

Idee für neuen Pendlerbahnhof lanciert

VERKEHR Wird auf dem VBS-Areal im Norden der Stadt Thun bald ein neuer Bahnhof gebaut? Die Regionale Verkehrskonferenz denkt an einen neuen Pendlerbahnhof. Steffisburgs Gemeindepräsident macht Druck.

4000 bis 6000 Arbeitsplätze soll es dereinst im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun-Nord auf dem heutigen VBS-Areal auf der Kleinen Allmend geben; 500 bis 1000 könnten im Raum Bahnhof Steffisburg und womöglich im Süden Heimbergs hinzukommen. Der geplante Bypass Thun-Nord würde gleichzeitig neue Möglichkeiten für die Verkehrsführung eröffnen. Klar ist: Viele dieser Tausenden von Menschen werden mit dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit reisen wollen, der Druck auf den heute schon stark frequentierten Bahnhof Thun wird weiter zunehmen. Dieses gemäss Verkehrsplanern realistische Szenario hat die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) dazu bewogen, die ÖV-Strukturen der Region Thun zu durchleuchten und eine ÖV-Vision bis mindestens 2030 für die Agglomeration Thun zu erarbeiten. «Irgendwann habe ich die Frage in den Raum gestellt, ob der Bahnhof Thun für den Arbeitsverkehr der Region noch am richtigen Ort steht», sagt Jürg Marti (SVP), Gemeindepräsident von Steffisburg und in dieser Funktion Präsident der RVK.

Neuer Bahnhof für Pendler

In der Tat belegen Erhebungen aus der letzten Volkszählung, dass mehr als die Hälfte der Pendler aus der Region Thun nach Bern zur Arbeit reisen, der grosse Teil von ihnen über den Bahnhof Thun. Gleichzeitig weisen die Verkehrsplaner schon länger darauf hin, dass der Busbetrieb namentlich in der Innenstadt vom Verkehr stark beeinträchtigt wird. Die flankierenden Massnahmen, die den Individualverkehr auf den Bypass Thun-Nord verlagern sollen, bewirken wohl eine Entflechtung, aber kaum eine komplette Lösung des Knotens.

Deshalb hat die RVK Martis Steilpass aufgenommen und möchte dort, wo sich der Bypass Thun-Nord und die Bahnlinie durchs Aaretal kreuzen, einen neuen Pendlerbahnhof planen –



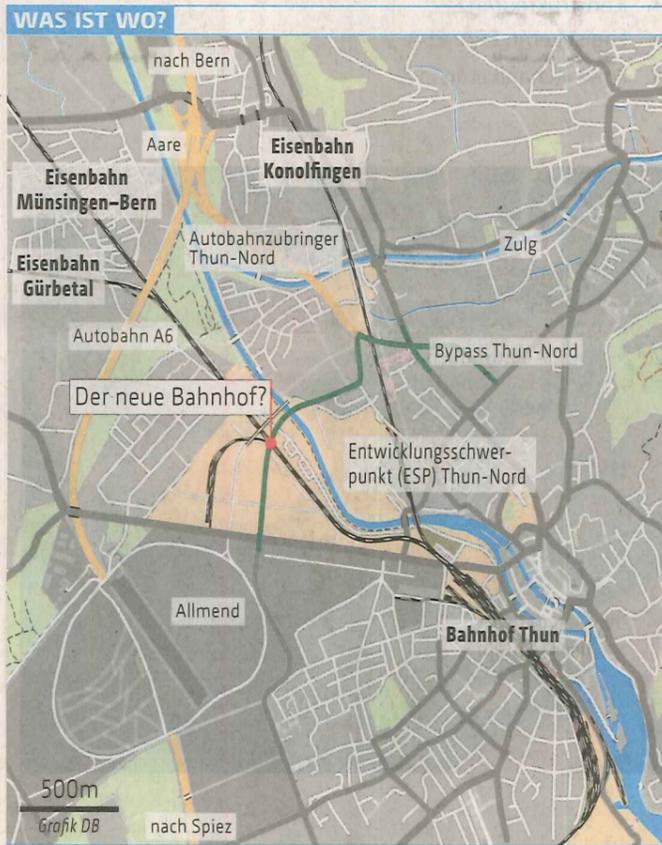
Der Bahnhof Thun wird heute stark von Pendlern frequentiert. Um ihn zu entlasten, könnte ein neuer Pendlerbahnhof gebaut werden.

