord erlassen. Nach derer Bestimmungen sind sowohl die Weiterentwicklung der militärischen Nutzungen als auch der Ausbau eines Entwicklungsschwerpunkts für Arbeitsnutzungen möglich.

Die Stadt Thun möchte grundsätzlich an der seit 2003 geltenden Zonenordnung festhalten, auch wenn mit dem Masterplan Thun Nord der RUAG 2012 in mehreren Gebieten Wohnnutzungen vorgeschlagen wurden. Wohn- und Mischnutzungen sollen zu einem späteren Zeitpunkt, wenn sie konkret ein Baufeld betreffen, geprüft werden. Mit der derzeit vorgesehenen Änderung der Nutzungsart der ZPP soll einzig zugunsten des Baufelds B10 (Uttigenstrasse Nord) die Wohnnutzung entlang des Lerchenfeldquartiers neu geregelt werden. Zudem sollen generell öffentliche Nutzungen und zwischen der Allmendstrasse und der Parallelstrasse Gastgewerbe und Hotels zugelassen werden.

Innerhalb des zonenrechtlichen Rahmens wird ein Nutzungsmix angestrebt, der laufend an die veränderten Bedingungen der Stadtentwicklung und des Markts angepasst werden kann. Aus heutiger Sicht stehen folgende Grundstücke nicht für die allgemeine Arealentwicklung zur Verfügung:

- der Kernbestand VBS, der auf die drei Bereiche General-Herzog-Haus, Hochregallager und Wäscherei Zeughaus konzentriert wird, und
- der Bereich KVA und Heizzentrale an der Allmendstrasse.

Das angestrebte Nutzungsprofil der einzelnen, für die Gebietsentwicklung zur Verfügung stehenden Baufelder ist anschliessend umschrieben (vgl. Abb. 26).

Bereiche für die Gebietsentwicklung

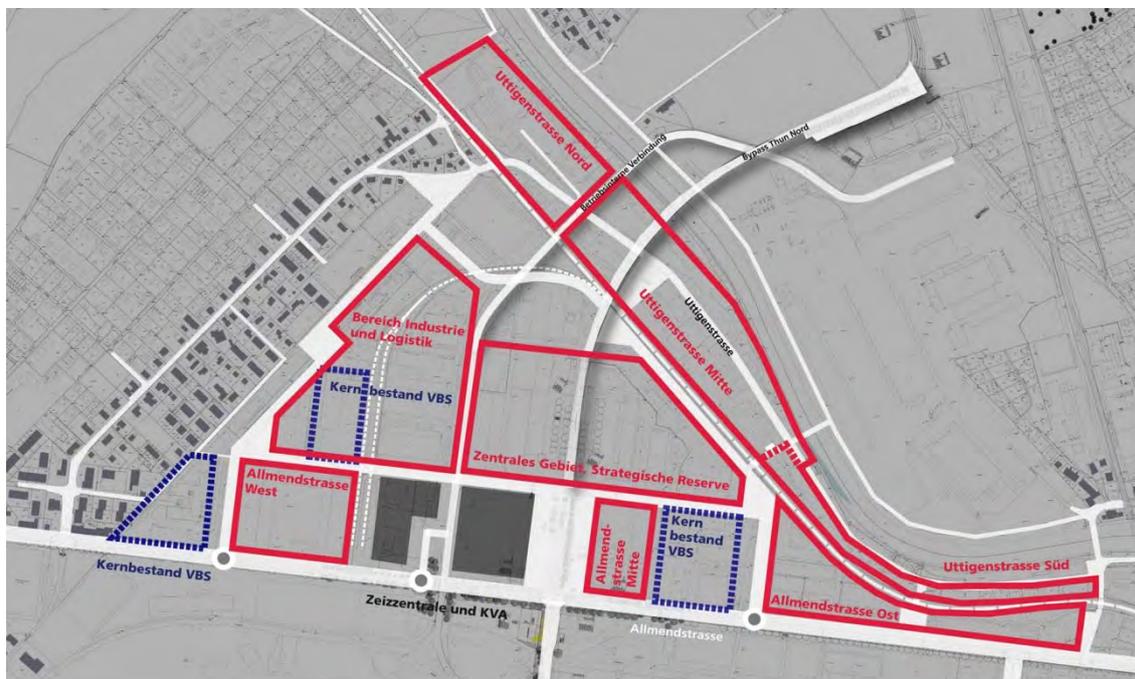


Abbildung 26: Übersicht und Bezeichnung der Bereiche für die Gebietsentwicklung.

Allmendstrasse West
(Baufeld B3)

Der westliche Bereich zwischen der Logistikhalle Nr. 671 (Allmendstrasse 164v) und dem General-Herzog-Haus eignet sich wegen der Logistikhalle und dem damit verbundenen Gleisanschluss für Produktion und Logistik. Abgesehen davon sollen, mindestens entlang der Allmendstrasse, anspruchsvolle Nutzungen und architektonisch hochwertige Bauten realisiert werden. Hier sind auch grössere Einrichtungen für den Sport denkbar. Weitere Nutzungen: Aus- und Weiterbildung, Verwaltung und Forschung, Hotel und Restaurant, Verkauf im Rahmen der Zonenbestimmungen. Entlang der Allmendstrasse sind höhere Häuser wie im folgenden Beispielbild möglich und grundsätzlich erwünscht.



Abbildung 27: Beispielbild für die Bebauung entlang der Allmendstrasse.

**Allmendstrasse Mitte
(Baufeld B5)**

Künftigen Bauten und Nutzungen zwischen der Wäscherei Zeughaus und dem Hauptzufahrtsbereich kommt bezüglich Präsenz und Adressbildung eine Schlüsselrolle zu. Dies wegen der Ecklage am Bypass Thun Nord und an der Allmendstrasse. Hier braucht es Nutzungen und eine Minstdichte, die auch eine dem Ankunftsort entsprechende Architektur ermöglichen. Nutzungsspektrum: Aus- und Weiterbildung, Verwaltung und Forschung, Engineering mit Fertigung, Hotel und Restaurant, Verkauf im Rahmen der Zonenbestimmungen.



Abbildung 28: Mögliche Gestaltung auf dem Areal B5 (Beispielbild).

Entlang der Allmendstrasse sind höhere Häuser wie im vorangehenden Beispielbild möglich und grundsätzlich erwünscht.



Abbildung 29: Diese Modellstudien sind im Rahmen der Potenzialabklärung für das Areal Allmendstrasse Mitte im Jahr 2008 entstanden.

Allmendstrasse Ost
(Baufeld B6)

Hier soll ein integriertes Stück Stadt entstehen. Auf das Erscheinungsbild im öffentlichen Raum ist besonderen Wert zu legen. Ausserordentlich interessant ist das künftige Zusammenspiel von wertvoller historischer Bausubstanz und anspruchsvoll gestalteten Neubauten.

Der östliche, weitgehend überbaute Teil eignet sich kurz- bis mittelfristig für weitere zonenkonforme Zwischennutzungen. Es soll eine schrittweise bauliche Erneuerung durch Renovation und Ersatzbauten erfolgen, womit auch die Zwischennutzungen abgelöst werden können.

Nutzungsprofil: Aus- und Weiterbildung, Verwaltung und Forschung, Restaurant, Verkauf im Rahmen der Zonenbestimmungen.



Abbildung 30: Beispiel einer möglichen Nutzung und Gestaltung auf dem Areal B6.

Die Bewirtschaftung soll derart erfolgen, dass ein bestimmtes Qualitätsniveau der Zwischennutzungen und Nutzungen erreicht und gehalten werden kann.

Bereich Industrie und
Logistik (Baufeld B7)

Im westlichen Arealinnern eignet sich ein grösserer Bereich entlang der Industriegleise vor allem für Logistikanlagen. Dies sowohl wegen des vorhandenen Gleisanschlusses als auch wegen möglicher Synergien zu den bestehenden Lagereinrichtungen. Selbstverständlich sind innerhalb des Zonenzwecks weitere Nutzungen denkbar.

Entlang des vorgesehenen Platzes an der nördlichen Kante des Baufelds soll ein Gebäude realisiert werden, das bezüglich der architektonischen Gestaltung seiner prominenten Positionierung am Platz gerecht wird. Hier sind zudem publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen erwünscht.

Zentrales Gebiet
(Baufeld B8)

Im Zentrum des Areals, beiderseits des Bypasses, besteht eine grosse Fläche von strategischer Bedeutung. Diese soll spätestens in 15 Jahren für eine Neunutzung frei werden. Angesichts der Grösse und der zentralen Lage ist eine grosse Bandbreite von Nutzungen möglich. Diese Fläche soll als „strategische Reserve“ mit maximaler Offenheit behandelt werden.

Städtebaulich von besonderer Bedeutung sind die Raumfluchten entlang des Bypasses und entlang der Parallelstrasse zur Allmendstrasse, die das zentrale Gebiet im Süden begrenzt. Die besondere architektonische Präsenz am Bypass bezieht sich auf die Ecksituationen am Brückenkopf und auf die Raumfluchten entlang der Strasse zwischen Brückenkopf und Strassenkreuzung. Entlang der südlich begrenzenden Strasse ist eine neue Baumreihe vorgesehen. Im Erdgeschoss sind Nutzungsbezüge zu den hier repräsentativ zu gestaltenden öffentlichen und halböffentlichen Aussenräumen zu schaffen. In der östlichen Ecke des Areals ist ein Platz zu gestalten, der die Flucht der Stichstrasse aufnimmt.



Abbildung 31: Mögliche Gebäudegestaltung im zentralen Gebiet (Beispielbild).

Uttigenstrasse Süd und Mitte (Baufeld B9)

Die Nutzung des südlichen und mittleren Areals Uttigenstrasse ist bereits vorgezeichnet durch die bestehende Bausubstanz, die weitgehend erhalten bleibt und in der Zwischenzeit zu erheblichen Teilen erneuert und umgenutzt wurde. Die Uttigenstrasse wird in ihrer bestehenden Lage belassen. Ihr Strassenraum wird mit der UeO „Erschliessung und Aussenraum“ festgelegt.

Folgendes ist hier von besonderer Bedeutung:

- Neben der Umnutzung bestehender Bauten können Ergänzungsbauten realisiert werden, die im Massstab zu den bestehenden Bauten passen. Dies betrifft gleichermaßen die Gebäudehöhe.
- Entlang der Aare können die vorhandenen Baustrukturen im Gewässerraum nur unter Beanspruchung der Besitzstandsgarantie baulich erneuert werden.
- Nutzungen in den Bereichen Gewerbe und Dienstleistungen stehen im Vordergrund.

Uttigenstrasse Nord (Baufeld B10)

Der nördliche Teil des Raums Uttigenstrasse hat wegen seiner besonderen Lage eine Schlüsselrolle. Auf diesem Baufeld ist eine grössere Bandbreite von Nutzungen, unter anderem auch Wohnen oder eine gemischte Nutzung, denkbar. Massstäblichkeit und Gebäudehöhe sind der besonderen Position am Siedlungsrand anzupassen. Im Gewässerraum entlang der Aare können die vorhandenen Baustrukturen nur unter Beanspruchung der Besitzstandsgarantie baulich erneuert werden.



Abbildung 32: Mögliche Bebauung Uttigenstrasse Nord (Beispielbild).

5.7 Ergebnisoffene Entwicklungsstrategie

Innerhalb des gegebenen räumlichen und funktionalen Ordnungssystems sollen Vorhaben unterschiedlichster Grösse zügig realisiert werden können. Dabei sind Leuchtturmprojekte, die neben ihrem eigentlichen Zweck auch eine Signalwirkung für weitere Projekte haben, von grosser Bedeutung. Das Potenzial des Entwicklungsgebiets Kleine Allmend ist im Verhältnis zur Grösse der Stadt bedeutungsvoll. Im Verlauf der Zeit können sich Schwerpunktverlagerungen abzeichnen. Dies sowohl durch veränderte Nachfrage als auch durch die Ausstrahlungskraft von Projekten, die realisiert werden.

Etappierung

Zu jedem Zeitpunkt soll ein Angebot für Neubauten und Umnutzungen verschiedener Grösse bereitgestellt werden können. Die Realisierung in Etappen ist möglich. Dabei kann die Etappierung angesichts der vielen Unsicherheiten noch nicht definiert werden.

Städtebauliche Qualitätssicherung

Leuchtturmprojekte mit attraktiven Nutzungen und hoher Architekturqualität sollen das Potenzial des Wirtschaftsparks sichtbar machen und im Sinne des Arealmarketings ausstrahlen.

Die Planung, Projektierung und Realisierung des Aussenraumsystems, der Signalistik, Werbung, Beleuchtung, Anleuchtung sowie des Grünsystems sollen durch eine fachlich kompetente Gruppe begleitet werden.

Offenheit für neue Entwicklungsperspektiven

Im Verlauf der Zeit kann sich das Profil des Wirtschaftsparks entwickeln, so dass sich neue Horizonte öffnen. Damit sind auch Veränderungen am bisher angestrebten Nutzungsspektrum verbunden. Die Arealentwicklung ist ein rollender Prozess.

Planerische Strategie

Heute gilt über alles eine Zone mit Planungspflicht. Diese soll wie folgt umgesetzt werden:

- In einer ersten Phase werden durch eine Überbauungsordnung das System der Erschliessung und der öffentlichen Aussenräume sowie das übergeordnete Grünsystem und der Aareraum grundeigentümerverbindlich festgelegt.
- Parallel dazu werden für diejenigen Baufelder, bei denen die Rahmenbedingungen und Entwicklungsvorstellungen bereits geklärt sind, die erforderlichen Bestimmungen zu Erschliessung, Bebauung und Gestaltung definiert. Dies erfolgt im Rahmen von Überbauungsordnungen oder von Projektwettbewerben nach SIA. Damit dürfte in einem wesentlichen Teil des Wirtschaftsparks eine planungsrechtliche Baureife hergestellt sein.
- Später werden für die weiteren Baufelder ergänzende Überbauungsordnungen oder die Herausnahme aus der ZPP R Thun Nord geprüft.

6 Erschliessung

6.1 Übergeordnetes Strassennetz

Im Jahr 2008 liess der Oberingenieurkreis I gemeinsam mit den direkt betroffenen Gemeinden Thun, Steffisburg und Heimberg ein detailliertes Verkehrsmodell für Thun und Agglomeration erstellen (Verkehrsmodell Thun und Agglomeration, technischer Bericht und Beilagen, B+S AG, 17. März 2008). Das Verkehrsmodell basiert auf einer umfangreichen Verkehrserhebung aus dem Jahr 2007 sowie den aktuellen und prognostizierten Strukturdaten (Einwohner und Arbeitsplätze).

Die Prognose basiert auf der Annahme der Siedlungsentwicklung gemäss dem Agglomerationsprogramm Thun sowie dem zukünftigen Strassennetz mit Bypass Thun Nord und den entsprechenden flankierenden Massnahmen in der Stadt Thun und in Steffisburg. Als Horizont wurde das Jahr 2025 bestimmt.

Das Verkehrsmodell diente einerseits der verkehrstechnischen Dimensionierung aller neu entstehenden oder auszubauenden Knoten im Projektperimeter des Bypasses, wozu an der Schnittstelle zum ESP der Knoten Bypass und Allmendstrasse sowie der Knoten ESP (Bypass und Parallelstrasse zur Allmendstrasse) gehören. Für diese Knoten konnte eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden. Andererseits bildete das Modell auch die Grundlage für den Umweltverträglichkeitsbericht zum Bypass, insbesondere für die Fachgebiete Lärm und Luft. Hierbei konnte die Umweltverträglichkeit nachgewiesen werden.

Es ist allerdings anzumerken, dass aufgrund der damaligen Kenntnisse über die Entwicklung im ESP (die Erarbeitung eines neuen Richtplans wurde erst 2008 beschlossen) auf eine Prognose der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung im ESP-Perimeter verzichtet wurde. Dies soll aufgrund der gemäss Richtplan vorgesehenen Entwicklung im Umweltbericht zur UeO „Erschliessung und Aussenraum“ nachgeholt werden. Die Auswirkungen auf das übergeordnete Strassensystem werden in diesem Rahmen erneut überprüft.

6.2 Strassennetz Areal ESP

Das Strassennetz ESP muss folgende Anforderungen erfüllen:

- Gute, attraktive und leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Strassennetz (Bypass, Allmendstrasse).
- Leistungsfähiges inneres Strassensystem zur optimalen Erschliessung der einzelnen Baufelder.
- Vermeiden von gebietsfremdem Durchgangsverkehr (insbesondere auf der Uttigenstrasse).
- Vernetzen der Uttigenstrasse für den Langsamverkehr mit dem Gebiet westlich der Bahn. Damit kann eine ausreichende Erschliessung des Areals Uttigenstrasse Nord sichergestellt werden.
- Strikte Trennung des ESP-Areals vom Lerchenfeld (keine Durchlässigkeit für den motorisierten Individualverkehr).
- Hohe Flexibilität im Rahmen des vorhandenen Spielraums für die Nutzung.
- Gute Etappierbarkeit bei der Realisierung, insbesondere abgestimmt auf die heute bestehende Bausubstanz/Nutzung und die etappiert vorgesehene Umnutzung der Areale.

Das Lösungskonzept des Richtplans umfasst

- als Rückgrat der inneren Erschliessung (Erschliessung der Baufelder) eine Ringstrasse,
- zwei Verknüpfungen mit der Allmendstrasse (neue Kreisel beim General-Herzog-Haus und bei der Wäscherei Zeughaus),
- mit dem Knoten ESP die direkte Anbindung an den Bypass,

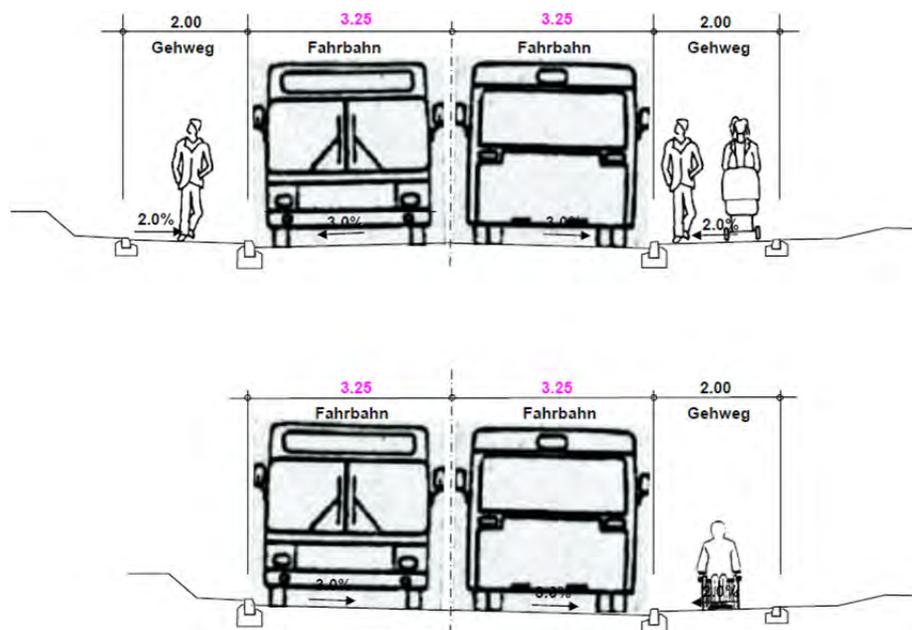


Abbildung 34: Strassenquerschnitte (Beispielbild).

6.3 Fuss- und Veloverkehr

An den Langsamverkehr werden folgende wichtige Anforderungen gestellt:

- Der Langsamverkehr ist auf das künftige Angebot des öffentlichen Verkehrs abzustimmen.
- Es sind den Bedürfnissen entsprechend attraktive und sichere übergeordnete Verbindungen herzustellen (z. B. entlang der Uttigenstrasse und an der Grenze des ESP-Areals zum Lerchenfeldquartier).
- Die optionale zusätzliche Aarequerung für den Langsamverkehr ist in das Langsamverkehrsnetz einzubinden.

Das Lösungskonzept des Richtplans umfasst

- vier Bahnunterquerungen, davon drei bestehende, die es aufzuwerten oder auszubauen gilt, sowie eine weitere Unterführung im Bereich des Bypasses Thun Nord; die Haltestellen einer künftigen Buslinie sind auf diese Querungen abzustimmen,
- das Führen des Veloverkehrs auf der Strasse,
- ein- oder zweiseitige Trottoirs entlang der Ringstrasse,
- eine attraktive Langsamverkehrsachse entlang des Lerchenfelds zwischen der Allmendstrasse und der Uttigenstrasse, integriert bzw. abgestimmt auf die Grünachse Feuerwerker, und
- das Gestalten und Aufwerten der Uttigenstrasse als wichtige Langsamverkehrsachse.



