



## ***Studienauftrag Bypass Thun Nord***

*2-stufiges Vergabeverfahren  
Beurteilungsbericht zum Studienauftrag (2. Stufe)  
30. Januar 2007*

## ***Kanton Bern***

*Tiefbauamt Kanton Bern, Obergeringenieurkreis I  
Agglomerationskonferenz Thun  
Stadt Thun; Einwohnergemeinden Steffisburg und Heimberg*

## **Bearbeitung**

*Ueli Weber  
Urs Fischer  
Claudio Büchel*

*dipl. Bauing. FH/FSU/SVI  
Dipl.-Ing. Stadtplanung FSU  
dipl. Ing. FH Raumplanung*

**Metron Bern AG**  
*Effingerstrasse 17  
Postfach 7265  
CH-3001 Bern*

*T +41 (0) 31 380 76 80  
F +41 (0) 31 380 76 81  
bern@metron.ch  
www.metron.ch*

*Matthias Wehrlin*

*Architekt/Planer FSU/SIA/SWB*

**Atelier Wehrlin**  
*Münzrain 10  
Postfach 5216  
CH-3001 Bern*

*T +41 (0) 26 496 05 19  
F +41 (0) 26 296 05 18  
atelier@wehrlin.ch  
www.wehrlin.ch*

**Roland Luder**

*Dr. phil. nat., dipl. Biologe*

*Panorama 5  
CH-3600 Thun*

*T +41 (0) 33 222 78 91  
roland.luder@bluewin.ch*

*Beat Aeschbacher*

*dipl. Bauing. ETH, dipl. Wirtschaftsing. FH*

**Marchand + Partner AG**  
*Laubeggstrasse 70  
CH-3000 Bern 31*

*T +41 (0) 31 359 72 22  
F +41 (0) 31 359 72 29  
mpag@marchand.ch*

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b><i>Gegenstand des Studienauftrags</i></b>	<b>4</b>
1.1	<i>Inhalte des Studienauftrags</i>	4
1.2	<i>Ziele des Studienauftrags</i>	5
1.3	<i>Ablauf des 2-stufigen Vergabeverfahrens</i>	6
<b>2</b>	<b><i>Verfahrensbestimmungen und Ablauf des Studienauftrages (2. Stufe)</i></b>	<b>7</b>
2.1	<i>Veranstalterin</i>	7
2.2	<i>Sekretariat</i>	7
2.3	<i>Vergabeverfahren</i>	7
2.4	<i>Sprache</i>	7
2.5	<i>Beurteilungsgremium</i>	7
2.6	<i>Begleitgruppe</i>	8
2.7	<i>Verfahrensvorbereitung und Vorprüfung</i>	9
2.8	<i>Preissumme</i>	9
2.9	<i>Unterlagen und Anforderungen</i>	9
2.10	<i>Aufgabenstellung und Zuschlagskriterien</i>	9
2.11	<i>Veröffentlichung</i>	10
2.12	<i>Weiterbearbeitung und Eigentumsverhältnisse</i>	10
2.13	<i>Termine Studienauftrag (2. Stufe)</i>	11
<b>3</b>	<b><i>Präqualifikation</i></b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b><i>Zwischenpräsentation</i></b>	<b>13</b>
4.1	<i>Ablauf</i>	13
4.2	<i>Rückmeldung an Bearbeitungsteams</i>	13
<b>5</b>	<b><i>Abgabe und Vorprüfung</i></b>	<b>14</b>
5.1	<i>Öffnung der Eingaben und formelle Prüfung</i>	14
5.2	<i>Materielle Prüfung</i>	14
5.3	<i>Abgabe</i>	14
5.4	<i>Vorprüfung der Vollständigkeit und Form</i>	15
5.5	<i>Vorprüfung der Rahmenbedingungen</i>	15

5.6	<i>Vorprüfung der Leistungsfähigkeit</i>	17
5.7	<i>Vorprüfung der vergleichenden Kostenschätzung</i>	17
5.8	<i>Anträge</i>	18
<b>6</b>	<b><i>Abwicklung der Beurteilung (2. Stufe)</i></b>	<b>19</b>
6.1	<i>Organisatorisches und Personelles</i>	19
6.2	<i>Auswertung formelle und materielle Vorprüfung</i>	19
6.3	<i>Beurteilung und Auswahl durch das Beurteilungsgremium</i>	20
<b>7</b>	<b><i>Resultate der Beurteilung</i></b>	<b>22</b>
7.1	<i>„TBI-BG“</i>	22
7.2	<i>„à niveau“</i>	27
7.3	<i>„liaison“</i>	33
7.4	<i>Resultate der Benotung</i>	38
<b>8</b>	<b><i>Empfehlung des Beurteilungsgremiums</i></b>	<b>39</b>
8.1	<i>Empfehlung für den Zuschlag</i>	40
8.2	<i>Empfehlungen für die Weiterbearbeitung</i>	41
<b>9</b>	<b><i>Genehmigung</i></b>	<b>43</b>