Patric Spahn

quasi mitten im ESP Thun-Nord und nur unweit vom Bahnhofgebiet in Steffisburg entfernt. «Es braucht Platz für Busse und Autos, zwei Perrons und eine Passerelle – mehr nicht», sagt Jürg Marti etwas salopp – im Wissen darum, dass ein solches Projekt Millionen verschlingen wird und viele Vorarbeiten voraussetzt.

Auf der langen Bank?

Nur: So weit ist man derzeit noch nicht. Die RVK hat einen neuen S-Bahnhof zwar ins Agglomerationsprogramm 2. Generation aufgenommen – aber mit 3. Priorität. Das heisst, die Bauarbeiten würden frühestens 2023 aufgenommen. In seiner Funktion als Gemeindepräsident von Steffisburg befürchtet Marti nun, dass das Projekt damit auf der langen Bank landet, wenn sich jetzt nicht Förderer der Idee zusammenschliessen, um das Projekt anzustossen und voranzutreiben. «Natürlich müsste man für eine Haltestelle auf der S-Bahn-Linie durchs Aaretal zusätzliche Kapazitäten schaffen», sagt er, «und natürlich müssen wir darüber nachdenken, wie zur Entlastung beispielsweise Güterverkehr auf die Achsen durchs Gürbetal oder via Konolfingen verlegt werden könnte.» Fernziel müsste laut Marti sogar sein, dass der Personenverkehr und der Güterver-



500m

Grafik DB

kehr entflochten und die Siedlungszentren von diesem entlastet werden.

«Rasch vorantreiben»

Gleichzeitig müsse die Bahnhofsidee «dringend» und «zügig» vorangetrieben werden. «Das Land muss gesichert und die SBB, die BLS und die STI müssen mit ins Boot geholt werden.» Auch müssten neue ÖV-Konzepte, etwa die Planung neuer Buslinien oder die Anpassung bestehender Linien, erarbeitet werden. «Das alles ist komplex und braucht Zeit», sagt der Steffisburger Gemeindepräsident. «Deshalb müssen wir die Arbeiten jetzt rasch vorantreiben.» Denn man könne nur mit Geld aus den Honigtöpfen vom Kanton und von Bundesbern rechnen, wenn konkrete Projekte vorlägen anstatt «nur» Ideen.

Wunsch: Baustart 2018

Martis Idealvorstellung wäre, dass die Bauarbeiten am neuen Bahnhof spätestens mit der Inbetriebnahme des Bypasses Thun-Nord starten könnten. Oder mit anderen Worten: Marti möchte, dass der Bahnhof bereits 2018 den Betrieb aufnimmt. «Nur so können wir dem Entwicklungsgebiet den nötigen Schub verleihen – und gleichzeitig den Bahnhof Thun rechtzeitig entlasten.»

Marco Zysset

TT Kommentar



Marco Zysset
Redaktor

Idee nicht vorschnell abwürgen

Die Idee, den Bahnhof Thun noch weiter abzuwerten und Pendlerströme über einen Neubau im ESP Thun-Nord abzuwickeln, dürfte nicht überall auf Gegenliebe stossen. Einen Bahnhof zu haben oder nicht – und damit Anschluss an die grosse weite Welt –, ist ein emotionales Thema.

Seit die BLS ihre zentrale Leitstelle vor mehr als zehn Jahren in Spiez eingerichtet hat, ist der Bahnhof Thun verkehrstechnisch gesehen nichts weiter als ein Durchgangsbahnhof. Kein bekannter Endbahnhof, kein wichtiger Knoten im nationalen Netz. Dafür ist er umso wichtiger für den regionalen Pendlerverkehr. Als Umsteigeort für Pendler aus der Stadt und den umliegenden Gemeinden stösst der Bahnhof Thun aber mehr und mehr an seine Kapazitätsgrenzen; dasselbe gilt für die verschiedenen Zufahrtswege per Auto oder Bus.

Es ist deshalb sinnvoll, vertieft zu prüfen, welche Möglichkeiten es gibt, den Bahnhof Thun in Zukunft zu entlasten beziehungsweise die Verkehrsströme zu entflechten. Wer nicht von oder nach Thun reist, sondern hier nur umsteigen will, muss das nicht mitten in der Stadt tun. Es wäre deshalb schade, wenn die Idee eines neuen Pendlerbahnhofs vorschnell abgewürdigt würde, bevor Machbarkeit, Kosten und Nutzen detailliert abgeklärt sind. Der Zeitpunkt, diese Abklärungen in Angriff zu nehmen, ist jetzt ideal.

Mail: m.zysset@bom.ch