Abbildung 35: Langsamverkehr gemäss städtebaulichem Konzept von 2010.

6.4 Öffentlicher Verkehr

An den öffentlichen Verkehr werden folgende Anforderungen gestellt:

- Die Bestimmungen des RGSK TOW zu den öV-Güteklassen (C für Wohnen und D für Arbeiten) sind einzuhalten.
- Der ESP ist attraktiv bzw. mit hoher Erschliessungsgüte mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Um dies sicherzustellen, ist eine Buslinie durch das Areal zu führen.
- Die Schaffung einer zusätzlichen, neuen S-Bahn Haltestelle der Aaretallinie im Bereich des ESP Thun Nord ist zu prüfen.
- Die Erreichbarkeit der möglichen Haltestellen ist mit direkten Fusswegverbindungen sicherzustellen, insbesondere im Bereich der Bahnlinie.

Das Lösungskonzept des Richtplans umfasst:

- Zukünftige Buslinien können nicht über den Richtplan definiert werden. Dies ist Aufgabe des regionalen Angebotskonzepts, das durch die RVK 5 erarbeitet wird. Massgebend für die Einführung von neuen Buslinien ist ein Regierungsratsbeschluss. Aufgrund dieses Umstands ist die Verkehrsinfrastruktur so zu definieren, dass langfristig eine grosse Flexibilität für die Linienführung der Busse besteht.
- Es sind Strassenquerschnitte zu definieren, die ein Befahren von Bussen in ausreichender Qualität erlauben (vgl. Abb. 34). Das Zirkulieren von Bussen soll auf der Ringstrasse, Teilen der Parallelstrasse (ausgenommen zwischen den Baufeldern B3 und B7, dem arealinternen Bereich der RUAG), den Verbindungen zum übergeordneten Strassennetz und durch die Unterführung Uttigenstrasse möglich sein. Eine Öffnung für den öV im Bereich des Baufelds B7 soll zu einem späteren Zeitpunkt im Falle von Veränderungen auf dem Areal geprüft werden.
- Im Raum der GP90-Halle (nördlicher Teil des Baufelds B7) ist eine öV-Verbindung ins Lerchenfeld vorzusehen (Fahrverbot / physische Sperre für den mIV).
- Grundsätzlich sind Fahrbahnhaltestellen vorzusehen. Die Lage der Haltestellen ist auf das Langsamverkehrsnetz auszurichten, insbesondere auch auf die Bahnunterquerungen.

- Im Bereich der Überführung des Bypasses über die Bahntrassen ist der Platz für die spätere Errichtung einer S-Bahn-Haltestelle freizuhalten. Dies muss bei der Entwicklung der Baufelder in diesem Bereich berücksichtigt werden.
- Falls ein unzureichend mit dem öV erschlossenes Baufeld überbaut wird, bevor ein Regierungsratsbeschluss zur Einführung einer neuen Linie vorliegt, ist die notwendige Erschliessung nötigenfalls durch eine Drittfinanzierung zu gewährleisten.



Abbildung 36: Mögliche Buslinienführungen gemäss städtebaulichem Konzept von 2010.

6.5 Bahnhof ESP Thun Nord

Bei der Erarbeitung der öV-Strategie Agglomeration Thun im Frühjahr 2011 wurde die Idee eines Stadtbahnsystems mit einer neuen S-Bahn-Haltestelle im ESP Thun Nord entwickelt. Der Bahnhof könnte langfristig zum Thema werden. Wenn die Pendlerzahl weiterhin so stark zunimmt wie in den letzten Jahren, wird früher oder später die Kapazitätsgrenze des Thuner Hauptbahnhofs erreicht sein. Um den Hauptbahnhof zu entlasten, wäre ein zusätzlicher Bahnhof in unmittelbarer Nähe zu mehreren tausend Arbeitsplätzen attraktiv. Dies auch, weil mit einer tangentialen Buslinie Steffisburg–ESP Thun Nord–Thun Süd über den Bypass andere wichtige Arbeitsschwerpunkte der Region an die S-Bahn angebunden werden könnten. Erste Gedanken wurden in der öV-Strategie festgehalten (siehe Abb. 37). Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer S-Bahn-Haltestelle im ESP Thun Nord muss jedoch noch genauer geprüft werden. Die Idee soll bei der Entwicklung von Baufeldern und Infrastrukturen, insbesondere im Bereich der Überführung des Bypasses über die Gleise der SBB und der BLS, berücksichtigt werden.

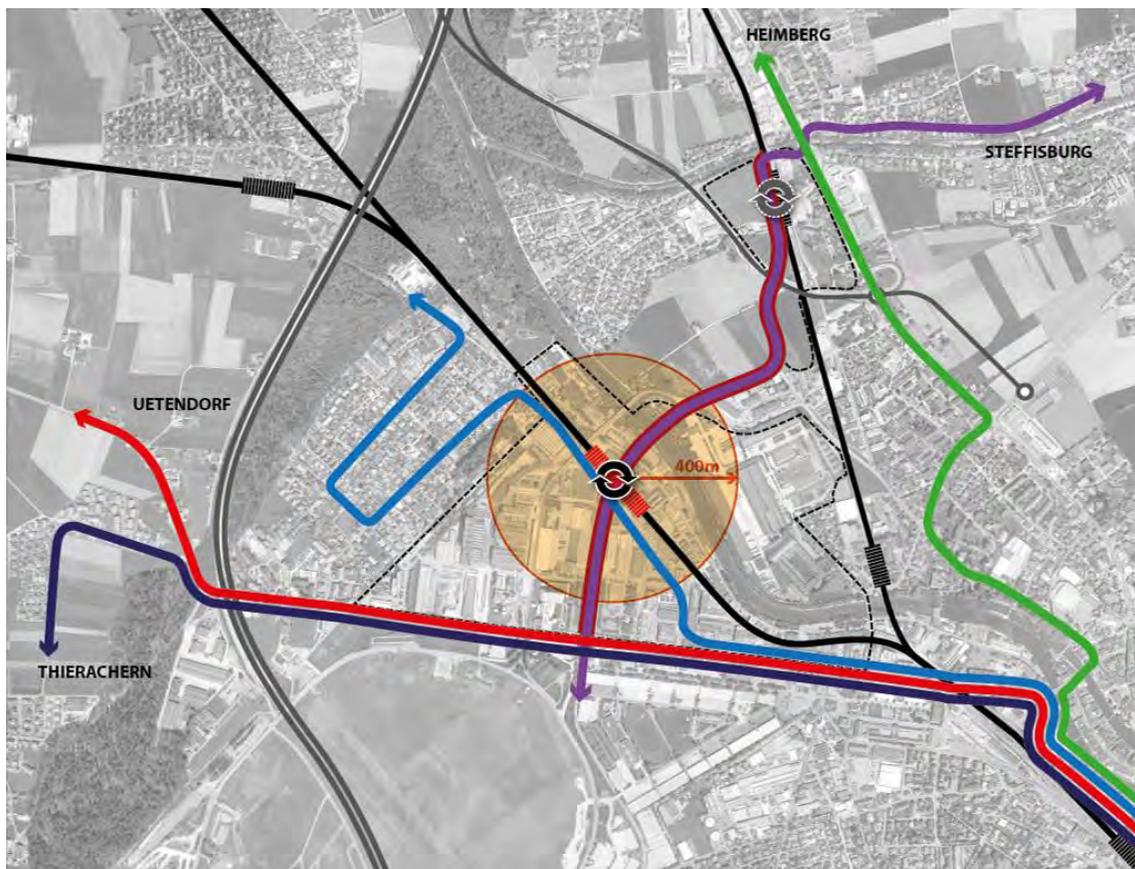


Abbildung 37: Erschliessungswirkung eines Bahnhofs ESP Thun Nord und mögliche Buslinienführung im Raum Thun Nord / Steffisburg.

6.6 Gütergleisanschluss

Die bestehende Gleisanlage soll erhalten bleiben. Die ebenerdige Querung durch die Ringstrasse ist sicher und übersichtlich zu organisieren, eventuell mit Sicherheitseinrichtungen wie Schranken oder Signalen.

6.7 Parkierung

Die Parkplätze werden nutzungsorientiert in den einzelnen Baufeldern realisiert. Ein Teil des Parkierungsbedarfs des Baufelds B8 soll im Raum zwischen der Ringstrasse und der Bahnlinie angeordnet werden können.

6.8 Signalisation

Die Orientierung und das Auffinden des Fahrziels im weitläufigen ESP-Areal sind wichtig. Dazu ist ein spezielles Signaletiksystem (Informations- und Wegweisungssystem) vorzusehen.

6.9 Infrastruktur

Für eine erfolgreiche Arealentwicklung sind klare Eigentumsverhältnisse bei den Basisinfrastrukturen und verbindliche Rahmenbedingungen für deren Nutzung entscheidend. Das betrifft insbesondere die Strassenerschliessung sowie die Ver- und Entsorgung. Wenn die Eigentumsverhältnisse nicht klar sind, erhalten Investoren auch keine verbindlichen Angaben darüber, zu welchen (finanziellen) Bedingungen die Strassenerschliessung, die Wasserver- und -entsorgung, die Abfallentsorgung, die Versorgung mit Wärme und Strom usw. erfolgen werden. Das beeinflusst in der Regel einen Entscheid für oder gegen einen Standort wesentlich.

Heute sind die meisten Infrastrukturen noch im Eigentum des VBS. Mit der zunehmenden nicht-militärischen Nutzung des Areals ist dies nicht mehr zweckmässig und vom VBS auch nicht mehr gewünscht. Daher gilt es, das komplexe Projekt der Übertragung der wichtigsten Basisinfrastrukturen (Basiserschliessung Strassen, Kanalisation, Basis-Grünanlagen) an die Stadt Thun zügig in Angriff zu nehmen. Die Eigentumsübertragung wird einige Zeit dauern, weil damit ebenfalls finanzielle Fragen, insbesondere betreffend den aufgelaufenen Unterhalt, zu klären sind.

In einem ersten Schritt sind für die betroffenen Infrastrukturen die Prozesse der Eigentumsübertragung und die Terminpläne zu erarbeiten. Dabei gilt es auch, die Risiken aufzuzeigen.

Die Übertragung des Eigentums an den Basis-Erschliessungsstrassen ist zeitlich mit der Erarbeitung und dem Erlass der UeO „Erschliessung und Aussenraum“ zu koordinieren.

7 Sicherheit und Altlasten

7.1 Sicherheit

Das Nebeneinander von militärischen und zivilen Nutzungen auf dem ESP-Areal bedarf spezifischer Sicherheitsanforderungen für bestimmte Gebäude und Standorte. Die Sicherheitsanforderungen bleiben für diejenigen Arealteile hoch, die militärisch für Ausbildungs- oder Logistikzwecke genutzt werden. Diese Gebiete bleiben umzäunt und erfordern eine Zugangskontrolle. Zwischen den Baufeldern B3 und B7 ist deshalb keine Öffnung der Parallelstrasse für den zivilen Verkehr möglich. Die Zugangspforte, die heute beim General-Wille-Kreisel steht, soll auf die Parallelstrasse (Höhe KVA Thun) verlegt werden.

Die GP-90-Halle im Besitz der RUAG muss die Bedingungen der Störfallverordnung erfüllen, was bei der Führung der Ringstrasse zu berücksichtigen ist. Für Bauvorhaben in der Nähe der Bahnlinie sind die Bestimmungen der Störfallverordnung zu beachten.

Das Sicherheitskonzept im ESP Thun Nord und die damit verbundenen Dienstleistungen können bei der Vermarktung positive Verkaufsargumente sein. Viele Firmen suchen einen Standort, der Sicherheit bietet.

7.2 Altlasten

Bei Umstrukturierungsgebieten sind Altlasten stets ein Thema. Objekte, bei denen die Altlastensituation nicht eindeutig geklärt ist, haben auf dem Markt kaum eine Chance. Die wechselseitige Abhängigkeit von Altlastensanierung und Investition in Bauvorhaben wirkt sich lähmend auf die Arealentwicklung aus.

Für praktisch alle Gebiete des Areals existieren historische Altlastenuntersuchungen, für einzelne Gebiete zudem technische Abklärungen. In einem nächsten Schritt sollen detaillierte Abklärungen streng nach den Vorschriften der Altlasten-Verordnung durchgeführt werden. Sämtliche Verfahrensschritte müssen in einem Verwaltungsverfahren nach den einschlägigen Verfahrensvorschriften abgehandelt und von der zuständigen Behörde sanktioniert werden. Auf dem Areal des ESP Thun Nord soll klar zwischen Altlasten und belasteten Standorten sowie rein abfallrechtlich relevanten Standorten unterschieden werden.

8 Management und Vermarktung

8.1 Management

Die Trägerschaft des ESP Thun Nord / Steffisburg setzt sich aus den beiden Grundeigentümern VBS / armasuisse Immobilien und RUAG Real Estate AG sowie der Stadt Thun, der Gemeinde Steffisburg und dem Kanton Bern zusammen. Die Trägerschaft war bereits für die Umsetzung des Richtplans ESP Thun Nord / Steffisburg von 2005 zuständig. Rechte und Pflichten der Partner sind in einem Gesellschaftsvertrag geregelt (einfache Gesellschaft). Das Organ der Trägerschaft ist der Begleitausschuss ESP Thun Nord / Steffisburg mit Vertreterinnen und Vertretern aller Gesellschafter. Der Begleitausschuss ist

- Aufsichtsorgan über die Umsetzung des Richtplans,
- Koordinations- und Entscheidungsorgan der fünf Gesellschafter und
- Auftraggeber und Aufsichtsorgan über die Geschäftsstelle.

Die Kosten der Erfüllung der Aufgaben der Trägerschaft werden mit Beiträgen der Gesellschafter finanziert. Der Verteilschlüssel ist im Richtplan im Massnahmenblatt Nr. A10 geregelt.

Für die operative Führung der Geschäfte der Trägerschaft ist eine Geschäftsstelle eingesetzt. Sie wird im Auftrag durch die Arbeitsgemeinschaft Alpgis AG, Thun / Jürg Balsiger, Notar, Bern geführt. Der Sitz der Geschäftsstelle ist am Standort des Entwicklungsraums Thun (früher Region TIP). Die Geschäftsstelle hat insbesondere folgende Aufgaben:

- Standortmarketing für den ESP Thun Nord / Steffisburg,
- Ansprech- und Informationsstelle nach aussen,
- aktive Unterstützung von Investoren bei Kontakten mit den Behörden,
- Koordinationsstelle und Abgleich der Interessen unter den Planungspartnern sowie
- Planungs- und Koordinationsaufgaben im Zusammenhang mit der Aarequerung Bypass Thun Nord und weiteren übergeordneten Planungen, die den ESP Thun Nord / Steffisburg betreffen.

Das Managementmodell für den ESP Thun Nord / Steffisburg hat sich bisher bewährt. Der Zusammenschluss der wichtigsten Akteure im ESP in einer gemeinsamen Trägerschaft hat die oft komplexe Koordination erleichtert. Von den beiden Hauptaufgaben „Standortmarketing“ einerseits und „Koordination der Interessen unter den Planungspartnern“ andererseits hat bisher die Koordination einen viel höheren Stellenwert eingenommen. Der ESP Thun Nord ist ein Umstrukturierungsgebiet, nicht aber eine Industriebranche. Deshalb sind insbesondere keine zonenfremden Übergangsnutzungen vorzusehen. Die verschiedenen Gebäude, Hallen oder Flächen werden alle genutzt. Die Entwicklung des Areals hat sich von Beginn an als komplexe Aufgabe erwiesen, weil die durch das VBS mittel- bis langfristig genutzten Gebäude und Flächen stark von den politischen Vorgaben für die Armee abhängig sind. Daher hat sich der Abschluss des regionalen Nutzungskonzepts Thun des VBS verzögert. In dieser Zeit waren die Existenz des Richtplans ESP Thun Nord / Steffisburg und die Organisation zu seiner Umsetzung wichtig. Damit konnten die Anliegen zur stärkeren privatwirtschaftlichen Nutzung des Areals gemäss Richtplan wiederholt eingebracht werden.

Mit dem neuen Richtplan ESP Thun Nord wird das Standortmarketing gegenüber der Koordination an Bedeutung gewinnen. Der ESP Thun Nord wird sich als attraktiver Standort für Industrie, Gewerbe und Dienstleistung unter der Marke „Wirtschaftspark Thun“ positionieren müssen. Die Anforderungen an das Management werden sich etwas verschieben. Das heutige Managementmodell soll im Grundsatz beibehalten werden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass bei der Vermarktung eine weitere Professionalisierung des Managements erforderlich sein wird. Dabei sollten die eingespielten und bewährten Strukturen nicht unnötig zerschlagen, sondern mit zusätzlichem Know-how gezielt ergänzt werden. Die Koordination unter den Akteuren wird auch bei der Umsetzung des neuen Richtplans eine zentrale und entscheidende Rolle spielen. Zu prüfen ist, ob die heute rechtlich eher schwerfällige

Gesellschaftsform der einfachen Gesellschaft in der kommenden Phase noch zweckmässig ist, vor allem dann, wenn die Trägerschaft auch kommerzielle Aufgaben übernehmen sollte oder müsste. In diesem Fall müsste eine Aktiengesellschaft ins Auge gefasst werden.

8.2 Vermarktung

Die Vermarktung des ESP Thun Nord / Steffisburg beschränkte sich bisher auf den Entscheid für die Marke „Wirtschaftspark Thun“, den Aufbau und die Erneuerung der Website www.wirtschaftspark-thun.ch und die Realisierung einer Investorendokumentation (veraltet, nicht mehr im Einsatz). Standortmarketing wurde bisher nur auf Sparflamme betrieben, weil entweder keine Gebäude oder Flächen zum Verkauf resp. zur Vermietung standen oder die RUAG diese ohne spezielle Anstrengungen vermieten konnte.

In Zukunft wird die Vermarktung an Bedeutung gewinnen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen dem Marketing für den Wirtschaftspark Thun als attraktiver Standort für Industrie, Gewerbe und Dienstleistung und der Vermarktung einzelner Baufelder resp. Gebäude oder Räumlichkeiten. Für die letztere Aufgabe müssen die geeigneten Strukturen noch diskutiert, festgelegt und anschliessend umgesetzt werden.

Für das eigentliche Standortmarketing und die Vermarktung von Flächen, Gebäuden sowie Räumlichkeiten soll eine Marketingstrategie erarbeitet werden, mit der die Prozesse und Strukturen der Vermarktungsaktivitäten aufgezeigt und beschlossen werden können.

9 Verbindlichkeit, Umsetzung und Änderung des Richtplans

Zur Einleitung der angestrebten Entwicklung auf dem ESP-Areal dienen Massnahmenblätter. Sie sind ein Aufgabenheft mit den konkreten Umsetzungsschritten. In jedem Massnahmenblatt wird festgelegt, wer wann und mit wem welche Massnahme zu welchen Kosten und mit welcher Wirkung ergreifen soll.

9.1 Verbindlichkeit

Gemäss Art. 57 Abs. 1 des Baugesetzes des Kantons Bern kommt dem kommunalen Richtplan ESP Thun Nord durch den Beschluss des Gemeinderates der Stadt Thun und die Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung eine behördenverbindliche Wirkung zu. Die Verbindlichkeit bezieht sich auf die behördenverbindlichen Teile (Richtplankarte und Massnahmenblätter) und gilt nur für die Stadt Thun und nicht für die kantonalen Stellen. Der Erläuterungsbericht gilt als Herleitung der Karte und der Massnahmen und ist nicht behördenverbindlich.

Gemäss Art. 68 des Baugesetzes des Kantons Bern können weitere Partner dem Richtplan im Sinne eines Vertrags zustimmen. Eine vertragliche Zustimmung zum Richtplan ist vorerst durch die beiden Grundeigentümer armasuisse Immobilien und RUAG Real Estate AG erfolgt.

9.2 Realisierungshorizonte

Die Genehmigung des Richtplans durch die beteiligten Partner setzt den Schlusspunkt unter die Ausarbeitung und ist der Auftakt für die Umsetzung. Für diese gelten je nach Priorität folgende Zeithorizonte:

Sofortmassnahme:	Innerhalb von 2 Jahren nach Inkraftsetzung des Richtplans.
Kurzfristig:	Innerhalb von 5 Jahren nach Inkraftsetzung des Richtplans.
Mittelfristig:	Innerhalb von 10 Jahren nach Inkraftsetzung des Richtplans.
Daueraufgabe:	Regelmässige Überprüfung der Zielerreichung; sukzessive und kontinuierliche Umsetzung.