*Dokumentation*

*Anhang*

## *Abkürzungsverzeichnis*

AMP	Armeemotorfahrzeugpark
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
ESP	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt
HLS	Hochleistungsstrasse
LSA	Lichtsignalanlage
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
mIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖGB	Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen
ÖBV	Verordnung über das öffentliche Beschaffungswesen
öV	Öffentlicher Verkehr
SIA	Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
VSM	Verkehrssystemmanagement
ZPP	Zone mit Planungspflicht

# 1 *Gegenstand des Studienauftrags*

(Auszug aus dem Bearbeitungsprogramm vom 29. Mai 2006)

## 1.1 *Inhalte des Studienauftrags*

Mit dem Bypass Thun Nord soll primär die Entlastung der Innenstadt von Thun, die Entlastung der Bern- und Gurnigelstrasse in den Einwohnergemeinden Steffisburg und Heimberg sowie die Sicherstellung der Siedlungsentwicklung im nördlichen Gebiet der Agglomeration Thun erreicht werden:

- Entlastung der Innenstadt Thun: Mit der neuen, leistungsfähigen Aarequerung im Norden der Kernagglomeration sollen die bestehenden Aarequerungen in der Innenstadt und im Schwäbis entlastet werden. Dabei können die Wohn- und Arbeitsgebiete im Norden und Westen der Agglomeration von Thun direkt miteinander verbunden werden, ohne dass der mIV einen „Umweg“ durch die Innenstadt fahren muss.
- Entlastung der Bern- und der Gurnigelstrasse: Die Entlastung der beiden Strassen soll einerseits dadurch erreicht werden, dass der mIV Richtung Steffisburg primär über den Bypass direkt auf die Stockhornstrasse geleitet werden kann. Andererseits sollen das Gewerbegebiet Obere Au (Heimberg Süd), grössere Potenziale des zukünftigen ESP Bahnhof Steffisburg sowie Potenziale des ESP Thun Nord/Steffisburg direkt durch den Bypass erschlossen werden können.
- Entwicklung des Agglomerationsraumes Thun Nord: Die vorgesehene Anpassung des Strassensystems bietet die Chance, die Stadtlandschaft an den Rändern der Siedlungsgebiete der Stadt Thun, sowie der Gemeinden Steffisburg und Heimberg mindestens in Teilbereichen aus einer ganzheitlichen Sicht zu formen und ihr ein Gesicht zu geben. Ein Gesicht, das auch das Thema Stadt- und Ortseingänge aufnimmt. Die vorgesehene Erweiterung des Strassensystems soll eine funktionale und stadträumliche Klärung ermöglichen, so dass auch die Orientierung im Raum wieder leichter wird.

Im Rahmen des Studienauftrags sollen nun Lösungsvorschläge für die Linienführung, den Betrieb und die Ausgestaltung der neuen Strassenanlage sowie deren Integration in das Siedlungsgefüge und den Landschaftsraum erarbeitet werden.

### *Verkehr*

Der Bypass Thun Nord soll zukünftig als leistungsfähige Stadtstrasse auch unter Volllast einen stetigen und homogenen Verkehrsablauf mit geringen Reisezeiten ermöglichen. Dabei sollen die verkehrlichen Massnahmen in Etappen umgesetzt werden können. Im Rahmen des Studienauftrages waren nachfolgende Bereiche zu bearbeiten (= Kernaufgabe):

- der Umbau und die Umgestaltung des bestehenden Autobahnzubringers A6 – Steffisburg zu einer leistungsfähigen Hauptverkehrsachse der Agglomeration
- die Fortsetzung des Autobahnzubringers bis zur Stockhornstrasse als Hauptverkehrsachse und eine Reorganisation des Anschlusses Bernstrasse

- eine neue Strasse und Brücke vom bestehenden Autobahnzubringer über die Aare und die „Kleine Allmend“ (Areal ESP Thun Nord/Steffisburg) mit Anschluss an die Allmendstrasse in Thun
- ein neuer Anschluss Heimberg Süd auf dem bestehenden Autobahnzubringer zur rückwärtigen Erschliessung der Gewerbegebiete Obere Au (Heimberg Süd) als Entlastung der Gurnigelstrasse
- die Erschliessung von Entwicklungspotenzialen im ESP Thun Nord/Steffisburg sowie im geplanten ESP Bahnhof Steffisburg ab dem Bypass
- die Ergänzung und der Ausbau des Netzes des Langsamverkehrs (VelofahrerInnen und FussgängerInnen)
- ein Betriebskonzept zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs

