

ESP THUN-NORD NEUER PENDLERBAHNHOF?

«Der Schlüssel zum Bahnhof liegt bei den SBB»

Braucht es im Norden von Thun in Zukunft einen neuen Pendlerbahnhof? «Ja, rasch», sagt Jürg Marti, Gemeindepräsident von Steffisburg. «Noch nicht jetzt», entgegnet Melchior Buchs, Geschäftsführer des Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Thun-Nord Steffisburg.

Es war pünktlich nach den Sommerferien und zum Neustart der Pendlerhochsaison, als Jürg Marti (SVP), Gemeindepräsident von Steffisburg, in dieser Zeitung die Idee eines neuen Pendlerbahnhofs im Norden Thuns lancierte. Marti formulierte ein klares Ziel: Mit der Eröffnung des Bypasses Thun-Nord soll dort, wo der Bypass die Aaretal-Linie kreuzt, ein neuer Pendlerbahnhof gebaut werden, über welchen unter anderem die Tausenden neuen Arbeitsplätze im Entwicklungsschwerpunkt Thun-Nord Steffisburg erschlossen werden sollen. Gleichzeitig will Marti mit dieser neuen Haltestelle auf der Aaretal-Bahnlinie den Bahnhof in Thun von den Pendlerströmen entlasten.

Nachdem sich Politiker aus Thun und Heimberg, aber auch die zuständige Regierungsrätin verhalten positiv äussern, aber vor allem beim forschenden Zeitplan Bedenken anmeldeten, sagt jetzt auch der Geschäftsführer des ESP Thun-Nord, Melchior Buchs: «Wir werden einen solchen Pendlerbahnhof brauchen. Aber noch nicht jetzt.»

Bypass ist derzeit wichtiger

Heute sei die Nachfrage nach einem Bahnhalt beim ESP schlicht noch nicht gegeben. «Die Entwicklung dieses Gebietes wird erst nach der Eröffnung des Bypasses Thun-Nord einen Schub erfahren», ist Buchs überzeugt. «Wenn die Leute sehen, welche Möglichkeiten sich mit dieser Strasse eröffnen.» Das heisst: Bis 2018 wird sich an der Anzahl Arbeitsplätze im ESP-Perimeter nach Buchs' Auffassung noch nicht viel ändern – und damit auch nicht an der Nachfrage nach einem eigenen Bahnhof. «Hinzu kommt», fährt der ESP-Geschäftsführer fort, «dass es mit einem Bahnhof alleine noch nicht gemacht ist. Es muss dann auch ein System geben, über welches die Leute auf dem weitläufigen Areal verteilt werden können.» Immerhin: Mit einer Ringstrasse, die im neuen Richtplan vorgesehen ist

«Mit einem Bahnhof alleine ist es noch nicht gemacht. Es muss auch ein System geben, über welches die Leute verteilt werden können.»

Melchior Buchs



Hier auf der Kleinen Allmend wird die neue Brücke des Bypasses Thun-Nord die Bahnlinie kreuzen. Vielleicht wird an dieser Stelle dereinst ein Bahnhof gebaut.

Patric Spahni

(vgl. Text unten), könnte dieses Problem schon mal entschärft werden.

Langfristige Entwicklung

Entscheidend für den Bau eines neuen Pendlerbahnhofs in Thuns Norden seien am Ende aber weder die Entwicklung auf der Kleinen Allmend noch die zahlreichen Wünsche der Region. «Der Schlüssel zum neuen Bahnhof liegt bei den SBB», sagt Melchior Buchs. Einerseits sei bekannt, dass die Bahnlinie durchs Aaretal schon heute an Kapazitätsgrenzen stosse. «Die Erfahrung zeigt andererseits, dass allein Zahlen, sprich Nachfrage, entscheidend sind bei derartigen Projekten.» Und diese werde sich in der Region Thun nicht derart schlagartig entwickeln wie etwa im Wankdorf in Bern. «Wir haben auf der Kleinen Allmend nicht eine grosse Fläche, die wir auf einen Schlag überbauen», sagt Melchior Buchs, «sondern ein Areal, das sich in einem steten Wandel und in einem langfristigen Verdichtungsprozess befindet.»

Weil darüber hinaus die Planungshorizonte bei SBB, Bund und Kanton weit mehr als sechs Jahre umfassen, ist Buchs überzeugt, dass ein Pendlerbahnhof für den ESP Thun-Nord erst weit nach 2020 konkrete Formen annimmt. «Denn wir dürfen auch nicht vergessen, dass es noch andere Regionen in der Schweiz gibt, welche schon länger auf vergleichbare Infrastrukturverbesserungen warten als wir», sagt Buchs.

SBB: «Zu früh für Details»

Bei den SBB betont Sprecher Reto Schärli, dass man sich derzeit im «Ideenstadium» befinde. Will heissen: Die Bahn befasst sich sehr wohl mit der Frage, ob ein zusätzlicher oder neuer Halt zwischen Thun und Bern möglich wäre. «Aber für detaillierte Aussagen ist es noch viel zu früh», sagt Schärli. Solche könnten erst nach vertieften Betrachtungen gemacht werden, «und vor allem erst, wenn ein entsprechendes Detailprojekt in die konkrete Planung des Bestellers aufgenommen ist». Zugleich verweist auch Reto Schärli auf die heute schon starke Auslastung auf der Strecke.

Marco Zysset