9.3 Koordinationsstände

Vororientierung	Massnahmen, die als Vororientierung eingestuft sind, zeigen raum- und/oder verkehrswirksame Tätigkeiten auf, die sich noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen, aber erhebliche Auswirkungen auf Siedlung und/oder Verkehr haben können.
Zwischenergebnis	Massnahmen, die als Zwischenergebnis eingestuft sind, betreffen raum- und/oder verkehrswirksame Tätigkeiten, die noch nicht aufeinander abgestimmt sind. Sie zeigen auf, was vorzukehren ist, damit eine zeitgerechte Abstimmung erreicht werden kann.
Festsetzung	Bei Massnahmen, die als Festsetzung eingestuft sind, sind die raum- und/oder verkehrswirksamen Tätigkeiten aufeinander abgestimmt.

9.4 Monitoring/Controlling

Der ESP Thun Nord ist aufgrund seiner Grösse, der bestehenden Bebauung und Nutzung, der Trennung durch die Eisenbahnlinie und des Projekts Bypass Thun Nord ein komplexes Gebilde. Der Koordinationsbedarf ist hoch. Dies widerspiegelt sich auch im vorliegenden Richtplan.

Damit die Ziele des Richtplans erreicht bzw. die entsprechenden Massnahmen bei einer anderen Entwicklung als der gewünschten ergriffen werden können, ist ein Monitoring und Controlling vorgesehen, das die Veränderungen des Raums erfasst und mit den Zielen des Richtplans vergleicht. Bis jetzt fand ein jährliches Controlling über den Umsetzungsstand der einzelnen Massnahmenblätter statt. Das geplante Monitoring und Controlling geht einen Schritt weiter. Es soll zusätzlich die Wirkung der Massnahmen überprüfen und sicherstellen, dass die verschiedenen Nutzungsansprüche und die teilareal- resp. themenbezogenen Entwicklungen optimal koordiniert und aufeinander abgestimmt werden. Wichtig ist dabei insbesondere die zeitliche Abstimmung von Aufgaben, die für die Entwicklung des Areals von Bedeutung sind (z. B. Erschliessung, Infrastruktur, Altlasten). Weitere Ziele sind die Überprüfung der Umweltauswirkungen der Entwicklungen im ESP und die Verknüpfung von Raum- und Verkehrsplanung mit dem Standortmarketing. Zu letzterem sind die Tätigkeiten mit dem Projekt „regionaler Arbeitszonenpool Agglomeration Thun“ abzustimmen.

In einem ersten Schritt wird für das Monitoring und Controlling ein Konzept erarbeitet, anschliessend aufgebaut und umgesetzt. Zuständig ist die ESP-Geschäftsstelle. Das Monitoring und Controlling ist auch für die jährlichen Rückmeldungen zum Umsetzungsstand des Agglomerationsprogramms Thun erforderlich. Die Aktivitäten sind aufeinander abzustimmen. Durch die Einführung des geplanten Arbeitszonenmanagements aus dem Projekt „regionaler Arbeitszonenpool Agglomeration Thun“ wird das Controlling von Angebot und Nachfrage nach Arbeitszonen professionalisiert.

9.5 Fortschreibung und Überarbeitung des Richtplans

Hat das Controlling geringfügige Änderungen des Richtplans im Sinne einer rollenden Planung zur Folge (Anpassungen Richtplankarte, Erläuterungsbericht, Ausscheiden erledigter oder überholter Aufgaben), so können diese als Fortschreibung erfolgen. Fortschreibungen sind grundsätzlich jederzeit denkbar, sollen jedoch nach Möglichkeit gesammelt und mit weiteren Änderungen koordiniert vorgenommen werden. Die Kompetenz zur Verabschiedung liegt beim Begleitausschuss ESP Thun Nord / Steffisburg.

Die Aufnahme neuer Aufgaben sowie nicht geringfügige Änderungen erfordern die Verabschiedung durch den Gemeinderat der Stadt Thun.

Komplette Überarbeitungen des Richtplans werden ausgelöst, wenn es die äusseren Umstände erfordern (stark veränderte Gegebenheiten) oder wenn die Zielerreichung nachweislich (Indikator Controlling) gefährdet ist. Sie erfolgen spätestens nach 15 Jahren oder vorher, wenn sie durch den Begleitausschuss angeordnet werden. Die Verabschiedung fällt in die Kompetenz des Gemeinderates der Stadt Thun.

10 Verfahren

Die Grundordnung definiert für das gesamte Areal des ESP Thun Nord eine Zone mit Planungspflicht. Grundsätzlich ist eine ZPP mit der Pflicht zur Planung verbunden, d. h. in der Regel mit dem Erlass einer Überbauungsordnung. Eine Überbauungsordnung kann sowohl für ein einzelnes wie auch für mehrere Baufelder zusammen erlassen werden. Mit einem SIA-Architekturwettbewerb, einem wettbewerbsähnlichen Verfahren oder bei einem Gesamtvorhaben mit Zustimmung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern kann auf eine Überbauungsordnung verzichtet werden.

Die ZPP R Thun Nord bleibt grundsätzlich bestehen. Änderungen haben mit Mass zu erfolgen und sind nur dort vorzunehmen, wo der vorliegende Richtplan Änderungen erforderlich macht (im Wesentlichen bezüglich Wohnen entlang des Lerchenfeldquartiers und auf dem Baufeld B10 Uttigenstrasse Nord).

Als zentrales Instrument der Arealentwicklung wird eine Überbauungsordnung „Erschliessung und Aussenraum“ erlassen. Sie liefert das Gerüst der künftigen Entwicklung und ermöglicht die Umsetzung des städtebaulichen Konzepts, das diesem Richtplan zugrunde liegt. Über die Erschliessung der einzelnen Baufelder herrscht dadurch Klarheit.

B Richtplankarte

Die Richtplankarte gibt einen Überblick über die vorgesehenen Massnahmen. Die Nummerierung entspricht den Nummern der Massnahmen (Teil C). Die Karte umfasst nicht alle Massnahmen, da manche den gesamten Planungssperimeter ESP Thun Nord betreffen und sich deshalb nicht eindeutig lokalisieren lassen. Der Planungssperimeter ist in Abbildung 1 auf Seite 11 dargestellt.

Die Richtplankarte ist für die Behörden der Stadt Thun verbindlich, die Planungspartner RUAG Real Estate AG und VBS / armasuisse Immobilien haben vertraglich zugestimmt.

C Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter enthalten die konkreten Umsetzungsschritte für die Zukunft. Zur Umsetzung dieser Bausteine werden die Zuständigkeiten, Finanzierung und Vorgehensweisen soweit möglich verbindlich festgelegt. Die Massnahmenblätter sind für die Behörden der Stadt Thun verbindlich, die Planungspartner RUAG Real Estate AG und VBS / armasuisse Immobilien haben vertraglich zugestimmt.

Massnahmenblätter im Überblick

A Allgemein

- A1 Nachhaltige Arealentwicklung
- A2 Informations- und Leitsystem
- A3 Infrastruktur
- A4 Öffentliche Beleuchtung, Anleuchtung
- A5 Altlastenuntersuchungen
- A6 Trassensicherung Bahn / Störfallverordnung
- A7 Verfahren
- A8 Standortmarketing
- A9 Controlling/Monitoring, Überarbeitung
- A10 Trägerschaft/Geschäftsstelle
- A11 Baudenkmäler
- A12 Monitoring/Controlling "Verkehr und Umwelt"
- A13 Massnahmen "Verkehr und Umwelt"

B Baufelder

- B1 Arealentwicklung grundsätzlich
- B2 Areale Kernbestand VBS
- B3 Allmendstrasse West
- B4 KVA und Umfeld Heizkraftwerk
- B5 Allmendstrasse Mitte
- B6 Allmendstrasse Ost
- B7 Bereich Industrie und Logistik
- B8 Zentrales Gebiet
- B9 Uttigenstrasse Süd und Mitte
- B10 Uttigenstrasse Nord
- B11 Zwischennutzungen

E Erschliessung

- E1 Ringstrasse
- E2 Allmendstrasse
- E3 Anschlüsse und Bebauung entlang
Bypass Thun Nord
- E4 Uttigenstrasse
- E5 Querungen Bahntrassen
- E6 Öffentlicher Verkehr / Langsamverkehr

G Grünbereiche

- G1 Grünbereiche

Richtplan ESP Thun Nord	Nachhaltige Arealentwicklung	A1
<p>Zielsetzung:</p> <p>Das Gebiet des ESP Thun Nord soll als integrierter Teil der Stadt Thun nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit entwickelt werden:</p> <p>Gesellschaftliche Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird eine ortsverträgliche Entwicklung angestrebt, die einerseits im Masstab auf vorhandene Strukturen eingeht, andererseits neue Akzente setzt. - Es soll ein neuer Stadtteil entwickelt werden, der funktionell und belebt ist, eine hohe Aufenthaltsqualität aufweist sowie eine sinnvolle Ergänzung zum Bestehenden darstellt. - Es werden Synergien zwischen den verbleibenden militärischen Nutzungen und den neuen Entwicklungen angestrebt. - Besonders geeignete und attraktive Standorte sollen für die Bevölkerung zugänglich gemacht und zu Treffpunkten entwickelt werden. Damit kann Akzeptanz in der Bevölkerung geschaffen werden. <p>Ökonomische Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwand (Entwicklung, Erschliessung usw.) und Ertrag (Steuern, Beiträge usw.) der Stadt wie auch der beteiligten Grundeigentümerschaften sollen in einem positiven Verhältnis stehen. - Die Planung schafft Grundstücke, die marktgängig sind. - Die verschiedenen Immobilienprodukte müssen der Nachfrage entsprechen und eine Rendite in einem marktüblichen Rahmen ermöglichen. <p>Ökologische Anforderungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorhandene Naturelemente werden geschont und neu in Wert gesetzt. - Im Rahmen der vorgegebenen Nutzungen erhält das Planungsgebiet einen hohen Grünanteil im Bereich der Strassen und Plätze, entlang der Aare, in einem Grünzug und durch eine massvolle Durchgrünung der einzelnen Areale. - Der Grad der Versiegelung wird auf das funktional erforderliche Minimum reduziert. - Es werden die Voraussetzungen für energiesparende Baustrukturen geschaffen. - Synergien bei der Energieversorgung (bspw. Fernwärmeversorgung durch KVA) werden ausgeschöpft. - Es wird ein effizientes Langsamverkehrsnetz geschaffen. - Die Voraussetzungen für die öV-Erschliessung werden eingeplant. - Der kantonale Massnahmenplan zur Luftreinhaltung wird eingehalten. <p>Zusammenfassung:</p> <p>Gesamthaft wird eine Entwicklungsstrategie verfolgt, die sich sowohl an den Qualitäten des Bestehenden ausrichtet als auch offen ist für Neues. Militärische Nutzungen, Produktion, Forschung und andere Arbeits- sowie Freizeit- und Wohnnutzungen sollen sich im gegebenen Ordnungssystem unter Wahrung des städtebaulichen Konzepts entfalten können. Diese Entwicklungsstrategie wird laufend den Gegebenheiten und Erfordernissen angepasst.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Dritte 	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>	

Produkt: Stadtteil mit hoher Aufenthalts-, Standort- und Umweltqualität, den Zielsetzungen der Strategie Stadtentwicklung entsprechend, geeignet für vielfältige Nutzungen.	
Vorgehen / nächste Schritte: - Sicherstellung der Ziele durch den Begleitausschuss ESP Thun Nord / Steffisburg. - Ändern der ZPP R Thun Nord. - Erlass der UeO „Erschliessung und Aussenraum“.	
Realisierung: <input type="checkbox"/> Sofortmassnahme <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe Stand der Koordination: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Finanzplan: Kosten fallen bei den jeweiligen Aufgaben und Massnahmen an. Kostenteiler: – Kostenanteil: –
Abhängigkeiten/Zielkonflikte: Abhängigkeiten bestehen zu allen anderen Massnahmenblättern.	
Grundlagen: - ESP-Organisation Kanton Bern, - ZPP R Thun Nord (2003), - Strategie Stadtentwicklung (2009), - kantonaler Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015 (KIGA/beco, Stand 2012), - Agglomerationsprogramm V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012), - regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012).	
Stand: 26. August 2014	

Richtplan ESP Thun Nord	Informations- und Leitsystem	A2
<p>Zielsetzung:</p> <p>Imagebildung durch grafische Präsenz vor Ort, d. h. an Bahn und Strasse, insbesondere auch mit Wirkung am Bypass Thun Nord. Gezielt platzierte Informationstafeln geben Auskunft über die heutigen Aktivitäten und die Zukunftsperspektiven. Ein einheitliches Informations- und Leitsystem erleichtert die Auffindbarkeit der einzelnen Institutionen und fördert den gemeinsamen Auftritt. Das Leitsystem ist koordiniert mit jenem des übrigen Gemeindegebiets von Thun, grafisch jedoch auf den Massstab des Entwicklungsgebiets zugeschnitten. Es ist auf alle Verkehrsteilnehmer (mIV, öV, LV) ausgerichtet. Der Auftritt der Firmen an den einzelnen Arealeingängen soll einheitlich gestaltet werden.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> WRT</p>	<p>Federführung:</p> <p>Konzept: Geschäftsstelle ESP Thun Nord / Steffisburg Umsetzung: Grundeigentümer, Stadt Thun</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Informations- und Leitsystem, das schrittweise ausgebaut werden kann.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anforderungskatalog erstellen. 2. Konzept mit Kostenermittlung und Kostenteiler erarbeiten. 3. Vertrag über Anwendung zwischen den Partnern abschliessen. 4. Erste Realisierungen einleiten. 		
<p>Realisierung:</p> <p><input type="checkbox"/> sofort <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>Erarbeitung Konzept: Fr. 20'000</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leitsystem der Stadt Thun, - bestehende, arealinterne Leitsysteme, - Massnahmenblätter B3, B5, B6 und B9 sowie E1, E2, E4 und G1. 		
<p>Grundlagen:</p> <p>–</p>		
<p>Stand:</p> <p>26. August 2014</p>		

Richtplan ESP Thun Nord	Infrastruktur	A3																												
<p>Zielsetzungen:</p> <p>Klare Regelung der Eigentumsverhältnisse der ober- und unterirdischen Infrastruktur wie folgt:</p> <table border="0" data-bbox="225 499 1342 954"> <tr> <td>- Ringstrasse (E1)</td> <td>Stadt Thun</td> </tr> <tr> <td>- Parallelstrasse zur Allmendstrasse (öffentlicher Abschnitt) (E1)</td> <td>Stadt Thun</td> </tr> <tr> <td>- Parallelstrasse zur Allmendstrasse (Abschnitt zw. B3 und B7)</td> <td>Grundeigentümer*</td> </tr> <tr> <td>- Uttigenstrasse (E4)</td> <td>Stadt Thun</td> </tr> <tr> <td>- Platzflächen</td> <td>Stadt Thun</td> </tr> <tr> <td>- Querungen Bahntrassen für Langsamverkehr (E5)</td> <td>Stadt Thun</td> </tr> <tr> <td>- Vorplätze, Nebenflächen, öffentlich zugängliche Bereiche</td> <td>VBS / hauptbetroff. Eigentümer</td> </tr> <tr> <td>- Industriegleise</td> <td>VBS</td> </tr> <tr> <td>- Kanalisation (ausserhalb Baufelder)</td> <td>Stadt Thun</td> </tr> <tr> <td>- Kanalisation (innerhalb Baufelder)</td> <td>Grundeigentümer</td> </tr> <tr> <td>- Basis-Grünanlagen</td> <td>Stadt Thun</td> </tr> <tr> <td>- Detail-Grünanlagen</td> <td>Grundeigentümer</td> </tr> <tr> <td>- Fernwärmenetz</td> <td>VBS</td> </tr> <tr> <td>- Wasserversorgung</td> <td>Energie Thun AG</td> </tr> </table> <p>Koordination der Planungen und konkreten Projekte der privaten Eigentümer von Infrastrukturen (z. B. Strom, Gas, Telefon/TV).</p> <p>* Sollte die Parallelstrasse im Abschnitt zwischen B3 und B7 für den Verkehr geöffnet werden, geht dieser Abschnitt ins Eigentum der Stadt Thun über.</p>			- Ringstrasse (E1)	Stadt Thun	- Parallelstrasse zur Allmendstrasse (öffentlicher Abschnitt) (E1)	Stadt Thun	- Parallelstrasse zur Allmendstrasse (Abschnitt zw. B3 und B7)	Grundeigentümer*	- Uttigenstrasse (E4)	Stadt Thun	- Platzflächen	Stadt Thun	- Querungen Bahntrassen für Langsamverkehr (E5)	Stadt Thun	- Vorplätze, Nebenflächen, öffentlich zugängliche Bereiche	VBS / hauptbetroff. Eigentümer	- Industriegleise	VBS	- Kanalisation (ausserhalb Baufelder)	Stadt Thun	- Kanalisation (innerhalb Baufelder)	Grundeigentümer	- Basis-Grünanlagen	Stadt Thun	- Detail-Grünanlagen	Grundeigentümer	- Fernwärmenetz	VBS	- Wasserversorgung	Energie Thun AG
- Ringstrasse (E1)	Stadt Thun																													
- Parallelstrasse zur Allmendstrasse (öffentlicher Abschnitt) (E1)	Stadt Thun																													
- Parallelstrasse zur Allmendstrasse (Abschnitt zw. B3 und B7)	Grundeigentümer*																													
- Uttigenstrasse (E4)	Stadt Thun																													
- Platzflächen	Stadt Thun																													
- Querungen Bahntrassen für Langsamverkehr (E5)	Stadt Thun																													
- Vorplätze, Nebenflächen, öffentlich zugängliche Bereiche	VBS / hauptbetroff. Eigentümer																													
- Industriegleise	VBS																													
- Kanalisation (ausserhalb Baufelder)	Stadt Thun																													
- Kanalisation (innerhalb Baufelder)	Grundeigentümer																													
- Basis-Grünanlagen	Stadt Thun																													
- Detail-Grünanlagen	Grundeigentümer																													
- Fernwärmenetz	VBS																													
- Wasserversorgung	Energie Thun AG																													
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>VBS / armasuisse Immobilien</p>																													
<p>Produkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eigentumsverhältnisse sind gemäss Zielsetzung neu geregelt und im Grundbuch festgehalten. - Koordinationsplan. 																														
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. UeO „Erschliessung und Aussenraum“. 2. Prozesse für Eigentumsübertragung, sofern erforderlich, für die verschiedenen Infrastrukturen definieren. 3. Zeitpunkt der Eigentumsübertragung für die verschiedenen Infrastrukturen festlegen. 4. Verhandlungen mit neuen Grundeigentümern. 5. Verträge unterzeichnen und neue Eigentumsverhältnisse im Grundbuch eintragen. 																														