### *Städtebau und Landschaft*

Das Planungsgebiet des Bypass Thun Nord befindet sich an den Rändern der Siedlungsgebiete der Stadt Thun sowie von Steffisburg und Heimberg. Zwischen den Baugebieten findet sich eine „Restlandschaft“, die weder Landschaft noch Stadt ist. Mit der Ausarbeitung des Studienauftrags ergibt sich die Chance, diese „Restlandschaft“ – mindestens in Teilbereichen – aufgrund einer Gesamtkonzeption zu bearbeiten. Die grösseren Landschaftsräume Glättimüli, Glockenthal und Oberer Au sind bereits heute wichtige Naherholungsgebiete, werden aber mindestens mittelfristig noch landwirtschaftlich genutzt. Im zentralen Bereich von der Unterquerung der Bahnlinie bis nördlich der Bernstrasse könnte das Thema mit „Strassenräume in urbaner Parklandschaft“ umschrieben werden, und zwischen der Bernstrasse und dem Bypass entsteht ein Streifen, der bezüglich Nutzung, städtebaulicher Spielregeln und Erschliessung weiterbearbeitet werden muss. Hohe Ansprüche stellt auch der Abschnitt Aare – Allmendstrasse; die neue Aarequerung endet in der Kleinen Allmend in einem heute geschlossenen Betriebsareal. Im Rahmen des Studienauftrags waren zu bearbeiten:

- Integration der Verkehrsanlagen in bestehende und zukünftige Siedlungsgebiete sowie in die verschiedenen Landschaftsräume
- Nutzung, Gestaltung und Funktion der Übergangsbereiche zu den bestehenden und zukünftigen Siedlungsrändern sowie der landwirtschaftlich genutzten Flächen (kurz-/ mittelfristig sowie langfristig)
- städtebauliche Überprüfung der vorgeschlagenen Gebietserschliessungen

### *1.2 Ziele des Studienauftrags*

Die Ziele des Studienauftrags waren:

- die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für die Linienführung mit der Integration der Strassenanlage in das Siedlungsgefüge und den Landschaftsraum
- die Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die neuen und bestehenden Verkehrsanlagen
- der Nachweis der Machbarkeit einer neuen Brücke über die Aare, die sich in den bestehenden Siedlungsraum einfügt sowie die zukünftige Siedlungsentwicklung berücksichtigt

- das Ermitteln der Investitionskosten der Strassenanlagen
- die Bestimmung eines oder mehrerer qualifizierter Teams für die Ausarbeitung des Auflageverfahrens in Form des Strassenplanes

### *1.3 Ablauf des 2-stufigen Vergabeverfahrens*

Der Ablauf des Vergabeverfahrens erfolgte in zwei Stufen:

- **Präqualifikation zum Studienauftrag (1. Stufe):** In einer ersten Stufe fand eine öffentlich ausgeschriebene Präqualifikation statt. Dabei wurden durch das Beurteilungsgremium über die Qualifikation und Referenzen sowie auf Grund einer Präqualifikationssaufgabe drei Bearbeitungsteams ausgewählt, welche am Studienauftrag teilnehmen konnten.
- **Studienauftrag (2. Stufe):** In der zweiten Stufe fand der Studienauftrag in Form einer Parallelprojektierung mit einer Zwischenpräsentation statt. Anschliessend beurteilte das Beurteilungsgremium den Studienauftrag und empfahl der Veranstalterin ein Bearbeitungsteam mit der Ausarbeitung des Auflageverfahrens in Form des Strassenplanes zu beauftragen. Die Veranstalterin behält sich vor, das Auflageprojekt in einzelne Teilprojekte aufzuteilen und unterschiedliche Teams mit der Weiterbearbeitung zu betrauen. Im Weiteren behält sich die Veranstalterin vor, für die neue Brücke über die Aare je nach den Resultaten des Studienauftrages einen separaten Brückenwettbewerb auszuschreiben.

## *2 Verfahrenbestimmungen und Ablauf des Studienauftrages (2. Stufe)*

(Auszug aus dem Bearbeitungsprogramm vom 29. Mai 2006)

### *2.1 Veranstalterin*

Veranstalterin des 2-stufigen Vergabeverfahrens war das Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis I.

### *2.2 Sekretariat*

Metron Bern AG  
Effingerstrasse 17 / Postfach 7265  
CH-3001 Bern  
Tel. +41 31 380 76 80 / Fax +41 31 380 76 81  
E-Mail bern@metron.ch

Das Sekretariat war für alle Anfragen zuständig.