<p>Realisierung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zustand der Infrastrukturen (Überführung), - UeO „Erschliessung und Aussenraum“, - Massnahmenblätter A5, A11, B1–B10, E1–E6 und G1. 	
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planunterlagen der ober- und unterirdischen Infrastrukturen. 	
<p>Stand:</p> <p>26. August 2014</p>	

Richtplan ESP Thun Nord	Öffentliche Beleuchtung, Anleuchtung	A4
<p>Zielsetzungen:</p> <p>Die öffentliche Beleuchtung im ganzen ESP Thun Nord soll einheitlich und koordiniert projektiert und realisiert werden. Dazu gehört auch die Beleuchtung der Allmendstrasse und der Brücke Bypass Thun Nord. Die öffentliche Beleuchtung des ESP Thun Nord ist ein Modul im Rahmen des Lichtplans Aussenraum der Stadt Thun. Ebenso soll die Anleuchtung von Gebäuden thematisiert werden. Leuchtende Reklamen, Firmenschilder u. dgl. werden berücksichtigt und sind von hoher gestalterischer Qualität. Unnötige Lichtemissionen sind zu vermeiden. Die „Empfehlungen zur Verschmutzung von Lichtemissionen“ des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) sind zu berücksichtigen.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Ein Beleuchtungskonzept mit folgenden Inhalten: Lichtführung, Lichtqualität, Design, einheitliche Beleuchtung und Anleuchtung.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <p>Leistungsauftrag und Aufbau Projektorganisation.</p>		
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> sofort <input type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	<p>Finanzplan:</p> <p>Planungskosten Konzept Fr. 30'000 Realisierung noch offen</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projekt Bypass Thun Nord, - Massnahmenblätter A1, B1–B10, E1–E6 und G1. 		
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lichtplan Aussenraum, Stadt Thun (2005). 		
<p>Stand:</p> <p>26. August 2014</p>		

Richtplan ESP Thun Nord	Altlastenuntersuchungen	A5
<p>Gegenstand: Durchführung von Voruntersuchungen.</p> <p>Zielsetzung: Erfassen der Belastungssituation gemäss Altlasten-Verordnung.</p> <p>Da Objekte, bei denen die Belastungssituation nicht eindeutig geklärt ist, auf dem Markt kaum eine Chance haben, soll diesbezüglich eine detaillierte Abklärung nach den Vorschriften der Altlasten-Verordnung (AltIV) durchgeführt werden. Bereits erhobene Angaben sind in die weiteren Untersuchungen einzubeziehen. Sämtliche Verfahrensschritte müssen nach den einschlägigen Verfahrensvorschriften abgehandelt und von der zuständigen Behörde (Amt für Wasser und Abfall AWA oder GS VBS) sanktioniert werden. Das VBS ist jeweils als Verfahrenspartei beizuziehen, wenn es sich um Standorte der RUAG handelt. Bei der externen Vergabe von Aufträgen ist ein Konkurrenzverfahren anzuwenden. Es ist eine enge Zusammenarbeit aller Beteiligten anzustreben.</p> <p>Auf Arealen, für die die RUAG massnahmenpflichtig ist, regelt Ziffer 5 des Gesamtsacheinlagevertrags vom 27. Mai 1999 die Kostenverteilung zwischen RUAG und VBS. Werden Dritte massnahmenpflichtig, so finden ausschliesslich die gesetzlichen Kostenregelungen Anwendung.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>RUAG Real Estate AG VBS / armasuisse Immobilien</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Die für die Beurteilung der Sanierungs-, bzw. Überwachungsbedürftigkeit erforderlichen Angaben sind erhoben und im Hinblick auf die Gefährdung der Umwelt bewertet. Innerhalb der Untersuchungsperimeter kann klar zwischen Altlasten und belasteten Standorten (jeweils gemäss der Definition von Art. 2 AltIV) und rein abfallrechtlich relevanten Standorten unterschieden werden. Als rein abfallrechtlich relevante Standorte gelten solche, die üblicherweise bei jedem Bauvorhaben (insbesondere in Industrie- und Gewerbegebieten) anfallen. Im Rahmen der baulichen Entwicklung werden Sanierungen ausgelöst.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vorhandene Unterlagen auswerten. 2. Untersuchungsperimeter festlegen. 3. behördliche Anordnungen erwirken. 4. Aufträge definieren. 5. Offerten einholen und entsprechende finanzielle Mittel in der Finanzplanung reservieren. 		

<p>Realisierung:</p> <p><input type="checkbox"/> sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>Geschätzte Kosten Umsetzung: 50,0 Mio. Fr.</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Privatrechtliche Regelung gemäss Zielsetzung</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (Umweltbericht), - Entwicklung Baufelder (Massnahmenblätter B1–B10), - Bau der Strasseninfrastruktur (Massnahmenblätter E1, E3–E5). 	
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Altlasten-Verordnung (AltIV; SR 814.680), - bestehende Erhebungen armasuisse und RUAG. 	
<p>Stand:</p> <p>26. August 2014</p>	

Richtplan ESP Thun Nord	Trassensicherung Bahn / Störfallverordnung	A6
<p>Zielsetzung Trassensicherung Bahn:</p> <p>Die Pläne der SBB und der BLS zum langfristigen Streckenausbau auf dem Gebiet des ESP Thun Nord werden bei der Arealplanung berücksichtigt.</p> <p>Zielsetzung Störfallverordnung:</p> <p>Aufzeigen der Auswirkungen der Vorgaben/Empfehlungen in der Planungshilfe „Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge entlang von risikorelevanten Bahnanlagen“ auf die Bebaubarkeit der Baufelder entlang der Eisenbahnlinie. Die Planungshilfe zeigt in Beziehung auf die risikorelevanten Bahnanlagen auf, wie durch die Koordination von Raumplanung und Störfallvorsorge die Siedlungsentwicklung an zweckmässigen Standorten gewährleistet werden kann, ohne die Sicherheit der Bevölkerung übermässig zu gefährden.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> SBB <input checked="" type="checkbox"/> BLS 	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>	
<p>Produkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Entwicklung des ESP Thun Nord ist abgestimmt auf den Terrainbedarf der SBB und der BLS für den Ausbau der Trassen. - Die Vorgaben zur Bebauung der Baufelder entlang der Eisenbahnlinie tragen der Störfallvorsorge Rechnung. - Die Koordination mit dem Ausbau der bestehenden Unterführungen und der Realisierung einer neuen Unterführung ist erfolgt. 		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausscheiden des Interessensgebiets SBB, BLS in der UeO „Erschliessung und Aussenraum“ zur Sicherung des möglichen Ausbaus der Trassen. 2. Formulieren von Empfehlungen für die Bebauung der Baufelder entlang der Bahnlinie. 		
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> sofort <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	<p>Finanzplan:</p> <p>Kosten noch nicht abschätzbar, vorerst eher reiner Koordinationsaufwand.</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <p>Massnahmenblätter B6–B10, E1, E5, E6 und G1.</p>		

Grundlagen:

- Störfallverordnung (StFV, SR 814.012),
- Gleisstudie Lerchenfeld-Thun, Variante A, SBB Projektmanagement, Olten,
- Planungshilfe „Koordination Raumplanung und Störfallvorsorge entlang von risikorelevanten Bahnanlagen“ des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE, 2009),
- ESP Thun Nord, Interessenslinien SBB und BLS (Trassensicherung für weitere Gleise), Planungsamt der Stadt Thun (2010),
- Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (SIS), insb. Objektblatt 3.5 Bern–Thun, UVEK (2013),
- Pilotprojekt Störfallvorsorge des Kantons Bern, Stadt Thun und SBB (in Erarbeitung).

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Verfahren	A7
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die Baufelder sollen sukzessive zur Baureife entwickelt werden. Die heute gültige ZPP R Thun Nord bleibt bestehen und wird, wo erforderlich, geringfügig angepasst. Als zentrales Instrument der Arealentwicklung wird eine Überbauungsordnung für Erschliessung und Aussenraum erlassen. Sie liefert das Gerüst der künftigen Entwicklung und ermöglicht die Umsetzung des städtebaulichen Konzepts, das diesem Richtplan zugrunde liegt.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <p><input type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien</p> <p><input type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton Bern</p>	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>	
<p>Produkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ nach den Vorgaben des Richtplans ESP Thun Nord. - Überbauungsordnungen für einzelne Baufelder oder mehrere zusammen, sofern die Bebauung/ Nutzung der Baufelder klar ist (vgl. Massnahmenblätter B). - Anstelle von Überbauungsordnungen können Baubewilligungen im Rahmen eines qualitäts-sichernden Verfahrens (z. B. SIA-Architekturwettbewerb) angestrebt werden; dafür ist jedoch die Zustimmung des Amts für Gemeinden und Raumordnung erforderlich. - Sofern die Planung eines oder mehrerer Baufelder durch die ZPP R Thun Nord nicht mehr zweckmässig sein sollte, kann ein ordentliches Verfahren zur Änderung der ZPP ausgelöst werden. 		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erarbeitung UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (sofort). 2. Änderung ZPP R Thun Nord (sofort). 3. Entwicklung Baufeld B3 (Allmendstrasse West, sofort). 4. Entwicklung Baufeld B5 (Allmendstrasse Mitte, kurzfristig). 5. Entwicklung Baufeld B10 (Uttigenstrasse Nord, kurz- bis mittelfristig). 		
<p>Realisierung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Gemäss Vereinbarung zwischen Stadt Thun und Grundeigentümern oder Grundteiler</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <p>Massnahmenblätter A11, B3–B10, E1–E6, sowie G1.</p>		

Grundlagen:
–
Stand:
26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Standortmarketing	A8
Zielsetzungen: <ul style="list-style-type: none"> - Erarbeiten und Umsetzen einer Marketingstrategie für den ESP Thun Nord. - Aufbau der für die Umsetzung der Strategie notwendigen Instrumente. - Klare Positionierung des ESP Thun Nord. 		
Beteiligte Partner / Stellen: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern 	Federführung: Geschäftsstelle ESP Thun Nord / Steffisburg	
Produkte: <ul style="list-style-type: none"> - Marketingstrategie mit: Ausgangslage, Stärken/Schwächen, Zielen, Zielgruppen, Marktpositionierung, Strategien, Botschaften, Massnahmen/Instrumenten, Terminplan, Verantwortlichkeiten, Budget/Finanzierung und Controlling. - Website und weitere konkrete Marketinginstrumente. 		
Vorgehen / nächste Schritte: <ol style="list-style-type: none"> 1. Erarbeiten der Marketingstrategie. 2. Sukzessives Umsetzen der Marketingstrategie. 		
Realisierung: <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> sofort <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe Stand der Koordination: <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	Finanzplan: Marketingstrategie: Fr. 20'000 Kostenteiler: Grundteiler Kostenanteil: -	
Abhängigkeiten/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Massnahmenblatt A10 (Trägerschaft/Geschäftsstelle), - Projekt „regionaler Arbeitszonenpool Agglomeration Thun“ (im Aufbau). 		
Grundlagen: -		
Stand: 26. August 2014		

Richtplan ESP Thun Nord	Controlling/Monitoring, Überarbeitung	A9
<p>Zielsetzung:</p> <p>Mit dem Monitoring und Controlling sowie den daraus abgeleiteten Massnahmen (Interventionen) soll sichergestellt werden, dass die Zielsetzungen aus dem Richtplan ESP Thun Nord erfüllt werden. Das Monitoring/Controlling betreffend die Auswirkungen "Verkehr und Umwelt" ist im Massnahmenblatt A12 geregelt.</p> <p>Hat das Controlling geringfügige Änderungen des Richtplans im Sinne einer rollenden Planung zur Folge (Anpassungen Richtplankarte, Erläuterungsbericht, Ausscheiden erledigter oder überholter Aufgaben), so können diese als Fortschreibung erfolgen. Fortschreibungen sind grundsätzlich jederzeit möglich, sollen jedoch nach Möglichkeit gesammelt und mit anderen Änderungen koordiniert vorgenommen werden. Die Kompetenz zur Verabschiedung liegt bei der Gesellschafterversammlung ESP Thun Nord.</p> <p>Die Aufnahme neuer Aufgaben und nicht geringfügige Änderungen erfordern die Verabschiedung durch den Gemeinderat der Stadt Thun.</p> <p>Komplette Überarbeitungen des Richtplans werden ausgelöst, wenn es die äusseren Umstände erfordern (stark veränderte Gegebenheiten) oder wenn die Zielerreichung nachweislich (Indikator Controlling) gefährdet ist. Sie erfolgen spätestens nach 15 Jahren oder vorher, wenn sie durch die Gesellschafterversammlung angeordnet werden. Die Verabschiedung fällt in die Kompetenz des Gemeinderates der Stadt Thun.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input type="checkbox"/> Stadt Thun <input type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsstelle ESP Thun Nord 	<p>Federführung:</p> <p>Geschäftsstelle ESP Thun Nord</p>	
<p>Produkt:</p> <p>In der ESP-Organisation ist eine geeignete Stelle zu bestimmen, die für das Monitoring/Controlling zuständig ist. Sie koordiniert die verschiedenen Anspruchsgruppen im Rahmen der Umsetzungs- und Wirkungskontrolle des Richtplans.</p> <p>Der detaillierte Inhalt (Kriterien, Messweisen usw.) sowie der genaue Ablauf des Monitorings und Controllings sind in einem Erhebungskonzept festgelegt. Das Monitoring und Controlling beinhaltet im Wesentlichen folgende Punkte:</p> <p><u>Monitoring:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Erfassung Referenzzustand (Nullerhebung), - Erfassung künftige Zustände (Erhebungen). <p><u>Controlling:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzungskontrolle, - Wirkungskontrolle. <p><u>Massnahmen</u> (Interventionen), z. B:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etappierung der Nutzungen, - Ergänzungen/Optimierung der Erschliessung, - Anpassung/Teilrevision Richtplan. 		

<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <p>Das Richtplancontrolling findet regelmässig (z. B. einmal jährlich) statt. Die für das Monitoring/Controlling zuständige Stelle sorgt dafür, dass vorgängig die Monitoring-Daten gemäss Erhebungskonzept vorliegen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufbau der Organisation, Regelung Zuständigkeiten. 2. Erarbeiten des Erhebungskonzepts. 3. Berichterstattung zum Referenzzustand. 4. Monitoring alle 4 Jahre. 	
<p>Realisierung:</p> <p><input type="checkbox"/> sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (Konzept)</p> <p><input type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (Monitoring/Controlling)</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>Konzept: CHF 20'000.-</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Grundteiler</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung mit dem Controlling des Agglomerationsprogramms V+S Thun, - Abstimmung mit dem Projekt „regionaler Arbeitszonenpool Agglomeration Thun“ (im Aufbau). 	
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Controlling Agglomerationsprogramm V+S Thun, - AZ-Datenbank aus dem Projekt „regionaler Arbeitszonenpool Agglomeration Thun“ (im Aufbau). 	
<p>Stand:</p> <p>18. Januar 2019</p>	

Richtplan ESP Thun Nord	Trägerschaft/Geschäftsstelle	A10															
<p>Zielsetzung:</p> <p>Weiterführen resp. Erneuern des Gesellschaftsvertrags, der die Trägerschaft ESP Thun Nord konstituiert, und des Dienstleistungsvertrags mit der Geschäftsstelle.</p> <p>Die Trägerschaft ist für die Umsetzung des Richtplans ESP Thun Nord zuständig.</p> <p>Die Geschäftsstelle erfüllt folgende Aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ansprech-, Informations- und Koordinationsstelle für den ESP Thun Nord, - aktives, gezieltes und systematisches Standortmarketing für den ESP Thun Nord, - aktive Unterstützung von Investoren bei Kontakten mit den Eigentümern und den Behörden (Baubewilligungsverfahren), - Koordination der Interessen unter den Gesellschaftern/Planungspartnern, - Koordinations- und Planungsaufgaben im Zusammenhang mit übergeordneten Planungen, die den ESP Thun Nord betreffen. <p>Die Geschäftsstelle wird von allen Gesellschaftern finanziert.</p>																	
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>																
<p>Produkte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Rechte und Pflichten der Vertragspartner sowie ihr Verhältnis zueinander sind klar geregelt. - Die Geschäftsstelle erfüllt ihre Aufgaben als Ansprech-, Informations- und Koordinationsstelle und betreibt Standortmarketing für den ESP Thun Nord. 																	
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Frühzeitige Aufnahme der Verhandlungen zur Weiterführung der Verträge (Gesellschaftsvertrag und Dienstleistungsvertrag). 2. Die Gesellschafter stellen regelmässig die gemäss Kostenteiler erforderlichen Beträge in ihre Finanzplanung ein. 																	
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> sofort <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	<p>Finanzplan:</p> <p>Geschätzte jährliche Kosten: 100 % Fr. 100'000 (Geschäftsstelle)</p> <p>Kostenteiler:</p> <table border="0"> <tr> <td>VBS / armasuisse</td> <td>34 %</td> <td>Fr. 34'000</td> </tr> <tr> <td>RUAG</td> <td>34 %</td> <td>Fr. 34'000</td> </tr> <tr> <td>Stadt Thun</td> <td>20 %</td> <td>Fr. 20'000</td> </tr> <tr> <td>Kanton Bern</td> <td>10 %</td> <td>Fr. 10'000</td> </tr> <tr> <td>Steffisburg</td> <td>2 %</td> <td>Fr. 2'000*</td> </tr> </table> <p>* gemäss Gesellschaftsvertrag</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>		VBS / armasuisse	34 %	Fr. 34'000	RUAG	34 %	Fr. 34'000	Stadt Thun	20 %	Fr. 20'000	Kanton Bern	10 %	Fr. 10'000	Steffisburg	2 %	Fr. 2'000*
VBS / armasuisse	34 %	Fr. 34'000															
RUAG	34 %	Fr. 34'000															
Stadt Thun	20 %	Fr. 20'000															
Kanton Bern	10 %	Fr. 10'000															
Steffisburg	2 %	Fr. 2'000*															

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

Abhängigkeiten zu allen Massnahmenblättern.

Grundlagen:

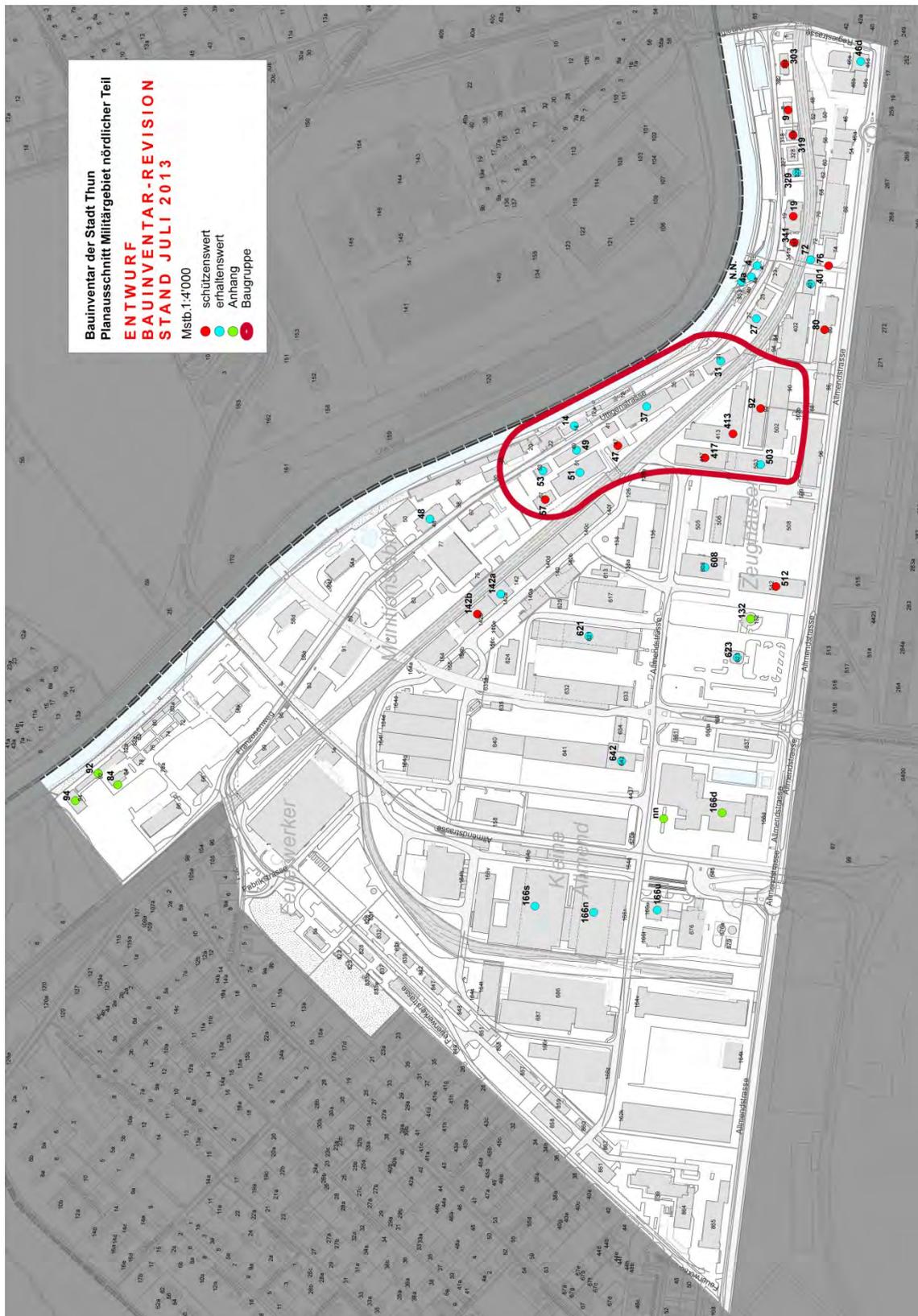
Gesellschaftsvertrag einfache Gesellschaft ESP Thun Nord / Steffisburg (2009).

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Baudenkmäler	A11
<p>Zielsetzungen:</p> <p>Die Baudenkmäler sollen grundsätzlich erhalten und nach den Richtlinien der kantonalen Denkmalpflege (KDP) erneuert werden. Die historisch wertvolle Bausubstanz macht die Geschichte lesbar und trägt wesentlich zur Identität des Orts und zur Imagebildung des ESP Thun Nord bei. Die im heutigen Kontext zum Teil marginalisierten Bauten sollen im Zusammenspiel mit der neuen, qualitativ hochwertig zu entwickelnden Bausubstanz den künftigen Stadtraum ESP Thun Nord prägen.</p> <p>Konflikte zwischen den Entwicklungsabsichten im ESP und dem Bauinventar sollen frühzeitig erkannt, in den Planungsprozess einbezogen und im Rahmen der Nutzungsplanung oder im Baubewilligungsverfahren gelöst werden. Innerhalb der Richtplanung können keine Änderungen am Bauinventar vorgenommen werden. Ein Auszug aus dem Entwurf des Inventars ist im Richtplan abgebildet. Dort, wo Konflikte bereits zum heutigen Zeitpunkt bekannt sind, werden diese im Massnahmenblatt unter „Vorgehen / nächste Schritte“ angesprochen. Dort, wo bereits Lösungsansätze mit der KDP diskutiert wurden, sind diese ebenfalls unter „Vorgehen / nächste Schritte“ vermerkt.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Die Anliegen des ESP sind in das bereinigte Bauinventar der Stadt Thun eingeflossen.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <p>Allgemein: Zur Bereinigung von Nutzungskonflikten im Zusammenhang mit Objekten aus dem Bauinventar ist im Rahmen der Nutzungsplanung oder des Baubewilligungsverfahrens eine Interessenabwägung vorzunehmen.</p> <p>Bezüglich der heute bereits bekannten Konflikte wurde zusammen mit der KDP folgendes Vorgehen vereinbart:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baufeld B5, erhaltenswertes Gebäude Nr. 623 (Tankstelle von 1952, elegante Betonkonstruktion mit Pilzsäulen): Dieses Objekt soll eine grossflächige Arealentwicklung in diesem Schlüsselareal nicht verhindern. Es soll in ein Neubauprojekt integriert werden, sofern dies mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar ist. Der Standort ist dafür nicht entscheidend. - Baufeld B9, diverse Objekte: Entlang der Uttigenstrasse sind bei einigen Objekten, die im Bauinventar enthalten sind, Konflikte mit den Entwicklungsabsichten der RUAG absehbar. Der Schutzstatus soll bei Bau- oder Umnutzungsvorhaben im Rahmen der Nutzungsplanung bzw. des Baubewilligungsverfahrens geprüft werden. - Ringstrasse E1, Hallen Nr. 417 (schützenswert) und 503 (erhaltenswert): Die beiden Objekte befinden sich im geplanten Verlauf des östlichen Anschlusses der Ringstrasse an die Allmendstrasse (Stichstrasse Ost). Derzeit werden verschiedene Varianten zur Verschiebung der Strasse geprüft. Ziel der Variantenstudie ist es, das Gebäude Nr. 417 zu erhalten. Dies ist auch die Vorgabe der KDP. Die Halle Nr. 503 hat gemäss KDP eine untergeordnete Bedeutung. Ob sie erhalten werden kann, ist derzeit noch unklar. Ist dies nicht möglich, so soll ein Abbruch im Rahmen der Interessenabwägung im Nutzungsplanungsverfahren (UeO „Erschliessung und Aussenraum“) geprüft werden. 		

<p>Realisierung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sofort <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <p>Massnahmenblätter A1, A7, B1, B2, B5–B7, B9–B11, E1.</p>	
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrlin (2010), - hinweisender Entwurf Bauinventar (2013). 	
<p>Stand:</p> <p>26. August 2014</p>	



Auszug aus Entwurf Bauinventar, Stand Juli 2013, mit hinweisendem Charakter.

Richtplan ESP Thun Nord	Monitoring/Controlling "Verkehr und Umwelt"	A12
<p>Zielsetzung:</p> <p>Mit dem Monitoring und Controlling sowie den daraus abgeleiteten Massnahmen soll sichergestellt werden, dass die Zielsetzung der nachhaltigen Arealentwicklung spezifisch in Bezug auf die verkehrlichen und umweltmässigen Auswirkungen erfüllt werden (vgl. Massnahmenblatt A1, u. a. Einhaltung des kantonalen Massnahmenplans zur Luftreinhaltung 2015 / 2030).</p> <p>Das Monitoring/Controlling umfasst grundsätzlich sämtliche Fachbereiche des Verkehrs und der Umwelt; insbesondere ist jedoch die Entwicklung des Bereichs motorisierter Individualverkehr mIV sowie der stark verkehrsbeeinflussten Umweltbereiche Luftreinhaltung und Lärmschutz zu beobachten und allenfalls mit zusätzlichen Massnahmen (gegenüber den im Massnahmenblatt A13 dargestellten) zu steuern. Das heisst folgende Aspekte bzw. deren Entwicklung über mehrere Jahre sind zu beobachten und anhand des Referenzzustandes und einer prognostizierten Entwicklung zu beurteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Kataster zu Geschossflächen und zu Abstellplätzen für Motorfahrzeuge im ESP-Areal:</u> Erhebung und periodische Nachführung des Bestandes an Geschossflächen und Abstellplätzen, jeweils nach Baufeldern. Geschossflächen nach Möglichkeit je Nutzungsart (Dienstleistung/Büro, Gewerbe/Produktion/Industrie, Forschung und Entwicklung, Hotel- und Gastronomienutzung, Wohnen), Abstellplätze separat für Beschäftigte sowie für Besucher und Behinderte. - <u>Verkehrsgenerierung im ESP-Areal:</u> Periodische Verkehrszählung bei Ein-/Ausfahrten aus dem ESP-Areal (fünf Querschnitte: zwei Kreisel Ringstrasse/Allmendstrasse (West und Ost), LSA-Knoten ESP/Bypass (von/nach West und Ost) sowie bei Knoten Uttigenstrasse/Regiestrasse). - <u>Verkehrsbelastung auf dem angrenzenden Basisstrassennetz:</u> Periodische Verkehrszählungen und Ermittlung DTV bei Allmendstrasse (mehrere Abschnitte), Bypass Thun Nord und General-Wille-Strasse. - <u>Periodische Überprüfung Leistungsfähigkeit des Basisstrassennetzes</u> bzw. der entsprechenden Knoten: "nur" Knoten Allmendstrasse entlang dem ESP-Areal. - <u>Einhaltung Massnahmenplan zur Luftreinhaltung.</u> - <u>Einhaltung Lärmschutzanforderungen betreffend Mehrbeanspruchung von Strassen:</u> Periodische Überprüfung der Prognosen zur Mehrbelastung, d. h. zur Zunahme der Lärmemissionen, auf den angrenzenden Strassenabschnitten infolge der Verkehrsgenerierung im ESP-Areal. (Die Mehrbeanspruchung darf gemäss Art. 9 LSV nicht zu wahrnehmbar stärkeren Lärmimmissionen (Zunahme $\geq +1.0$ dBA) resp. zu neuen Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes führen). - <u>Periodische Überprüfung der umgesetzten Massnahmen auf ihre Wirksamkeit:</u> Die Massnahmen (vgl. Massnahmenblatt A13) sollen an verändernde rechtliche oder technische Rahmenbedingungen angepasst, aufgehoben oder allenfalls neue Massnahmen vorgesehen werden. 		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsstelle ESP Thun Nord 		<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>

<p>Produkt:</p> <p>In der ESP-Organisation ist eine geeignete Stelle zu bestimmen, die für das Monitoring/Controlling "Verkehr und Umwelt" zuständig ist. Sie koordiniert die verschiedenen Anspruchsgruppen im Rahmen der Umsetzungs- und Wirkungskontrolle sowie die Umsetzung der im Massnahmenblatt A13 formulierten Massnahmen. Falls die Verkehrs- und Umweltsituation dies erfordert, legt sie in Absprache mit den zuständigen kantonalen Stellen sowie den kommunalen Behörden weitere Massnahmen fest. Der detaillierte Inhalt (Kriterien, Messweisen usw.) sowie der genaue Ablauf des Monitorings und Controllings sind in einem Erhebungskonzept festzulegen (vgl. Vorgehen / nächste Schritte). Das Monitoring und Controlling beinhaltet im Wesentlichen folgende Punkte:</p> <p><u>Monitoring:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Erfassung Referenzzustand, - Festlegung der prognostizierten ESP-Entwicklung (in Bezug auf Geschossfläche, Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Verkehrserzeugung DTV, z. B. gemäss Prognose, welche im Rahmen des Berichtes "Verkehrsbetrachtung und Umweltbericht mit Regelwerk" durchgeführt worden ist) als Vergleichsbasis für die effektiven, künftig zu erhebenden Zustände), - periodische Erfassung des jeweils aktuellen Zustandes (alle 4 Jahre). <p><u>Controlling:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Umsetzungskontrolle, - Wirkungskontrolle. <p><u>Massnahmen</u> (Interventionen), z. B. (vgl. Massnahmenblatt A13):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etappierung der Umnutzungen bzw. der Realisierung der Baufelder, - Verkehrsberuhigung auf den arealinternen Strassen, - generelle Vorgaben bzw. Massnahmen für Bauvorhaben im ESP-Areal (im Rahmen der verschiedenen Überbauungsordnungen zu den Baufeldern und im Rahmen der einzelnen Baubewilligungen), - Ergänzungen/Verbesserung/Optimierung der öV- und LV-Erschliessung (vgl. Massnahmenblatt E6). 	
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <p>Das Controlling findet regelmässig (alle vier Jahre) statt. Die für das Monitoring/Controlling „Verkehr und Umwelt“ zuständige Stelle sorgt dafür, dass vorgängig die Monitoring-Daten gemäss Erhebungskonzept vorliegen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufbau der Organisation, Regelung Zuständigkeiten. 2. Erarbeiten/Festlegen des Erhebungskonzepts. 3. Berichterstattung zum Referenzzustand. 4. Monitoring alle 4 Jahre (koordiniert mit Controlling Agglomerationsprogramm und RGSK). 	
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> sofort <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (Erhebungskonzept) <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (Monitoring/Controlling) <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	<p>Finanzplan:</p> <p>Ca. CHF 5000.-/Jahr</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Grundteiler</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- Abstimmung mit dem Controlling des Agglomerationsprogramms V+S Thun bzw. des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Thun – Oberland West (RGSK TOW),
- Abhängigkeiten (v. a.) zu den Massnahmenblättern A1, A9, A13, E6.

Grundlagen:

- Agglomerationsprogramm V+S Thun, 2. Generation (15.06.2012),
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun – Oberland West (RGSK TOW, 26.06.2012).

Stand:

18. Januar 2019

Richtplan ESP Thun Nord	Massnahmen "Verkehr und Umwelt" (mit Realisierungsphasen)	A13
<p>Zielsetzung:</p> <p>Mit den Massnahmen "Verkehr und Umwelt" soll sichergestellt werden, dass die Zielsetzung der nachhaltigen Arealentwicklung spezifisch in Bezug auf die verkehrlichen und umweltmässigen Auswirkungen erfüllt werden (vgl. Massnahmenblatt A1, u. a. Einhaltung des kantonalen Massnahmenplans zur Luftreinhaltung 2015 / 2030).</p> <p>Gemäss Massnahmenblatt A12 ist eine geeignete Stelle zur Koordination des Monitoring/Controlling "Verkehr und Umwelt" zu bestimmen. Im vorliegenden Massnahmenblatt werden sowohl bereits zur Umsetzung vorgesehene, wie auch weiterführende, mit der etappenweisen Verdichtung und/oder Umnutzung des ESP-Areals einhergehende Massnahmen dargelegt bzw. festgelegt.</p> <p>Am Ende des vorliegenden Massnahmenblatts ist in einer Abbildung (im Sinne einer Orientierung, ohne Verbindlichkeit) dargestellt, welches gemäss Kenntnisstand 2015 die hauptsächlichen Realisierungsetappen bis 2030 sein werden (inkl. Grössenordnung der Entwicklung der Geschossfläche).</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Geschäftsstelle ESP Thun Nord <input checked="" type="checkbox"/> Regionale Verkehrskonferenz Oberland West 	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Bereits zur Umsetzung vorgesehene Massnahmen (im Umfeld des ESP):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sanierung und Umgestaltung Allmendstrasse (auf Basis des Betriebs- und Gestaltungskonzepts 2010, vgl. Massnahmenblatt E2), - Massnahmen Agglomerationsprogramm V+S Thun bzw. Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun – Oberland West (RGSK TOW) (diverse Massnahmen mIV, öV, Langsamverkehr). <p>Zur Reduktion des mIV-Fahrtenaufkommens aus dem ESP-Areal werden, ergänzend zu den beschriebenen, im Umfeld des ESP bereits zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen, folgende Massnahmen umgesetzt:</p> <p><u>Verstetigungsmassnahmen in den Knotenpunkten:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Knotenpunkte und arealinternen Strassen sind so zu gestalten und zu betreiben, dass Störungen des Verkehrsflusses möglichst vermieden werden. <p><u>Generelle Vorgaben bzw. Massnahmen für Bauvorhaben im ESP-Perimeter:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Betriebliches Mobilitätsmanagement: Für jedes Bauvorhaben ist ein Mobilitätsmanagementkonzept mit "betriebsinternen Massnahmen" zu erarbeiten, spätestens mit Eingabe des Baugesuchs einzureichen und anschliessend "im Betrieb" umzusetzen. <p>Zum Mobilitätsmanagement gehört namentlich die Bewirtschaftung der zur Verfügung stehenden Abstellplätze für Motorfahrzeuge ("Kosten- bzw. Gebührenpflicht" im Sinne einer Parkplatzmiete). Gleichzeitig sollen Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) und der öV-Benutzung realisiert werden.</p> <p>Die (betrieblichen) Einnahmen aus der Bewirtschaftung der Abstellplätze können zur Finanzierung von Massnahmen zur Förderung des Langsamverkehrs und der öV-Benutzung (z. B. Bonus-Malus-</p>		

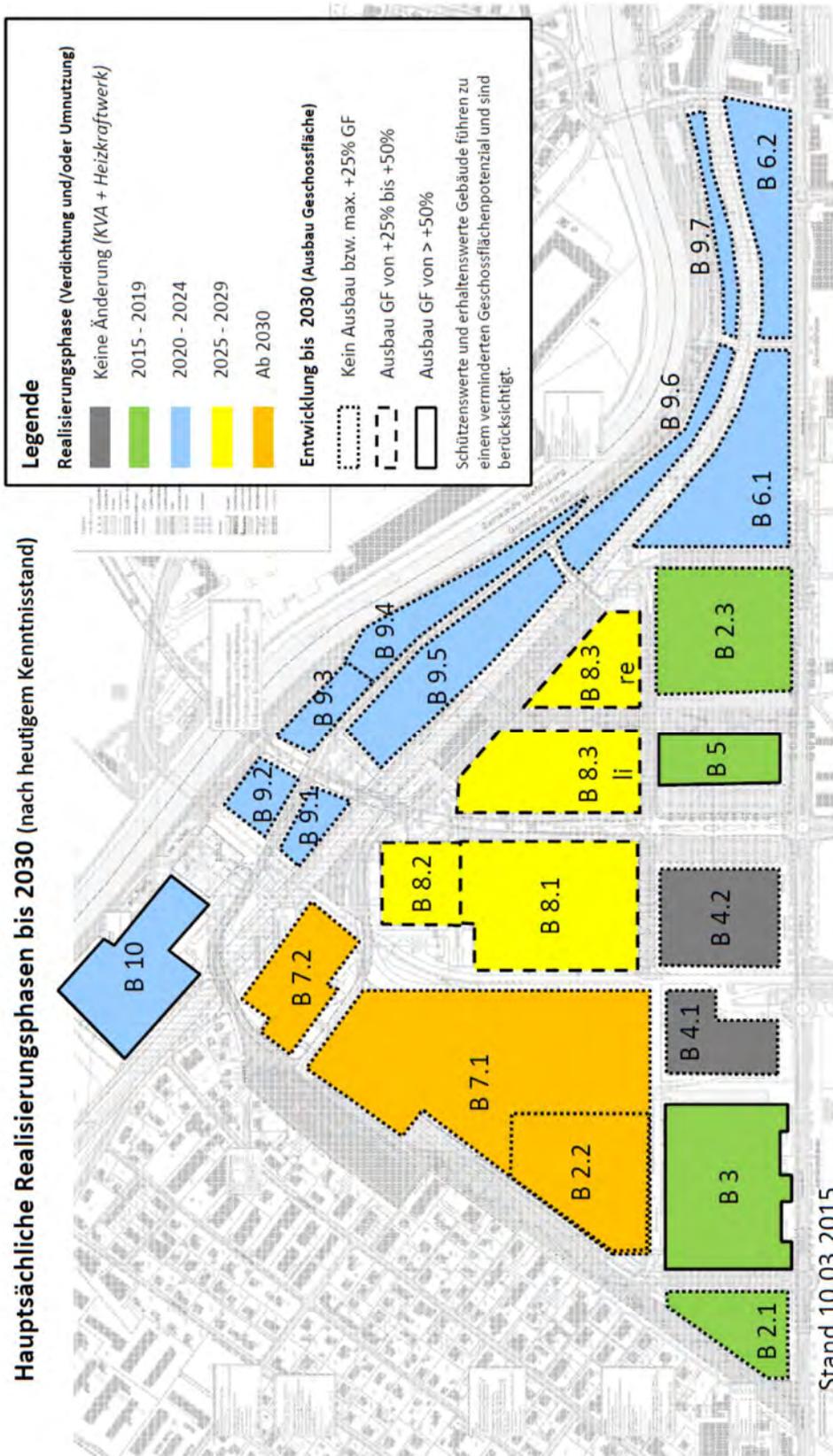
<p>System, Beitrag an öV-Abonnement usw.) sowie allenfalls zur Finanzierung von für die Bewirtschaftung notwendiger technischer Einrichtungen (z. B. Barriere bei Ein-/Ausfahrt) verwendet werden.</p> <p>Zum einzureichenden Konzept gehört auch ein rechnerischer Nachweis, dass mit der vorgesehenen Anzahl Abstellplätze für Motorfahrzeuge und den gemäss Konzept geplanten Massnahmen ein ausreichendes Parkplatzangebot für die vorgesehene Nutzung vorhanden sein wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Mobilitätsmanagementkonzept bietet die Grundlage zur Befreiung von der Pflicht zur Entrichtung einer Ersatzabgabe gemäss Art. 56 BauV bzw. gemäss Parkplatzordnung der Stadt Thun (PPO), sofern weniger als die gemäss BauV zulässige Anzahl PP erstellt wird. Die Reduktion der Abstellplätze ist anzustreben. Im Rahmen des Mobilitätsmanagementkonzepts ist dies nachzuweisen. <p><u>Verbesserung öV-Erschliessung:</u> Verbesserungen der bestehenden öV-Erschliessung sind im Zusammenhang mit der Neuüberbauung bzw. Nutzungsverdichtung auf Baufeldern anzustreben. Dies ist gemäss Massnahmenblatt E6 des vorliegenden Richtplans vorgesehen. So ist geplant, das Angebot der Linie 4 per Fahrplan 2020 zu verdichten. Weitergehende Ausbauschritte sind mit dem öV-Konzept Stadt Thun 2035 untersucht worden und der Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle „Thun Nord“ wird im Rahmen des nationalen Ausbauprogramms der Bahninfrastruktur (STEP AS 2030/35) angestrebt.</p>	
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <p>Die Massnahmen zur Förderung des öV und des Langsamverkehrs aus dem Richtplan ESP Thun Nord, dem AP V+S Thun und dem RGSK TOW werden sukzessive umgesetzt.</p> <p>Die Vorgaben bzw. Massnahmen zu den Bauvorhaben sind</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. in der Nutzungsplanung (bzw. in den Wettbewerbsverfahren) und in den Baubewilligungsverfahren zu den einzelnen Baufeldern zu berücksichtigen, 2. durch die zuständigen Bewilligungsbehörden im Rahmen der Plan- und Baubewilligung einzufordern und 3. durch die Baupolizeibehörde durchzusetzen. 	
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> sofort <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig (UeO Erschliessung und Aussenraum, Baufelder) <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig (Baufelder) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe (Massnahmenumsetzung) <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	<p>Finanzplan:</p> <p>-</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Mobilitätsmanagement inkl. Umsetzung: Grundeigentümer bzw. Bauherrschaft Übrige: Grundteiler</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>-</p>
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO Erschliessung und Aussenraum (Verstetigungsmassnahmen in den Knoten), - UeO der einzelnen Baufelder (Vorgaben / Massnahmen integrieren), - Abstimmung mit dem Controlling des Agglomerationsprogramms V+S Thun, - Abstimmung mit dem Projekt „regionaler Arbeitszonenpool Agglomeration Thun“ (im Aufbau), - Abstimmung Massnahmenblatt A1 (Massnahmenplan Luftreinhaltung 2015/2030), - Abstimmung mit Monitoring/Controlling „Verkehr und Umwelt“ (Massnahmenblatt A12). 	