### *2.3 Vergabeverfahren*

Der Studienauftrag in Form einer Parallelprojektierung an drei Teilnehmende war als selektives Verfahren mit einer Präqualifikation nach dem geltenden Gesetz über das öffentliche Beschaffungswesen des Kantons Bern (ÖGB) und der entsprechenden Verordnung (ÖBV) ausgeschrieben (2-stufiges Verfahren). Der Anhang sia-Ordnung 142 für Architektur- und Ingenieurwettbewerbe (Ausgabe 1998) galt subsidiär.

Das Präqualifikations- (1. Stufe) und das Studienauftragsverfahren (2. Stufe) waren nicht anonym.

### *2.4 Sprache*

Die Verfahrenssprache war Deutsch.

### *2.5 Beurteilungsgremium*

Das Beurteilungsgremium setzte sich wie folgt zusammen:

#### *Fachpreisrichter*

- Markus Wyss, Kreisoberingenieur Kreis I Oberland, Thun (Präsident Beurteilungsgremium)
- Pierre Feddersen, Architekt, Zürich (Städtebau)

- Christophe Girot, Professor der ETH Zürich (Landschaftsarchitektur und -planung)
- Ueli Marbach, Architekt, Zürich (Architektur)
- René Suter, Kantonsingenieur Solothurn (Verkehrsplanung / -ingenieurwesen)
- Klaus Zweibrücken, Professor der Hochschule für Technik Rapperswil (Verkehrsplanung / -ingenieurwesen)

#### *Sachpreisrichterinnen und -preisrichter*

- Hans-Ueli von Allmen, Stadtpräsident Thun (Vertreter Agglomerationskonferenz)
- Niklaus Röthlisberger, Gemeinderat (Vertreter Einwohnergemeinde Heimberg)
- Jolanda Moser, Gemeinderätin (Vertreterin Stadt Thun) <sup>(1)</sup>
- Paul Zbinden, Gemeinderat (Vertreter Einwohnergemeinde Steffisburg)

<sup>(1)</sup> Ersetzte den Ende 2006 zurückgetretenen Gemeinderat Beat Straubhaar

#### *Ersatzpreisrichterinnen und -preisrichter*

- Bettina Hamel, Christoph-Merian-Stiftung, Basel (Verkehr)
- Matthias Wehrlin, Atelier Wehrlin, Bern (Städtebau)

#### *Experten*

- Beat Aeschbacher, Marchand + Partner, Bern (Brückenbau, Sicherheitsfragen und Baukosten)
- Christof Bähler, Tiefbauamt Kanton Bern (Langsamverkehr)
- Urs Fischer, Metron Bern AG, Bern (Raumplanung, Wettbewerbssekretariat)
- Hanspeter Frutiger, Bauabteilung Einwohnergemeinde Steffisburg
- Hansueli Graf, Planungsamt Stadt Thun
- Samuel Hinden, Amt für Umweltkoordination und Energie Kanton Bern
- Roland Luder, Thun (Landschaft und Ökologie)
- Urs Marti, Tiefbauamt Kanton Bern (Verkehrssystemmanagement)
- Rudolf Müller, RUAG Landsystems (ESP Thun Nord/Steffisburg)
- Bruno Reber, Bauverwaltung Einwohnergemeinde Heimberg
- Daniel Schnetzer, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kanton Bern
- Hanspeter Stauffer, Tiefbauamt Stadt Thun
- Ueli Weber, Metron Bern AG, Bern (Verkehrsplanung)
- Matthias Wehrlin, Atelier Wehrlin, Bern (Städtebau)
- Oskar Wyss, armasuisse (ESP Thun Nord/Steffisburg)

## *2.6 Begleitgruppe*

Die Ergebnisse des Studienauftrags (2. Stufe) wurden an der Zwischen- und der Schlusspräsentation zusätzlich ausgewählten und von der Planung Bypass Thun Nord direkt betroffenen Leisten (QuartiervertreterInnen) sowie den beiden Burgergemeinden Thun und Heimberg zu einer Stellungnahme vorgelegt. Die Begleitgruppe Leiste konnte zuhänden des Beurteilungsgremiums eine mündliche Stellungnahme zu den vorgestell-

ten Arbeiten abgeben. Die Stellungnahmen wurden für das Beurteilungsgremium protokolliert.

- Urs Aebi, Präsident Leist Kaliforni (Vertreter Leist Kaliforni)
- Markus Engemann, Präsident Bürgergemeinde (Vertreter Bürgergemeinde Thun)
- Hans-Jürg Grossniklaus, Präsident Lerchenfeld-Leist und Thomas Zbinden (Vertreter Lerchenfeld-Leist)
- Hans Ulrich von Gunten, Präsident Leist Oberi Au (Vertreter Leist Oberi Au)
- Marguerite Hofer (Vertreterin Hübeli-Leist)
- Leo Knecht (Vertreter Bernstrasse-Aarefeld-Leist)
- Bernhard Pulfer, Präsident Schwäbis-Leist (Vertreter Schwäbis-Leist)
- Bernhard Schaufelberger (Vertreter Innenstadtgenossenschaft)
- Martin Schneider, Präsident Bürgergemeinde (Vertreter Bürgergemeinde Heimberg)
- Walter Schneider, Präsident Aarefeld-Leist (Vertreter Aarefeld-Leist)
- Peter Trauffer (Vertreter Wohnbaugenossenschaft Schönau-Thun)
- Hans Zablonier, Präsident Westquartier-Leist (Vertreter Westquartier-Leist)

## *2.7 Verfahrensvorbereitung und Vorprüfung*

- Metron Bern AG, Effingerstrasse 17 / Postfach 7265, CH-3001 Bern
- Atelier Wehrlin, Münzrain 10 / Postfach 5216, CH-3001 Bern
- Roland Luder, Panorama 5, CH-3600 Thun
- Marchand + Partner AG, Laubeggstrasse 70, 3000 Bern 31

## *2.8 Preissumme*

Den drei für den Studienauftrag ausgewählten Bearbeitungsteams stand je eine fixe Preissumme von 70'000.-- Schweizer Franken inklusive Nebenkosten und Mehrwertsteuer zur Verfügung.

## *2.9 Unterlagen und Anforderungen*

Vgl. dazu das Bearbeitungsprogramm für den Studienauftrag (2. Stufe) vom 29. Mai 2006, die Fragebeantwortung vom 6. Juli 2006 und die Rückmeldung Zwischenpräsentation an die Teams vom 5. Oktober 2006.

## *2.10 Aufgabenstellung und Zuschlagskriterien*

Vgl. dazu das Bearbeitungsprogramm für den Studienauftrag (2. Stufe) vom 29. Mai 2006, die Fragebeantwortung vom 6. Juli 2006, die Rückmeldung Zwischenpräsentation an die Teams vom 5. Oktober 2006 sowie das Kapitel 6.3 (Zuschlagskriterien).

## *2.11 Veröffentlichung*

Die Veranstalterin des 2-stufigen Vergabeverfahrens teilte nach Abschluss der Beurteilung den drei ausgewählten Bearbeitungsteams den Entscheid des Beurteilungsgremiums schriftlich mit, stellt die Ergebnisse des Studienauftrags öffentlich aus und publiziert sie in der Tagespresse sowie in ausgewählten Fachzeitschriften.

## *2.12 Weiterbearbeitung und Eigentumsverhältnisse*

### *Weiterbearbeitung*

Die Veranstalterin des 2-stufigen Vergabeverfahrens beabsichtigt, das oder die vom Beurteilungsgremium entsprechend empfohlenen Bearbeitungsteams mit der Weiterbearbeitung für die Ausarbeitung des Auflageverfahrens in Form des Strassenplanes zu beauftragen. Vorbehalten bleibt die Kreditbewilligung für die Projektierungsarbeiten des Auflageprojektes durch das finanzkompetente Organ des Kantons Bern.

Die Veranstalterin behält sich vor, das Auflageprojekt in einzelne Teilprojekte aufzuteilen und unterschiedliche Teams mit der Weiterbearbeitung zu betrauen. Im Weiteren behält sich die Veranstalterin vor, für die neue Brücke über die Aare je nach den Resultaten des Studienauftrags einen separaten Brückenwettbewerb auszuschreiben.

Hinweis: Im Rahmen des Auflageverfahrens kann der Bereich Städtebau und Landschaft innerhalb des – nach dem Studienauftrag noch genau festzulegenden – Perimeters des Strassenplanes bearbeitet werden. Die erarbeiteten Inhalte des Studienauftrags ausserhalb des Perimeters Strassenplan sollen in die Ortsplanungen der drei Einwohnergemeinden einfließen.

Das Beurteilungsgremium kann betreffend Quartier- und Siedlungerschliessungen Anträge an die Einwohnergemeinden für weitere Planungen formulieren, die nicht Bestandteil der Ausarbeitung des Auflageverfahrens in Form des Strassenplanes sind. Diese Aufträge können durch die Einwohnergemeinden direkt an die entsprechenden Teams vergeben werden.

### *Eigentumsverhältnisse und Urheberrechte*

Die Resultate des Studienauftrags gehen in das Eigentum (Besitz) der Veranstalterin des 2-stufigen Vergabeverfahrens (Auftraggeberin) über und können zur Illustration des Lösungsfindungsprozesses im Mitwirkungsprozess verwendet und publiziert werden. Bei einer Publikation der Ideen werden die Urheberrechte der Bearbeitungsteams gewährleistet.