Grundlagen:

- Controlling Agglomerationsprogramm V+S Thun,
- AZ-Datenbank aus dem Projekt „regionaler Arbeitszonenpool Agglomeration Thun“ (im Aufbau).

Stand:

18. Januar 2019



Hauptsächliche Realisierungsetappen bis 2030 (gemäss Kenntnisstand 2015)

Richtplan ESP Thun Nord	Arealentwicklung grundsätzlich	B1
<p>Zielsetzungen:</p> <p>Der ESP Thun Nord wird zu einem begehrten Anziehungspunkt für Investitionen entwickelt. Das Profil des städtebaulichen Vorzeigequartiers profitiert von den landschaftlichen Qualitäten des Orts. Schrittweise wird die Kleine Allmend zu einem öffentlichen Stadtteil und Wirtschaftsstandort umgebaut, der sich durch eine hohe Qualität auszeichnet.</p> <p>Identität, Profil und Adressbildung sind wichtige Themen, die gezielt entwickelt werden. Publikumsorientierte Nutzungen entlang der Strassen und an den Plätzen führen zu attraktiven Stadträumen.</p> <p>Insgesamt wird eine nachhaltige Entwicklung angestrebt, die sich konkret in der Erschliessung, in der Aussenraumgestaltung, in der Materialisierung und im Energiehaushalt niederschlägt. Besonders zu fördern sind Wärmenetze und die Nutzung von Solarenergie. Der Versiegelungsgrad ist massiv zu reduzieren und die Durchgrünung grundsätzlich zu fördern.</p> <p>Auf der Kleinen Allmend werden innerhalb der Nutzungsvorgaben der ZPP R Thun Nord spezifische Nutzungscluster gebildet. Diese sind als Hilfen für eine koordinierte, auf die unterschiedlichen Lagequalitäten ausgerichtete Arealentwicklung zu verstehen. Mit Hilfe der UeO „Erschliessung und Aussenraum“ sind Areale zu definieren, die abparzelliert und an Investoren abgetreten werden können. Die Erschliessung durch Strassen und die technischen Netze sind sicherzustellen. Die Altlastensituation ist arealweise zu klären. Pro Areal ist der Zeitpunkt der Verfügbarkeit zu definieren.</p> <p>Die Qualität ist durch einen fachlichen Begleitausschuss zu sichern.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>Geschäftsstelle ESP Thun Nord / Steffisburg</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Hochwertiges und nachhaltiges wirtschaftliches Entwicklungsgebiet und Vorzeigeobjekt am Fuss der Alpen mit eigenem Profil und hoher städtebaulicher Qualität.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ausarbeiten eines strategischen Entwicklungsplans (Nutzung, Städtebau, Erschliessung/Netze, Grundeigentum), der die oben genannten Ziele erfüllt und etappenweise baureife Grundstücke definiert. 2. Auslösen der dazu erforderlichen Leistungen in folgenden Bereichen: <ul style="list-style-type: none"> - Schärfen des wirtschaftlichen Profils und Definieren der Nutzungscluster und darauf aufbauend Formulieren eines Marketingkonzepts, - Erstellen eines handlungsorientierten Konzepts „nachhaltige Arealentwicklung“, - Konkretisieren des städtebaulichen Leitplans, - grundeigentümerverbindliche Sicherung von Erschliessung und Aussenraum, - Ausarbeiten des Entwicklungsplans, - schrittweises Anpassen des Sicherheitskonzepts und damit der Umzäunungen, - Ändern der ZPP R Thun Nord. 		

<p>Realisierung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit), - Projekt „regionaler Arbeitszonenpool Agglomeration Thun“ (im Aufbau), - Massnahmenblätter A1, A3, A5–A7, A11, B2–B11, E1–E6 und G1. 	
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZPP R Thun Nord (2003), - kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013), - städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrlin (2010), - Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012), - regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012). 	
<p>Stand:</p> <p>26. August 2014</p>	

Richtplan ESP Thun Nord	Areale Kernbestand VBS	B2
<p>Zielsetzung:</p> <p>Die drei Areale, die im Kernbestand VBS verbleiben, sollen im Rahmen des jeweiligen Verwendungszwecks optimal abgegrenzt und weiter entwickelt werden können. Es handelt sich um folgende Areale:</p> <p>B2.1 General-Herzog-Haus, umzäunt, B2.2 Hochregallager, teilweise Umzäunung, teilweise „Härtung“ der Gebäude, B2.3 Wäscherei Zeughaus, abgeschlossenes Areal mit Umzäunung.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input type="checkbox"/> Stadt Thun <input type="checkbox"/> Kanton Bern</p>	<p>Federführung:</p> <p>VBS / armasuisse Immobilien RUAG Real Estate AG</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Die Areale bilden je eine funktionierende Einheit im Rahmen des ESP Thun Nord.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anpassen der Erschliessung und der Umzäunung (Wäscherei Zeughaus und General-Herzog-Haus), bzw. „Härtung“ (Hochregallager). 2. Solange es die Bedürfnisse der Grundeigentümer erfordern, sind die Baufelder B₃ (Allmendstrasse West) und B₇ (Bereich Industrie und Logistik), darin eingeschlossen das Hochregallager, als ein Areal zu umzäunen. 		
<p>Realisierung:</p> <p><input type="checkbox"/> sofort <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit), - Bauinventar: Die schützens- und erhaltenswerten Bauten und Anlagen sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11), - Altlasten: Bodenuntersuchungen armasuisse, - Massnahmenblätter A1, A5, A6, A11, E1, E2, E6 und G1. 		
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionales Nutzungskonzept (NUK) Thun (2009). 		
<p>Stand:</p> <p>26. August 2014</p>		

Richtplan ESP Thun Nord	Allmendstrasse West	B3
<p>Zielsetzung:</p> <p>Realisieren einer oder mehrerer Betriebseinheiten mit folgender Ausrichtung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Präsenz, Adressbildung und höherwertige Nutzungen auf die Allmendstrasse ausgerichtet, - strategisches Entwicklungspotenzial für eher grosse Betriebseinheiten. Denkbare Nutzungen: Entwicklung, Verwaltung, Produktion, Logistik, Dienstleistung, Sport-/Freizeitnutzungen, Hotel* und Restaurant*, - an der Allmendstrasse und entlang der Stichstrasse sind publikumsorientierte Nutzungen erwünscht, - Einbeziehen der bestehenden Logistikhalle Gebäude Nr. 164v mit Gleisanschluss erwünscht, - Gestalten eines repräsentativen Vorbereichs mit einem hohen Grünanteil zur Allmendstrasse hin, - besonders hohe architektonische Qualität der Bauten an der Allmendstrasse. Hier sind architektonische Vorzeigeprojekte erwünscht. Ausschöpfen der Möglichkeit, gemäss ZPP R Thun Nord bei gleichbleibendem maximalem Nutzungsmass höhere Häuser zu erstellen, - Erschliessung für Anlieferung und Personal mittels neuer Ringstrasse auf der Westseite. Als Kundenvorfahrt ist auch eine direkte Abzweigung ab der Allmendstrasse denkbar. Diese muss jedoch hinter der Baumreihe parallel entlang der Allmendstrasse verlaufen. <p>* Hinweis: Diese Nutzungen sind derzeit nicht zonenkonform und würden eine vorgängige Änderung der ZPP R Thun Nord erfordern.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>RUAG Real Estate AG</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Eine oder mehrere Bebauungen, die bezüglich Nutzungsart, Nachhaltigkeit und architektonischer Umsetzungen den Zielen der Arealentwicklung entsprechen.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projektierung gemäss Resultat des Gesamtleistungswettbewerbs von 2013. - Die Lärmempfindlichkeitsstufen gemäss LSV sind einzuhalten. Sind Hotelnutzungen geplant, so ist die ES IV nicht zulässig. Reine Hotelnutzung erfordert das Einhalten der ES II, gemischte Nutzungen mit Hotelanteil erfordern das Einhalten der ES III. - Solange es die Bedürfnisse der Grundeigentümer erfordern, sind die Baufelder B3 (Allmendstrasse West) und B7 (Bereich Industrie und Logistik), darin eingeschlossen das Hochregallager, als ein Areal zu umzäunen. 		
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> sofort <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit),
- Altlasten: Bodenuntersuchungen RUAG,
- Gesamtleistungswettbewerb RUAG Zentrale, Kleine Allmend Thun (in Arbeit),
- Massnahmenblätter A1, A2, A5, A6, B1, E1, E2, E6 und G1.

Grundlagen:

- Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41),
- ZPP R Thun Nord (2003),
- kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013),
- städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrli (2010),
- Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012),
- regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012).

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	KVA und Umfeld Heizkraftwerk	B4
<p>Zielsetzung:</p> <p>Dieses Baufeld hat eine Eigenständigkeit im Rahmen der Arealentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherstellen der bisherigen Nutzungen und des Potenzials für Ausbau und Erneuerung im Rahmen der Zweckbestimmung (z. B. Entsorgung, Energiegewinnung), - Neubauten, auch technischer Anlagen, erfüllen hohe architektonische Standards (Modell KVA), - Gestalten des Abstandsbereichs zwischen Allmendstrasse und Gebäudeflucht mit hohem Grünanteil. 		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> AVAG 	<p>Federführung:</p> <p>VBS / armasuisse Immobilien</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Funktional optimierter und anspruchsvoll gestalteter „Technikbereich“.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <p>Einleiten von Massnahmen zur Gestaltung des Abstandsbereichs zur Allmendstrasse im Rahmen einer nächsten baulichen Massnahme.</p>		
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> sofort <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Vorhandensein der Kehrrechtverbrennungsanlage mit Anlieferbereichen und ergänzenden Anlagen ist grundsätzlich eine Einschränkung für die hochwertige Arealentwicklung. Positiv ist die Tatsache, dass das Gebäude architektonisch gut gestaltet ist. Bei der Weiterentwicklung ist darauf zu achten, dass die Ränder zum öffentlichen Raum, d. h. zur Allmendstrasse, zum Bypass Thun Nord und zum öffentlichen Abschnitt der Parallelstrasse zur Allmendstrasse, gut gestaltet werden. Hier ergeben sich allenfalls nötige Einschränkungen insbesondere bei der Nutzung des Aussenraums. Diese Einschränkungen dürften angesichts der vorhandenen Spielräume auf dem Areal angemessen und vertretbar sein. - Bauinventar: Die erhaltenswerten Bauten und Anlagen sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11). - Massnahmenblätter A1, B1, E1–E3, E6 und G1. 		
<p>Grundlagen:</p> <p>Kantonale UeO „Kehrrechtverbrennungsanlage KVA Thun“ (1999/2012).</p>		

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Allmendstrasse Mitte	B5
<p>Zielsetzung:</p> <p>Realisieren einer oder mehrerer Betriebseinheiten mit folgender Ausrichtung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Präsenz, Adressbildung und höherwertige Nutzungen auf die Allmendstrasse und auf den Bypass Thun Nord ausgerichtet, - Schlüsselgrundstück an der Einmündung des Bypasses in die Allmendstrasse. Adressbildung und Ausformulierung der Ecksituation. Mehrgeschossige Gebäude unbedingt erforderlich. Denkbare Nutzungen: Aus- und Weiterbildung, Büro, Verwaltung und Forschung, Engineering mit Fertigung, Hotel* und Restaurant*, Verkauf im Rahmen der Zonenbestimmungen. Siehe auch Entwicklungsplanung Areal Allmendstrasse Mitte (2008), - an der Allmendstrasse und entlang des Bypasses sind publikumsorientierte Nutzungen erwünscht, - Einbeziehen des Gebäudes Nr. 623 (Tankstelle von 1952, elegante Betonkonstruktion mit Pilzsäulen). Das erhaltenswerte Objekt soll eine grossflächige Arealentwicklung in diesem Schlüsselareal nicht verhindern. Es soll in ein Neubauprojekt integriert werden, sofern dies mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar ist. Der Standort ist dafür nicht entscheidend, - Erhalt und Ausbau der Baumreihen am Bypass und Einbeziehen des bestehenden grünen Parks auf der Ostseite, - Gestalten eines repräsentativen Vorbereichs mit einem hohen Grünanteil zur Allmendstrasse hin, - besonders hohe architektonische Qualität der Bauten an der Allmendstrasse und am Bypass. Hier sind architektonische Vorzeigeprojekte erwünscht. Ausschöpfen der Möglichkeit, gemäss ZPP R Thun Nord bei gleichbleibendem maximalem Nutzungsmass höhere Häuser zu erstellen, - Erschliessung von der Parallelstrasse zur Allmendstrasse her. <p>* Hinweis: Diese Nutzungen sind derzeit nicht zonenkonform und würden eine vorgängige Änderung der ZPP R Thun Nord erfordern.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input type="checkbox"/> ... 	<p>Federführung:</p> <p>VBS / armasuisse Immobilien</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Hochwertiges Schlüsselobjekt.</p>		
<p>Vorgehen / Nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ausschreibung durch den Grundeigentümer. - Die Lärmempfindlichkeitsstufen gemäss LSV sind einzuhalten. Sind Hotelnutzungen geplant, so ist die ES IV nicht zulässig. Reine Hotelnutzung erfordert das Einhalten der ES II, gemischte Nutzungen mit Hotelanteil erfordern das Einhalten der ES III. 		

<p>Realisierung:</p> <p><input type="checkbox"/> sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit), - Bauinventar: Die erhaltenswerten Bauten und Anlagen sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11), - Altlasten: Bodenuntersuchungen armasuisse, - Massnahmenblätter A1, A2, A5, A6, A11, B1, E1–E3, E6 und G1. 	
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41), - ZPP R Thun Nord (2003), - Entwicklungsplanung Areal Allmendstrasse Mitte (MB 6+, 2008), - kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013), - städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrlin (2010), - Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012), - regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012). 	
<p>Stand:</p> <p>26. August 2014</p>	

Richtplan ESP Thun Nord	Allmendstrasse Ost	B6
<p>Zielsetzung:</p> <p>Anzustreben ist ein urbanes, in die Struktur der Stadt integriertes Areal. Realisieren mehrerer Betriebs-einheiten mit folgender Ausrichtung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Präsenz, Adressbildung und höherwertige Nutzungen auf die Allmendstrasse und auf die Regie-strasse ausgerichtet. Anstreben filigraner, massstäblicher und flexibler Gebäudestrukturen. Denk-bare Nutzungen: Aus- und Weiterbildung, Verwaltung und Forschung, Restaurant*, Wohnen zu einem geringfügigen Anteil (z. B. Lofts)* Verkauf im Rahmen der Zonenbestimmungen, - Areal mit einem hohen Anteil von Altbauten, die wegen des Restwerts oder wegen ihres bau-historischen Werts weitergenutzt und baulich erneuert werden sollen. Dabei sind sowohl Zwischen-nutzungen als auch neue Endnutzungen erwünscht, - entlang der Allmendstrasse und entlang der Stichstrasse sind publikumsorientierte Nutzungen erwünscht, - besonders hohe architektonische Qualität der Bauten an der Allmendstrasse, an der Regiestrasse und entlang der Bahnlinie. Ausschöpfen der Möglichkeit, gemäss ZPP R Thun Nord bei gleichbleibendem maximalem Nutzungsmass höhere Häuser zu erstellen, - Erschliessen des westlichen Teils des Baufelds ab neuer Stichstrasse und ab rückwärtiger Privat-erschliessung (im Abstandsbereich zur Bahnlinie), Erschliessung des östlichen Teils ab Allmend-strasse. <p>* Hinweis: Diese Nutzungen sind derzeit nicht zonenkonform und würden eine vorgängige Änderung der ZPP R Thun Nord erfordern.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>VBS / armasuisse Immobilien RUAG Real Estate AG</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Schrittweise erneuerter, urbaner und zur Stadt hin orientierter Teil der Kleinen Allmend.</p>		
<p>Vorgehen nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siehe B1 (Arealentwicklung grundsätzlich). - Die Lärmempfindlichkeitsstufen gemäss LSV sind einzuhalten. Sind Wohnnutzungen geplant, ist die ES IV nicht zulässig. Reine Wohnnutzungen erfordern das Einhalten der ES II, gemischte Nutzungen mit Wohnanteil erfordern das Einhalten der ES III. - Stufengerechte Abklärungen zum Thema Störfall (Bahnlinie). 		
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> sofort <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit),
- als Voraussetzung für die Entwicklung des westlichen Teils des Baufelds muss die Stichstrasse realisiert werden,
- Bauinventar: Die schützens- und erhaltenswerten Bauten und Anlagen sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11),
- Altlasten: Bodenuntersuchungen armasuisse,
- Massnahmenblätter A1, A5, A6, A11, B1, B11, E1, E2, E5, E6 und G1.

Grundlagen:

- Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41),
- ZPP R Thun Nord (2003),
- kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013),
- städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrlin (2010),
- Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012),
- regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012).

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Bereich Industrie und Logistik	B7
<p>Zielsetzung:</p> <p>Verstärken des Logistikschwerpunkts durch betriebliche Erweiterung und Optimierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nutzungsmässig primär auf Logistik ausgerichtet. Falls kein weiterer Bedarf für Logistikfunktionen besteht, sind hier auch Forschung, Labor und Dienstleistung sowie Produktion möglich, - Erschliessung von der Ringstrasse her und durch die ausgebaute Unterführung Uttigenstrasse, - Gestalten eines grünen Pufferbereichs zum Lerchenfeldquartier. 		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>VBS / armasuisse Immobilien RUAG Real Estate AG</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Eine oder mehrere Bebauungen, die bezüglich Nutzungsart, Nachhaltigkeit und architektonischer Umsetzung den Zielen der Arealentwicklung entsprechen.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siehe B1 (Arealentwicklung grundsätzlich). - Stufengerechte Abklärungen zum Thema Störfall (Bahnlinie, GPgo-Halle). - Solange es die Bedürfnisse der Grundeigentümer erfordern, sind die Baufelder B3 (Allmendstrasse West) und B7 (Bereich Industrie und Logistik), darin eingeschlossen das Hochregallager, als ein Areal zu umzäunen. 		
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> sofort <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit), - im Bereich der Industriegleisanlage verläuft unterirdisch ein bestehender Ver- und Entsorgungskorridor mit diversen, gross dimensionierten Hauptleitungen (insb. Abwasser). Bei einer Umleitung ist mit grösseren Investitionen zu rechnen, - angesichts der Lage an der Grenze zum Lerchenfeldquartier ergeben sich Einschränkungen bezüglich der Immissionen, - auf der Nordseite allenfalls Einschränkungen und Schutzmassnahmen wegen GPgo-Halle, - Bauinventar: Die erhaltenswerten Bauten und Anlagen sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11), - Altlasten: Bodenuntersuchungen RUAG, - Massnahmenblätter A1, A3, A5, A6, A11, B1, E1, E5, E6 und G1. 		

Grundlagen:

- ZPP R Thun Nord (2003),
- kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013),
- städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrlin (2010),
- Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012),
- regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012).

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Zentrales Gebiet	B8
<p>Zielsetzung:</p> <p>Schlüsselgebiet der Arealentwicklung und strategisch bedeutsames Entwicklungsgebiet mit den folgenden Leitlinien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strategisches Entwicklungspotenzial für eher grosse Betriebseinheiten. Entwicklung, Verwaltung, Produktion (auch energieintensive Nutzungen mit der Möglichkeit, Prozesswärme zu nutzen), Logistik, Dienstleistung, Sport und Freizeitnutzungen, - Präsenz, Adressbildung und höherwertige Nutzungen sind auf die Parallelstrasse zur Allmendstrasse und auf den Bypass Thun Nord auszurichten, - an der Parallelstrasse zur Allmendstrasse und an den Plätzen sind publikumsorientierte Nutzungen erwünscht, - besonders hohe architektonische Qualität der Bauten an der Parallelstrasse zur Allmendstrasse, am Bypass und auf der Seite der Bahnlinie. Hier sind architektonische Vorzeigeprojekte erwünscht, - Erschliessung von der Ringstrasse her, - kurz- und mittelfristig keine baulichen Investitionen vornehmen, die eine spätere Nutzung einschränken, - Berücksichtigen der Entwicklungen bezüglich der S-Bahn-Haltestelle ESP Thun Nord im Bereich der Überführung des Bypasses entlang der Bahnlinie. Ob und wo genau der Bahnhof zustande kommt, ist derzeit noch unklar, - vorerst militärische Nutzung mit entsprechenden Ansprüchen an Sicherheit und Umzäunung, - innerhalb des Baufelds ist ein Grünkorridor zusammenhängend mit der Fortsetzung des Parks im Baufeld B5 zu gestalten und zu realisieren. 		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>VBS / armasuisse Immobilien RUAG Real Estate AG</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Mehrere Bebauungen, die bezüglich Nutzungsart, Nachhaltigkeit und architektonischer Umsetzung den Zielen der Arealentwicklung entsprechen.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siehe B1 (Arealentwicklung grundsätzlich). - Stufengerechte Abklärungen zum Thema Störfall (Bahnlinie). 		
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> sofort <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit),
- Bauinventar: Die schützens- und erhaltenswerten Bauten und Anlagen sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11),
- Altlasten: Bodenuntersuchungen RUAG und armasuisse,
- Massnahmenblätter A1, A5, A6, B1, E1, E3, E5 und E6.