### *2.13 Termine Studienauftrag (2. Stufe)*

- Ausgabe der Studienauftragsunterlagen ..... 29.05.2006
- Fragestellung bis..... 16.06.2006
- Fragebeantwortung an Teilnehmer..... 07.07.2006
- Zwischenpräsentation durch Bearbeitungsteams..... 14.09.2006
- Rückmeldung an Teilnehmer ..... 5.10.2006
- Abgabe des Studienauftrags ..... 15.12.2006
- Präsentation durch Bearbeitungsteams..... 25.01.2007
- Benachrichtigung der Teilnehmer ..... Anfangs Februar 2007
- Präsentation der Ergebnisse und Eröffnung der Ausstellung..... Mitte Februar 2007

### 3 Präqualifikation

Als 1. Stufe des Vergabeverfahrens wurde eine Präqualifikation durchgeführt. Mit dem Beschluss des Beurteilungsgremiums vom 16. Mai 2006 wurden die folgenden drei sich bewerbenden Teams für den Studienauftrag (2. Stufe) präqualifiziert:

- Team „**TBI – BG**“

Transitec Beratende Ingenieure AG \*  
BG Bonnard & Gardel, Ingenieure &  
Berater AG  
Croptier/Dudler/Hähnle/Pieri  
Xeros Landschaftsarchitektur  
u. haag, urbanisme ...

Lorystrasse 6a, Postfach 388, 3000 Bern

Lorystrasse 6a, 3000 Bern  
Gurzelengasse 3, 2503 Biel  
Gutenbergstrasse 20, 3011 Bern  
Rechbergerstrasse 5, 2502 Biel

- Team „**à niveau**“

Müller, Romann & Schuppisser \*  
ADR AG  
Walter Berg Ingenieur- und Planungsbüro  
Mantegani & Wyssseier Ingenieure &  
Planer AG  
Georges Descombes

Birmensdorferstrasse 55, 8004 Zürich  
Rue du Beulet 4, 1203 Genève  
Haldenbachstrasse 2, 8006 Zürich

E.-Schülerstrasse 5, Postfach, 2503 Biel  
Rue du Village-Suisse 32, 1205 Genève

- Team „**B+S Ingenieur AG**“

B+S Ingenieur AG \*  
Theiler Ingenieure AG  
Brügger Architekten AG  
Jürg Hänggi Raumplanung + Beratung  
4d AG Landschaftsarchitekten

Muristrasse 60, Postfach, 3000 Bern  
Aarestrasse 38b, 3600 Thun  
Krattigstrasse 2, 3700 Spiez  
Wasserwerkstrasse 7, 3011 Bern  
Schönburgstrasse 52, 3013 Bern

\* = Federführung

Vgl. Bericht zur Präqualifikation vom 24. Mai 2006.

## *4 Zwischenpräsentation*

### *4.1 Ablauf*

Die Sitzung des Beurteilungsgremiums vom 14. September 2006 in Thun war in eine Präsentation am Morgen und in eine Beratung am Nachmittag gegliedert.

#### *Präsentation*

Die drei Bearbeitungsteams konnten dem Beurteilungsgremium und der Begleitgruppe ihre ersten Lösungsansätze (auch Varianten) und den Stand der Arbeiten innerhalb von 40 Minuten präsentieren. Anschliessend konnte das Beurteilungsgremium während 20 Minuten Fragen stellen. Insbesondere musste die Präsentation folgende Punkte beinhalten:

- den Konzeptentwurf
- die Knotenlösungen
- Aussagen zur Brücke
- Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen
- sowie Aussagen über die Integration des Bypass in die Siedlung und die Landschaft

An der Zwischenpräsentation waren die Bearbeitungsteams in allen Fachdisziplinen (Verkehrsplanung, Ingenieurwesen, Städtebau und Landschaftsplanung) vertreten.

#### *Festlegung der teamspezifischen Ergänzungen zum Bearbeitungsprogramm*

Das Beurteilungsgremium hat an seiner anschliessenden Sitzung die teamspezifischen Anforderungen und Hinweise für die weitere Ausarbeitung besprochen und formuliert.

### *4.2 Rückmeldung an Bearbeitungsteams*

Den drei Bearbeitungsteams (Federführung des Teams) wurde ein Beschlussprotokoll des Beurteilungsgremiums mit Anforderungen und Hinweisen für die weitere Ausarbeitung des Studienauftrags schriftlich zugestellt. Das Beschlussprotokoll galt als Ergänzung des Bearbeitungsprogramms.

Vgl. die Rückmeldung Zwischenpräsentation an die Teams vom 5. Oktober 2006.

## 5 Abgabe und Vorprüfung

### 5.1 Öffnung der Eingaben und formelle Prüfung

Die Öffnung der eingereichten Unterlagen erfolgte beim Wettbewerbssekretariat (Metron Bern AG, Effingerstrasse 17, 3001 Bern) am 18. Dezember 2006 durch Urs Fischer und Claudio Büchel.

Nach der Öffnung wurde durch das Wettbewerbssekretariat (Urs Fischer und Claudio Büchel) eine formelle Prüfung vorgenommen.

### 5.2 Materielle Prüfung

Die materielle Prüfung der Einhaltung der Rahmenbedingungen und technischen Vorgaben sowie des Nachweises der Leistungsfähigkeit und der Grobkostenschätzung erfolgte durch das Team Vorbereitung und durch Experten des Beurteilungsgremiums.

### 5.3 Abgabe

Die drei Bearbeitungsteams haben ihre Studienauftragsarbeiten termingerecht beim Obergeringenieurkreis I in Thun abgegeben.

- „TBI – BG“

Transitec Beratende Ingenieure AG \*  
BG Bonnard & Gardel, Ingenieure &  
Berater AG  
Croptier/Dudler/Hähnle/Pieri  
Xeros Landschaftsarchitektur  
u. haag, urbanisme ...

Lorystrasse 6a, Postfach 388, 3000 Bern

Lorystrasse 6a, 3000 Bern  
Gurzelengasse 3, 2503 Biel  
Gutenbergstrasse 20, 3011 Bern  
Rechbergerstrasse 5, 2502 Biel

- „à niveau“

Müller, Romann & Schuppisser \*  
ADR AG  
Walter Berg Ingenieur- und Planungsbüro  
Mantegani & Wyssseier Ingenieure &  
Planer AG  
Georges Descombes

Birmensdorferstrasse 55, 8004 Zürich  
Rue du Beulet 4, 1203 Genève  
Haldenbachstrasse 2, 8006 Zürich

E.-Schülerstrasse 5, Postfach, 2503 Biel  
Rue du Village-Suisse 32, 1205 Genève

- „liaison“

B+S Ingenieur AG \*  
Theiler Ingenieure AG  
Brügger Architekten AG  
Jürg Hänggi Raumplanung + Beratung  
4d AG Landschaftsarchitekten

Muristrasse 60, Postfach, 3000 Bern  
Aarestrasse 38b, 3600 Thun  
Krattigstrasse 2, 3700 Spiez  
Wasserwerkstrasse 7, 3011 Bern  
Schönburgstrasse 52, 3013 Bern

#### *5.4 Vorprüfung der Vollständigkeit und Form*

Bei der Vorprüfung der Vollständigkeit und der Form wurde folgende Abweichung festgestellt: Das Bearbeitungsteam „liaison“ hat – entgegen der Anforderung des Bearbeitungsprogramms für den Studienauftrag (2. Stufe) vom 29. Mai 2006 und der Fragebeantwortung vom 6. Juli 2006 – die Teilbereiche 1, 2 und 3 nicht vollständig im Grundriss Mst. 1:500 dargestellt. Demgegenüber stellte dieses Bearbeitungsteam als einziges ein Arbeitsmodell der neuen Strassenanlage (Brücke) zur Verfügung. Die Abgabe eines Modells stand den Bearbeitungsteams offen.

#### *5.5 Vorprüfung der Rahmenbedingungen*

##### *„TBI – BG“*

Es wurden folgende Abweichungen gegenüber den Rahmenbedingungen festgestellt:

##### *Verkehr*

- Die Vorgaben betreffend der lichten Höhe des Versorgungsroutentyps III wurde im Teilbereich 2 (Brücke und Bahnunterführung) nicht eingehalten.
- Die Vorgaben betreffend der Fahrbahnbreiten des Versorgungsroutentyps III im Bereich des Knotens 1.1 sind nur gewährleistet, wenn die Mittelzonen befahrbar sind.
- Konflikt mit der parallelen Sammelstrassen südlich der Bahnlinie im ESP Thun Nord / Steffisburg: die vorgesehene Sammelstrasse wird mit dem Bypass (Rampe der Unterführung) unterbrochen.
- Höhere Verkehrsbelastung auf dem Teilbereich 3 gegenüber den Vorgaben durch den Verzicht auf den direkten Anschluss an die Bernstrasse.
- Abweichung von der Vorgabe des Richtplans ESP Thun Nord/Steffisburg bezüglich Linienführung der Strasse innerhalb des ESP.

##### *Städtebau/Landschaft*

- Abweichung von der Vorgabe betreffend der Siedlungsbegrenzung im Gebiet Töpfer- und Hasenweg. Zudem fehlen Aussagen zur Qualität der Siedlungsbegrenzung.