Grundlagen:

- ZPP R Thun Nord (2003),
- kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013),
- städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrli (2010),
- Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012),
- regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012).

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Uttigenstrasse Süd und Mitte	B9
<p>Zielsetzung:</p> <p>Realisieren einer oder mehrerer Betriebseinheiten mit folgender Ausrichtung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - differenzierte, eher kleinmasstäbliche Arealentwicklung unter weitgehender Einbeziehung der bestehenden Bausubstanz. Ergänzungsbauten füllen die Baulücken. Vorwiegend Arbeitsnutzungen (hochwertige Gewerbe u. Dienstleistungen) in eher kleinen Betriebseinheiten, Kreativgewerbe, Wohnen zu einem geringfügigen Anteil (z. B. Lofts)*, - Interessenslinie SBB: Für neue Hochbauten wird ein Mindestabstand von 18.0–29.5 m (Interessenslinie SBB plus kleiner Grenzabstand von 5.0 m) zur bestehenden SBB-Parzelle (Bahnlinie) verlangt. Im Bereich Südost bedeutet das Berücksichtigen der Interessenslinie SBB, dass keine Hochbauten mehr erstellt werden könnten und dass bestehende Bauten allenfalls abgebrochen werden müssten. Die Frage der Vorhaltung ist mit den SBB zu klären, - entlang der Uttigenstrasse sind bei einigen Objekten, die im Bauinventar enthalten sind, Konflikte mit den Entwicklungsabsichten der RUAG absehbar. Der Schutzstatus soll bei Bau- oder Umnutzungsvorhaben im Rahmen der Nutzungsplanung bzw. des Baubewilligungsverfahrens geprüft werden, - Berücksichtigen der Entwicklungen bezüglich der S-Bahn-Haltestelle ESP Thun Nord im Bereich der Überführung des Bypasses Thun Nord entlang der Bahnlinie. Ob und wo genau der Bahnhof zustande kommt, ist derzeit noch unklar, - eher nutzungsorientierte Strassenraumgestaltung, - Öffnen der Uttigenstrasse für den zivilen Verkehr bis zum Jahr 2020 (durchgehende Verbindung ins Lerchenfeld nur für Langsamverkehr, Unterbrechung für mIV im Bereich Uttigenstrasse Nord), - unter Berücksichtigung des See- und Flussufergesetzes: Gewährleisten des Raumbedarfs der Aare sowie Einhalten des Gewässerraums bei der Erstellung neuer Bauten, Anlagen und Terrainveränderungen, - gezieltes Aufwerten des Uferbereichs unter Berücksichtigung des See- und Flussufergesetzes durch Grüngestaltung und Erneuerung der Militärbadeeinrichtung und des Industriekanals/Kraftwerks, - Gestalten eines Aare-Uferwegs gemäss See- und Flussufergesetz und ZPP R Thun Nord. <p>* Hinweis: Diese Nutzung ist derzeit nicht zonenkonform und würde eine vorgängige Änderung der ZPP R Thun Nord erfordern.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input type="checkbox"/> Kanton Bern 		<p>Federführung:</p> <p>RUAG Real Estate AG</p>
<p>Produkt:</p> <p>Eine oder mehrere Bebauungen und Aussenraumgestaltungen, die bezüglich Nutzungsart, Nachhaltigkeit und architektonischer Umsetzung den Zielen der Arealentwicklung entsprechen.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siehe B1 (Arealentwicklung grundsätzlich). - Die Lärmempfindlichkeitsstufen gemäss LSV sind einzuhalten. Sind Wohnnutzungen geplant, ist die ES IV nicht zulässig. Reine Wohnnutzungen erfordern das Einhalten der ES II, gemischte Nutzungen mit Wohnanteil erfordern das Einhalten der ES III. - Stufengerechte Abklärungen zum Thema Störfall (Bahnlinie). 		

<p>Realisierung:</p> <p><input type="checkbox"/> sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ mit Realisierungsprogramm SFG (in Arbeit), - Bauinventar: Die schützens- und erhaltenswerten Bauten und Anlagen sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11), - Altlasten: Bodenuntersuchungen RUAG, - Massnahmenblätter A1, A5, A6, A11, B1, B11, E4–E6 sowie G1. 	
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41), - Gewässerschutzgesetz (GSchG, SR 814.20), - See- und Flussufergesetz (SFG, BSG 704.1), - ZPP R Thun Nord (2003), - kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013), - städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrli (2010), - Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012), - regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012). 	
<p>Stand:</p> <p>26. August 2014</p>	

Richtplan ESP Thun Nord	Uttigenstrasse Nord	B10
<p>Zielsetzung:</p> <p>Realisieren einer oder mehrerer Bebauungen mit folgender Ausrichtung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Differenzierte, eher kleinmasstäbliche Arealentwicklung unter Einbeziehung der Landschaft. Arbeitsnutzungen (hochwertiges Gewerbe und Dienstleistungen) und Wohnnutzung*, - für Hochbauten ist ein Mindestabstand von 16.5–18.5 m (Interessenslinie SBB plus kleiner Grenzabstand von 5.0 m) zur bestehenden SBB-Parzelle (Bahnlinie) einzuhalten, - eher nutzungsorientierte Strassenraumgestaltung, - Öffnen der Uttigenstrasse für den zivilen Verkehr bis zum Jahr 2020 (durchgehende Verbindung ins Lerchenfeld nur für Langsamverkehr, Unterbrechung für mIV), - Durchlässigkeit des Baufelds für den Langsamverkehr Richtung Franzosenweg ermöglichen, - Erschliessung von der Unterführung Feuerwerkerstrasse her über das künftige öffentliche Strassen-netz des ESP Thun Nord mit direkter Anbindung an die Allmendstrasse (Stichstrasse), - Ausformulieren eines begrüneten Siedlungsrandes gegen Norden. Die Gebäude dürfen das Schutz-gebiet Schintere nicht beschatten (negative Auswirkungen auf Fauna und Flora). Kleintierfallen (Schächte, Dolen) sind zu vermeiden oder Tiere davor zu schützen, - unter Berücksichtigung des See- und Flussufergesetzes: Gewährleisten des Raumbedarfs der Aare sowie Einhalten des Gewässerraums bei der Erstellung neuer Bauten, Anlagen und Terrainveränderungen, - gezieltes Aufwerten des Uferbereichs durch Grüngestaltung, insbesondere Ausformulieren eines begrüneten, dem benachbarten Naturschutzgebiet ökologisch angepassten Uferbereichs durch spezifische Grüngestaltung, - Gestalten eines Aare-Uferwegs gemäss See- und Flussufergesetz und ZPP R Thun Nord. <p>* Hinweis: Diese Nutzung ist derzeit nicht im gesamten Baufeld zonenkonform und würde eine vorgängige Änderung der ZPP R Thun Nord erfordern.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>RUAG Real Estate AG</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Eine oder mehrere Bebauungen und Aussenraumgestaltungen, die bezüglich Nutzungsart, Nachhaltigkeit und architektonischer Umsetzung den Zielen der Arealentwicklung entsprechen.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siehe B1 (Arealentwicklung grundsätzlich). - Die Lärmempfindlichkeitsstufen gemäss LSV sind einzuhalten. Sind Wohnnutzungen geplant, ist die ES IV nicht zulässig. Reine Wohnnutzungen erfordern das Einhalten der ES II, gemischte Nutzungen mit Wohnanteil erfordern das Einhalten der ES III. - Die öV-Erschliessung in diesem Gebiet entspricht aktuell nicht den Anforderungen für Wohnnutzungen aus dem RGSK TOW (Erschliessungsgüteklasse C). Eine genügende öV-Erschliessung ist rechtzeitig sicherzustellen und nötigenfalls durch Dritte zu finanzieren, falls die Einführung nicht im Rahmen des Angebotskonzepts erfolgt (s. a. MB E6). - Stufengerechte Abklärungen zum Thema Störfall (Bahnlinie). 		

<p>Realisierung:</p> <p><input type="checkbox"/> sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ mit Realisierungsprogramm SFG (in Arbeit), - Bauinventar: Die gemäss Anhang zum Bauinventar bemerkenswert guten Bauten, die nach 1990 erstellt worden sind, sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11), - Altlasten: Bodenuntersuchungen RUAG, - Massnahmenblätter A1, A5, A6, B1, E4–E6 und G1. 	
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41), - Gewässerschutzgesetz (GSchG, SR 814.20), - See- und Flussufergesetz (SFG, BSG 704.1), - ZPP R Thun Nord (2003), - kantonaler Richtplan (insb. MB C_04 und B_10, 2013), - städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrlin (2010), - Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012), - regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012). 	
<p>Stand:</p> <p>26. August 2014</p>	

Richtplan ESP Thun Nord	Zwischennutzungen	B11
<p>Zielsetzungen:</p> <p>Für sämtliche Bauten, die von den bisherigen Nutzern nicht mehr benötigt werden, besteht eine Vorstellung über die weitere Verwendung. Entweder werden die Bauten umgehend abgebrochen oder gezielt einer Zwischennutzung zugeführt. Bei den Zwischennutzungen hat es sich um zonenkonforme Nutzungen zu handeln, nicht um sogenannte Übergangsnutzungen (zonenfremde Nutzungen) gemäss Art. 25 Baureglement der Stadt Thun. Die Art und die Dauer der Zwischennutzungen richten sich auf die Gesamtstrategie der Arealentwicklung aus.</p> <p>Das Potenzial der Zwischennutzungen ist der Industrie und dem regionalen Gewerbe attraktiv zu machen: Es bildet eine Alternative zur gewerblichen Einzelparzelle.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input type="checkbox"/> Kanton Bern</p>	<p>Federführung:</p> <p>VBS / armasuisse Immobilien RUAG Real Estate AG</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Wirtschaftlich und gewerbepolitisch interessante Belebung des Areals.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inventar auf Basis der Grundlagen von armasuisse Immobilien / RUAG. 2. Konzept Zwischennutzungen auf Basis der Entwicklungsstrategie. 		
<p>Realisierung:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> sofort <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>–</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauinventar: Die schützens- und erhaltenswerten Bauten und Anlagen sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11), - Massnahmenblätter A1, A11. 		
<p>Grundlagen:</p> <p>Grundlagen zur Arealentwicklung von armasuisse Immobilien und RUAG.</p>		
<p>Stand:</p> <p>26. August 2014</p>		

Richtplan ESP Thun Nord	Ringstrasse	E1
<p>Zielsetzungen:</p> <p>Die Ringstrasse stellt die innere Erschliessung (Erschliessung der Baufelder) sicher.</p> <p>Es werden beim General-Herzog-Haus und bei der Wäscherei Zeughaus zwei Stichstrassen ab der Allmendstrasse und eine parallel zur Allmendstrasse verlaufenden Strasse mit direkter Verknüpfung mit dem Bypass Thun Nord (Knoten ESP) vorgesehen. Die Ringstrasse ist mit der Uttigenstrasse mittels einer LKW-tauglichen Unterführung zu verbinden (Ausbau bzw. Ersatz der bestehenden Unterführung). Die Verbindung ins Lerchenfeld (Ringstrasse bis Lerchenfeldstrasse) beschränkt sich auf den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr. Die ebenerdige Querung der Rangiergleise durch die Ringstrasse im Baufeld B7 ist zu sichern.</p> <p>Die beiden Objekte Nr. 417 (schützenswert) und 503 (erhaltenswert) befinden sich im geplanten Verlauf des östlichen Anschlusses der Ringstrasse an die Allmendstrasse (Stichstrasse Ost). Derzeit werden verschiedene Varianten zur Verschiebung der Strasse geprüft. Ziel der Variantenstudie ist es, das Gebäude Nr. 417 zu erhalten. Dies ist zugleich die Vorgabe der kantonalen Denkmalpflege (KDP). Die Halle Nr. 503 hat gemäss KDP eine untergeordnete Bedeutung. Ob sie erhalten werden kann, ist derzeit noch unklar. Ist dies nicht möglich, soll ein Abbruch im Rahmen der Interessenabwägung im Nutzungsverfahren (UeO „Erschliessung und Aussenraum“) geprüft werden.</p> <p>Entlang der Bahnlinie im Baufeld B8 ist eine flexible Nutzung zuzulassen. Da das denkmalgeschützte Gebäude Nr. 142 entlang der Bahnlinie erhalten werden muss, steht eine gerade Linienführung der Strasse entlang der Bahnlinie nicht zur Diskussion. Je nach Entwicklung des Baufelds kann das schützenswerte Gebäude entweder umfahren oder die Strasse um eine Gebäudetiefe verschoben werden. Den im Massnahmenblatt E5 (Allmendstrasse Mitte) beschriebenen Bahnunterquerungen ist im Projekt Ringstrasse Rechnung zu tragen. Zudem sind im Bereich der Überführung des Bypasses entlang der Bahnlinie die Entwicklungen bezüglich der S-Bahn-Haltestelle ESP Thun Nord zu berücksichtigen. Ob und wo genau der Bahnhof zustande kommt, ist derzeit noch unklar.</p> <p>Auf der Ringstrasse zirkuliert der Veloverkehr direkt auf der Strasse (keine Velostreifen), für Fussgänger ist mindestens einseitig ein Trottoir vorzusehen. Entlang der Grenze zum Lerchenfeld zwischen Allmendstrasse und Uttigenstrasse ist eine attraktive Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr sicherzustellen.</p> <p>Die Ringstrasse, die Stichstrassen ab der Allmendstrasse sowie die Verbindung ins Lerchenfeld sollen so gebaut werden, dass ein Bussystem funktionieren kann (Gewährung der Flexibilität für mögliche Führung einer Buslinie). Die Lage der Haltestellen ist auf das Langsamverkehrsnetz auszurichten, insbesondere auch auf die Bahnunterquerungen.</p> <p>Die Strassenräume sollen spezifische Aussenraumqualitäten haben. Besonders auszubilden sind platzartige Situationen, die in der UeO „Erschliessung und Aussenraum“ auszuweisen sind.</p> <p>Die Realisierung der Ringstrasse erfolgt etappiert. Mit der Inbetriebnahme des Bypasses soll die Ringstrasse in einem Zwischenzustand den Betrieb aufnehmen. In diesem Zwischenzustand funktioniert sie ohne Verbindung zur Allmendstrasse bei der Wäscherei Zeughaus (Stichstrasse Ost). Die Fortsetzung der Parallelstrasse bis zum westlichen Teil der Ringstrasse (zwischen den Baufeldern B3 und B7) wird auch über diesen Zwischenzustand hinaus eine betriebsinterne Werkstrasse bleiben.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input type="checkbox"/> Kanton Bern 		<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>

Produkt: Ringstrasse zur Sicherstellung der inneren Erschliessung.	
Vorgehen / nächste Schritte: 1. Erlass der UeO „Erschliessung und Aussenraum“ zur Sicherung der Strassen-, Grün- und Freiräume. 2. Abschnittsweise Projektierung jeweils im Vorfeld der Realisierung der einzelnen Baufelder.	
Realisierung: <input type="checkbox"/> sofort <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe Stand der Koordination: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Finanzplan: Geschätzte Kosten für nächste Schritte, UeO: Fr. 200'000 Kostenteiler: Grundteiler (noch zu klären), evtl. mitfinanziert durch Bund (vgl. AP V+S) Kostenanteil: –
Abhängigkeiten/Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit), - die Linienführung im Bereich der Munitionsfabrik ist auf die Sicherheitsanforderungen auszurichten, - die schützens- bzw. erhaltenswerten Hallen Nr. 142 und 417 müssen beachtet werden (vgl. MB A11), - bei der Stichstrasse Ost ist der Entwicklung des Kernbestands (Wäscherei Zeughaus) Rechnung zu tragen, - die Finanzierungsregelung der Ringstrasse kann zu einem Risiko werden, - Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern A1, A3, A4, A11, B1–B8, E2–E6, G1. 	
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> - ZPP R Thun Nord (2003), - kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013), - städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrli (2010), - Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012), - regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012). 	
Stand: 26. August 2014	

Richtplan ESP Thun Nord	Allmendstrasse	E2
<p>Zielsetzungen:</p> <p>Strassenraum von hoher gestalterischer Qualität als Rückgrat der Gebietsentwicklung. Homogene Querschnittsgestaltung der einzelnen, klar definierten Abschnitte. Integration von Geometrie, Materialisierung, Bepflanzung, Begrenzungen, Beleuchtung, Signalisation usw. auf der Basis des überarbeiteten Betriebs- und Gestaltungskonzepts (Vorprojekt der Stadt Thun vom 15.10.2010). Aufwerten der Trottoirbereiche, Fussgängerquerungen, Veloführung. Der Bereich zwischen Trottoir und Gebäudeflucht ist als attraktiver, weitgehend begrünter Zwischenbereich zu gestalten.</p> <p>In Ergänzung zum Betriebs- und Gestaltungskonzept sind zusätzlich die beiden Kreisel beim General-Herzog-Haus und bei der Wäscherei Zeughaus vorzusehen, um die Anbindung der Ringstrasse an die Allmendstrasse sicherzustellen.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <p><input type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien</p> <p><input type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern</p>	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Die Allmendstrasse ist als Strassenachse von übergeordneter Bedeutung baulich erneuert.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erarbeiten Bauprojekt/Baugesuch Abschnitt Ost (Anschluss Bypass Thun Nord bis Allmendunterführung). 2. Etappenweise Projektierung und Realisierung. 		
<p>Realisierung:</p> <p><input type="checkbox"/> sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>Kosten Bauprojekt/Baugesuch : ca. Fr. 220'000</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Planung: Stadt Thun 100 %</p> <p>Umsetzung: gemäss AP V+S</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit), - Areal B3: Für Kunden ist eine Zufahrt ab der Allmendstrasse vorzusehen, - historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung BE 10.3.7, - Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern A1, A3, A4, B1–B6, E1 (insbesondere die Anschlüsse), E3, E5, E6 und G1. 		

Grundlagen:

- ZPP R Thun Nord (2003),
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Allmendstrasse, Stadt Thun (2010),
- kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013),
- städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrlin (2010),
- Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012),
- regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012).

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Anschlüsse und Bebauung entlang Bypass Thun Nord	E3
<p>Zielsetzungen:</p> <p>Die direkte Erschliessung des ESP Thun Nord ist sicherzustellen. Dazu ist die Ringstrasse über den Knoten ESP mit dem Bypass zu verknüpfen. Die Realisierung dieses Knotens ist sicherzustellen. Der Knoten soll in alle Richtungen geöffnet werden.</p> <p>Für den Strassenabschnitt zwischen der Allmendstrasse und der internen Parallelstrasse sind eine repräsentative Ankunftssituation sicherzustellen und die Baumreihen zu erweitern.</p> <p>Gebäude und ihre unterirdischen Anlagenteile müssen gegenüber dem Bypass den minimalen Strassenabstand von 5 Metern ab Fahrbahnrand gemäss Strassengesetz (SG) einhalten.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern 		<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>
<p>Produkt:</p> <p>Anschlüsse an den Bypass Thun Nord, angepasste Bebauung entlang des Bypasses.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Erlass der UeO „Erschliessung und Aussenraum“. 2. Etappenweise Projektierung und Realisierung. 		
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> sofort <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 		<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Grundteiler (noch zu klären), evtl. Mitfinanzierung durch Bund (vgl. AP V+5)</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit), - Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern A1, A3, A4, B1, B4, B5, B8, E1, E2, E6 und G1. 		

Grundlagen:

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG, BSG 732.11),
- ZPP R Thun Nord (2003),
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Allmendstrasse, Stadt Thun (2010),
- kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013),
- städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrlin (2010),
- kantonaler Strassenplan Bypass Thun Nord (2012),
- Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012),
- regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012).

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Uttigenstrasse	E4
<p>Zielsetzungen:</p> <p>Die Uttigenstrasse ist für den zivilen Verkehr (mIV, Velo- und Fussverkehr) zu öffnen. Sie soll dem mIV nur für die lokale Erschliessung zur Verfügung stehen, dem Langsamverkehr zusätzlich auch für den übergeordneten Durchgangsverkehr.</p> <p>Der motorisierte Durchgangsverkehr ist mit geeigneten Massnahmen fernzuhalten. Für den mIV wird keine direkte Verbindung ins Lerchenfeldquartier zugelassen. Hingegen ist für den Langsamverkehr eine attraktive, sichere und entsprechend beleuchtete Durchlässigkeit über die Arealgrenzen hinweg sicherzustellen.</p> <p>Der Strassenzug ist als wichtige Langsamverkehrsachse auszubilden und schrittweise neu zu gestalten. Betrieb und Gestaltung sind auf die neue Erschliessungsfunktion und auf eine siedlungsorientierte Nutzung auszurichten. Im Bereich der Überführung des Bypasses Thun Nord entlang der Bahnlinie sind die Entwicklungen bezüglich der S-Bahn-Haltestelle ESP Thun Nord zu berücksichtigen. Ob und wo genau der Bahnhof zustande kommt, ist derzeit noch unklar.</p> <p>Für das Areal Uttigenstrasse Nord ist eine zweckmässige Erschliessung sicherzustellen. Die Langsamverkehrsverbindung zum Franzosenweg ist zu sichern.</p> <p>Die Neuparzellierung und der Status der Strasse sind zu klären. Denkbar sind die Übernahme ins Eigentum der Stadt oder ein öffentliches Wegrecht.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton Bern</p>	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Die Uttigenstrasse dient der Erschliessung und dem durchgehenden Langsamverkehr als nutzungsorientierte Strasse.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <p>1. Erlass der UeO „Erschliessung und Aussenraum“.</p> <p>2. Abschnittsweise Projektierung und Realisierung.</p>		
<p>Realisierung:</p> <p><input type="checkbox"/> sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Grundteiler (noch zu klären), evtl. Beiträge von Bund für LV-Verbindung (vgl. AP V+S).</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit),
- Bauinventar: Die schützens- und erhaltenswerten Bauten und Anlagen sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11),
- Massnahmenblätter A1, A3, A4, B1, B9, B10, E1, E5, E6 und G1.

Grundlagen:

- ZPP R Thun Nord (2003),
- kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013),
- städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrli (2010),
- Masterplan und Gestaltungsleitbild Uttigenstrasse, RUAG Thun, 02.02.2010,
- Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012),
- regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012).

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Querungen Bahntrassen	E5
<p>Zielsetzungen:</p> <p>Aufwerten und Ausbauen der bestehenden Unterführungen des Langsamverkehrs. Vorsehen einer weiteren Unterführung für den Langsamverkehr im Bereich des Bypasses Thun Nord.</p> <p>Ausbau der bestehenden Unterführung Uttigenstrasse (bei der Munitionsfabrik) inkl. Querung für den Langsamverkehr, Befahrbarkeit für Schwerverkehr und Option Linienbusse sicherstellen.</p> <p>Die Bedürfnisse der Werke betreffend Bahnquerungen sind in die Neu- und Ausbauten der Unterführungen zu integrieren (z. B. Wärmeverbund KVA). Zudem sind, insbesondere bei der Querung im Bereich des Bypasses, die Entwicklungen bezüglich Bahnhof ESP Thun Nord zu berücksichtigen. Ob und wo genau der Bahnhof realisiert wird, ist derzeit noch unklar.</p> <p>Die Neuparzellierung und der Status der Strasse sind zu klären. Übernahme ins Eigentum der Stadt oder öffentliches Wegrecht.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun</p> <p><input type="checkbox"/> Kanton Bern</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> SBB Infrastruktur</p>	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Ausgebaute bestehende bzw. eine neue Unterführung zwecks Verbindung der Areale beiderseits der Bahntrassen.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abklärungen und Anforderungen (Ausbaustandards, Kontakt SBB und BLS, Projektträgerschaft usw.). 2. Aufnahme in UeO „Erschliessung und Aussenraum“. 3. Kostenschätzung erstellen, Kostenteiler bestimmen, Finanzierung klären. 		
<p>Realisierung:</p> <p><input type="checkbox"/> sofort</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig</p> <p><input type="checkbox"/> mittelfristig</p> <p><input type="checkbox"/> Daueraufgabe</p> <p>Stand der Koordination:</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input type="checkbox"/> Festsetzung</p>	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Grundteiler (noch zu klären)</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	
<p>Abhängigkeiten/Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit), - Berücksichtigung Interessenslinien SBB und BLS, - Bauinventar: Die schützens- und erhaltenswerten Bauten und Anlagen sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11), - Massnahmenblätter A1, A3, A4, A6, B1, B6–B10, E1, E4, E6 und G1. 		

Grundlagen:

- ZPP R Thun Nord (2003),
- kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013),
- städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrlin (2010),
- Masterplan und Gestaltungsleitbild Uttigenstrasse, RUAG Thun (2010),
- Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012),
- regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012).

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Öffentlicher Verkehr / Langsamverkehr	E6
<p>Zielsetzungen:</p> <p>Das Gebiet des ESP Thun Nord wird durch den öffentlichen Verkehr (öV) gemäss den Anforderungen aus dem RGSK TOW erschlossen. Für Arbeitsnutzungen gilt die Erschliessungsgüteklasse (EGK) D, für Wohnnutzungen die EGK C. Zukünftige Buslinien können nicht über den Richtplan definiert werden. Angebotsänderungen oder -erweiterungen sind im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts, das durch die RVK 5 erarbeitet wird, zu prüfen. Massgebend für die Einführung von neuen Buslinien ist ein Regierungsratsbeschluss. Aufgrund dieses Umstands ist die Verkehrsinfrastruktur so zu definieren, dass langfristig eine grosse Flexibilität für die Linienführung der Busse besteht.</p> <p>Die Massnahmen für den Langsamverkehr (LV) sind auf das Angebot des öffentlichen Verkehrs abgestimmt. Für Fussgänger und Radfahrer stehen sichere und kurze Wege zur Verfügung. Die Bushaltestellen sind auf die Querungen der Bahntrassen ausgerichtet. Mit geeigneten Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden öV und LV gefördert. Für eine optionale S-Bahn-Haltestelle sind Zweckmässigkeit und Machbarkeit abgeklärt. Die notwendigen Prozesse zur Landsicherung sind eingeleitet.</p>		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern <input checked="" type="checkbox"/> Verkehrsbetriebe STI AG <input checked="" type="checkbox"/> SBB <input checked="" type="checkbox"/> RVK 5 	<p>Federführung:</p> <p>LV: Stadt Thun öV: RVK 5</p>	
<p>Produkt:</p> <p>Eine den kantonalen Anforderungen entsprechende Erschliessung durch den öV und darauf abgestimmte Fusswegverbindungen.</p>		
<p>Vorgehen / nächste Schritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aufnahme in UeO „Erschliessung und Aussenraum“. 2. Realisieren Massnahmen Langsamverkehr (wird z. T. durch andere Massnahmenblätter abgedeckt). 3. Realisieren Busangebot via Angebotsplanung Regionale Verkehrskonferenz (RVK 5). 		
<p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> sofort <input checked="" type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input type="checkbox"/> Daueraufgabe <p>Stand der Koordination:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung 	<p>Finanzplan:</p> <p>–</p> <p>Kostenteiler:</p> <p>Stadt Thun</p> <p>Kostenanteil:</p> <p>–</p>	

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

- UeO „Erschliessung und Aussenraum“ (in Arbeit),
- regionale öV-Angebotsplanung RVK 5 (regionales Angebotskonzept) und Regierungsrats-/Grossratsbeschlüsse zum kantonalen öV-Angebot,
- Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern A1, A6, B1–B10, E1–E5 und G1.

Grundlagen:

- Entwurf Fussgängerrichtplan Stadt Thun (1997),
- ZPP R Thun Nord (2003),
- Radroutenkonzept Stadt Thun (2003),
- öV-Konzept Thun Nord, Region Thun-InnertPort / Metron (2006),
- städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrli (2010),
- kantonaler Richtplan (insb. MB C_04 und B_10, 2013),
- öV-Strategie Agglomeration Thun, Entwicklungsraum Thun / Metron (2011),
- Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012),
- regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012).

Stand:

26. August 2014

Richtplan ESP Thun Nord	Grünbereiche	G1
<p>Zielsetzung:</p> <p>Es entsteht schrittweise ein durchgrüntes Arbeitsgebiet, das bezüglich Aufenthaltsqualität, ökologischer Vernetzung und Mikroklima optimiert ist. Das Grünsystem setzt sich aus folgenden Elementen zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aareraum: Der Aare ist gemäss dem Projekt Aarewasser genügend Raum zu gewährleisten. Die Anforderungen der ZPP, des Gewässerschutzgesetzes (GSchG) und des See- und Flussufergesetzes (SFG) sind einzuhalten. Für bestehende Bauten innerhalb des Gewässerabstands bzw. der Uferschutzzone gilt die Besitzstandsgarantie gemäss Art. 3 des Baugesetzes (BauG). Nicht mehr benötigte Bauten und Anlagen, insbesondere die Parkierungsebene westlich der Militärbadeanstalt, sind rückzubauen. Für Neubauten gilt Art. 11 des Baugesetzes (BauG). Entsprechend ihrer industriegeschichtlichen Bedeutung sind der Kanal mit Turbinenhaus und Magazin sowie die ehemalige Militärbadeanstalt in die Gestaltung des Aareraums einzubeziehen, zu erhalten und zu erneuern. Die Grüngestaltung soll aus standortgerechten Bäumen und Büschen bestehen. Der Uferweg gemäss SFG ist durchgehend sicherzustellen und auf einen normalen Standard auszubauen, - von der Uttigenstrasse an den Uferweg sind zwei begrünte Wegverbindungen zu realisieren. Diese sind mit den Basis-Grünanlagen (zur Vernetzung) und den LV-Querungen der Bahntrassen abzustimmen, - die Basis-Grünanlagen sind in die UeO „Erschliessung und Aussenraum“ zu übernehmen und danach zu realisieren. Sie bestehen aus folgenden Elementen: Grünstreifen auf der Ostseite der Feuerwerkerstrasse; Wald Lerchenfeld; Grün im Bereich der Fabrikstrasse; Grünzäsur nordwestlich Panzerbrücke zwischen Bahnlinie und Aareraum; Grünfläche zwischen den Baufeldern B2.3 und B5, weiterführend durch Baufeld B8 (Lage offen) bis zur Bahnlinie, - Zwischenraum zwischen General-Herzog-Haus und Parzellengrenze zum Lerchenfeldquartier: Dieser Bereich gehört zum Kernbestand des VBS. Das Grünkonzept ist in die Überlegungen mit einzubeziehen, wenn Erweiterungen oder Veränderungen auf dem Baufeld im militärischen Bewilligungsverfahren stattfinden, - Siedlungsrand Uttigenstrasse Nord: Ausbilden eines grün gestalteten, mindestens 20 m breiten Siedlungsrand zum Schutzgebiet Schintere hin, - entlang der mittleren und westlichen Allmendstrasse (Baufelder B3, B4 und B5) ist ein attraktiv gestalteter Grünbereich zwischen Baukörpern und öffentlichem Raum anzulegen, - innerhalb der Baufelder sind, insbesondere zur Entwässerung, angemessene Detail-Grünflächen zu realisieren, - wo möglich, sind darüber hinaus versickerungsfähige Beläge zu verwenden, - die strassenbegleitenden Bäume sind in der UeO „Erschliessung und Aussenraum“ zu definieren und im Rahmen der Entwicklung zu erhalten bzw. zu pflanzen, - die Sicherheitsanforderungen im Bereich der Umzäunungen (Sichtverhältnisse und Vermeidung von Übersteighilfen) und Sicherheitszonen VBS und RUAG sind zu beachten, - zurückhaltende Beleuchtung. Bei Aussenbeleuchtungen sind unnötige Lichtemissionen zu vermeiden. Die „Empfehlungen zur Vermeidung von Lichtemissionen“ des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) sind zu berücksichtigen. 		
<p>Beteiligte Partner / Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> VBS / armasuisse Immobilien <input checked="" type="checkbox"/> RUAG Real Estate AG <input checked="" type="checkbox"/> Stadt Thun <input checked="" type="checkbox"/> Kanton Bern 	<p>Federführung:</p> <p>Stadt Thun</p>	

Produkt: Modellquartier.	
Vorgehen / nächste Schritte: 1. Einbeziehen in die UeO „Erschliessung und Aussenraum“ zur Sicherung der Basis-Grünräume und Frei- bzw. Platzflächen. 2. Umsetzen im Rahmen der Realisierung der Infrastrukturmassnahmen und der baulichen Realisierung in den einzelnen Baufeldern. 3. Je separate Projekte für die Grünvernetzung von der Allmend bis zum Aareraum und für die Ufergestaltung an der Aare.	
Realisierung: <input checked="" type="checkbox"/> sofort <input type="checkbox"/> kurzfristig <input type="checkbox"/> mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe Stand der Koordination: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung	Finanzplan: – Kostenteiler: – Kostenanteil: –
Abhängigkeiten/Zielkonflikte: - UeO „Erschliessung und Aussenraum“ mit Realisierungsprogramm SFG (in Arbeit), - Besitzstandsgarantie (Art. 3 BauG) und Bauvorhaben in und an Gewässern (Art. 11 BauG), - Bauinventar: Die schützens- und erhaltenswerten Bauten und Anlagen sind dem hinweisenden Entwurf des Bauinventars zu entnehmen (s. a. MB A11), - Abhängigkeiten zu den Massnahmenblättern A1–A6, A11, B1–B10, E1–E6.	
Grundlagen: - Gewässerschutzgesetz (GSchG, SR 814.20), - Baugesetz des Kantons Bern (BauG, BSG 721.0), - See- und Flussufergesetz (SFG, BSG 704.1), - Wasserbaugesetz (WBG, BSG 751.11), - Wasserbauverordnung (WBV, BSG 751.111.1), - Zonenplan II der Stadt Thun bezüglich schützenswerter Baumgruppen, Baumreihen und Einzelbäumen (2003), - Projekt Aarewasser: nachhaltiger Hochwasserschutz Aare Thun–Bern (2009), - städtebaulicher Leitplan, Atelier Wehrlin (2010), - kantonaler Richtplan (insb. MB C_04, 2013), - Agglomerationsprogramme V+S Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012), - regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW, 2012).	
Stand: 26. August 2014	

D Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke

Aufhebungsvermerk (2014)

Aufgehoben ist der Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg vom 22. April 2005.

Genehmigungsvermerke (2014)

Öffentliche Mitwirkung
Kantonale Vorprüfung

18. November 2010 bis 31. Januar 2011
28. Oktober 2013

Beschlossen durch:

den Gemeinderat der Stadt Thun am 13. Februar 2014

Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

.....
Raphael Lanz

.....
Bruno Huwyler Müller

Genehmigt durch:

30. Jan. 2015

das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern am

.....

Zustimmung durch:

die Schweizerische Eidgenossenschaft, armasuisse Immobilien

Der Leiter

Leiter Portfolio- und Umweltmanagement

.....
Martin Stocker

.....
Dieter Juchli

Ort, Datum: Bern, 7. 10. 14

die RUAG Real Estate AG

Senior Vice President RUAG Real Estate

CFO

.....
Hans Rudolf Hauri

.....
Patrik Schafer

Ort, Datum: Bern, 4. 11. 14

Gemeinde Steffisburg

Aufhebung überkommunaler Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg

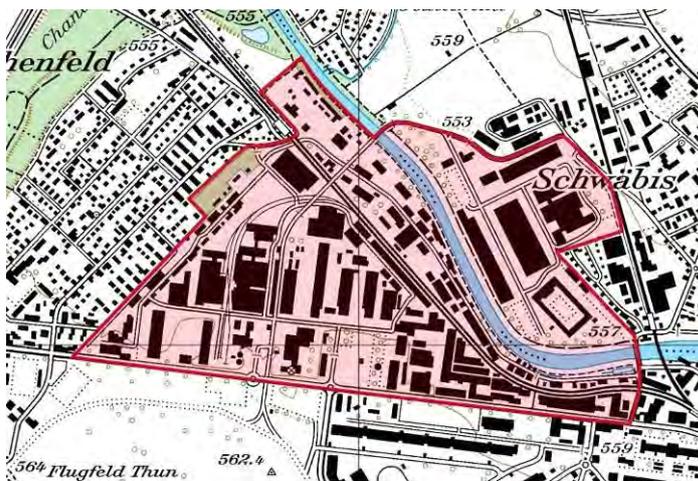
genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am 22. April 2005

Der Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg ist seit 2005 in Kraft. Seither haben sich verschiedene Rahmenbedingungen geändert und es wurden neue Erkenntnisse gewonnen. Aus folgenden Gründen ist nun eine Überarbeitung des Richtplans notwendig geworden:

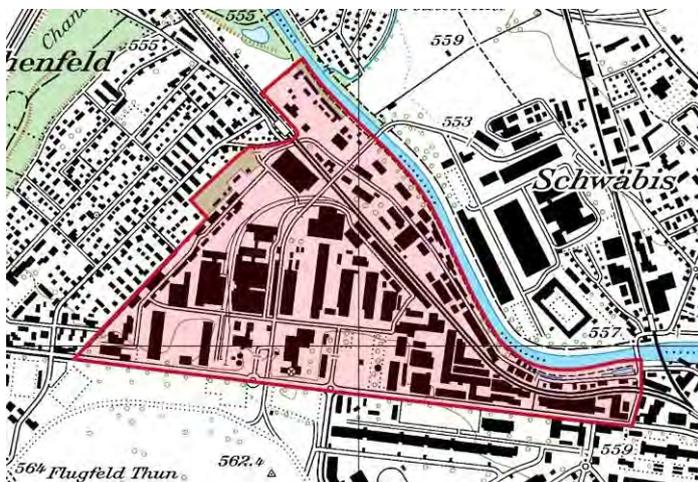
- neues regionales Nutzungskonzept (NUK) der armasuisse Immobilien (2009),
- Masterplan Uttigenstrasse zur Qualitätssicherung für Bauten auf dem RUAG-Areal (2009),
- kantonaler Strassenplan Bypass Thun Nord (2012).

Die Abklärungen haben ergeben, dass der Teil des Entwicklungsschwerpunkts auf dem Gemeindegebiet Steffisburg längerfristig für militärische Zwecke genutzt werden soll, d. h. dass keine zivilen Nutzungen möglich sind und deshalb der Richtplan ESP keine Aussagen für diese Gebiet machen kann. Dieser Teil wird deshalb aus dem Planungsperimeter des Richtplans ESP Thun Nord / Steffisburg entlassen.

Aus diesen Gründen hat der Gemeinderat beschlossen, den Richtplan für den auf dem Gemeindegebiet Steffisburg liegenden Teil aufzuheben.



Alter Planungsperimeter



Neuer Planungsperimeter

Aufhebungsvermerke

Öffentliche Mitwirkung
Kantonale Vorprüfung

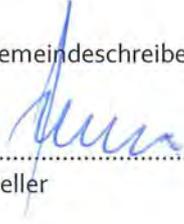
18. November 2010 bis 31. Januar 2011
28. Oktober 2013

24. MRZ. 2014

Beschlossen durch den Gemeinderat am

Der Gemeindepräsident

Der Gemeindegeschreiber



.....
Jürg Marti

.....
Rolf Zeller

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am:

Stadt Thun (2019)

Genehmigungsvermerke (2019)

Änderung Massnahmenblatt Ag und Ergänzung Massnahmenblätter A12 und A13

Mitwirkungsverfahren vom
Vorprüfung vom

19. Januar bis 17 Februar 2017
15. Januar 2018

Beschlossen durch:

den Gemeinderat der Stadt Thun am: 9. Mai 2018
Der Stadtpräsident

Der Stadtschreiber

.....
Raphael Lanz

.....
Bruno Huwyler

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:
Thun, den 27. August 2018

Der Stadtschreiber:

Genehmigt durch:

das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern am: 18. Jan. 2019

.....
[Signature]



Zustimmung durch:

die Schweizerische Eidgenossenschaft, armasuisse Immobilien am:

Der Leiter

Leiter Portfolio- und Umweltmanagement

.....
Martin Stocker
Bern, 10.9.18

.....
Marcel Adam

die RUAG Real Estate AG am:

Vorsitzender der Geschäftsleitung

Senior Manager Finance & Portfoliomanagement

.....
Hans Rudolf Hauri
Thun, 3.9.2018

.....
Patrik Schafer