##### *Brücke / Vorgaben Sicherheit im ESP*

- Absturzsicherung mit Aufenthaltstufe H2: nicht ersichtlich, jedoch als machbar beurteilt.
- Lichtraumprofile AMP-Strasse: Lichte Höhe = 3.0 m < 5 m.
- Lichtraumprofile ESP: Querungen eingeschränkt.
- Gründung Widerlager und Stützen: Nicht ersichtlich, jedoch als kein Problem beurteilt.
- Es ist eine Verlegung des unterirdischen Schiesskanals notwendig (> Kosten).
- Sicherheitsdispositiv: Für den Anschluss oder die Querung Uttigenstrasse ist eine Umleitung der Uttigenstrasse vorgesehen.
- (Hinweis Abbrüche: Gebäude Nr. 787, 782, 628, 632, 633, 660.)

### *„à niveau“*

Es wurden folgende Abweichungen gegenüber den Rahmenbedingungen festgestellt:

#### *Verkehr*

- Die Vorgaben betreffend der Fahrbahnbreiten des Versorgungsroutentyps III in einzelnen Bereichen sind nur gewährleistet, wenn die Mittelzonen befahrbar sind.
- Abweichung von der Vorgabe des Richtplans ESP Thun Nord/Steffisburg bezüglich Linienführung der neuen Strasse innerhalb des ESP sowie der Anbindung der ESP-internen Erschliessungsstrassen.
- Die Erschliessung der ZPP Q erfolgt ab der Stockhornstrasse.

#### *Städtebau/Landschaft*

- Mit der Linienführung der Strasse im Teilbereich 3 liegt die neue Strasse nicht im südlichen Randbereich des Landschaftsschutzgebietes „Glockenthal“, sondern führt mitten durch den Schutzperimeter. Auch die vorgeschlagene Siedlungsentwicklung zwischen Bernstrasse und Bypass steht im Widerspruch zu den Rahmenbedingungen und liegt innerhalb des Perimeters des Landschaftsschutzgebietes.
- Im Bereich der Munitionsfabrik weichen die eingezeichneten Baufelder gegenüber dem Richtplan ESP Thun Nord/Steffisburg ab, resp. wurden diese für die Linienführung der Strasse (Brücke) abgeändert.
- Keine Aussagen zum Lärmschutz

#### *Brücke / Vorgaben Sicherheit im ESP*

- Lichtraumprofile AMP-Strasse: Querung à niveau und einer Schranke auf der AMP-Strasse.
- Sicherheitsdispositiv: das Gebäude der Feuerwehr ist in den Plänen nicht mehr eingezeichnet.
- (Hinweis Abbrüche: Gebäude Nr. 628, 632, 633, 660).

### *„liaison“*

Es wurden folgende Abweichungen gegenüber den Rahmenbedingungen festgestellt:

#### *Verkehr*

- Die Erschliessung der ZPP Q erfolgt ab der Bernstrasse.

#### *Städtebau/Landschaft*

- Mit der Linienführung der Strasse im Teilbereich 3 liegt die neue Strasse nicht im südlichen Randbereich des Landschaftsschutzgebietes „Glockenthal“, sondern führt mitten durch den Schutzperimeter. Auch die vorgeschlagene Siedlungsentwicklung zwischen Bernstrasse und Bypass steht im Widerspruch zu den Rahmenbedingungen und liegt innerhalb des Perimeters des Landschaftsschutzgebietes.

- Die Baufelder im Bereich Munitionsfabrik weichen vom Richtplan ESP Thun Nord/ Steffisburg ab, resp. der Grünraum zwischen Aare und Bahnlinie steht im Widerspruch zum Richtplan.
- Im Gebiet Töpfer- und Hasenweg fehlen Aussagen zur Qualität der Siedlungsbegrenzung.
- Die Verbindung für Nutztiere vom Burgergut zu den Weideflächen im Gebiet Glättimüli ist nur im Bereich zwischen Knoten 1.2 und 1.3 in den Plänen ersichtlich.
- Keine Aussagen zum Lärmschutz

#### *Brücke / Vorgaben Sicherheit im ESP*

- Absturzsicherung mit Aufhaltstufe H2: nicht ersichtlich, jedoch als machbar beurteilt.
- Lichtraumprofile AMP-Strasse: Nicht ersichtlich, die Einhaltung der Höhen ist fraglich.
- Gründung Widerlager und Stützen: Nicht ersichtlich, jedoch als kein Problem beurteilt.
- Sicherheitsdispositiv: das Gebäude der Feuerwehr ist in den Plänen nicht mehr eingezeichnet.
- Abbrüche sind nicht ersichtlich (wahrscheinlich Gebäude Nr. 632, 633, 660).

### *5.6 Vorprüfung der Leistungsfähigkeit*

Die Vorgaben bezüglich Leistungsfähigkeit wurden eingehalten.

### *5.7 Vorprüfung der vergleichenden Kostenschätzung*

#### *„TBI – BG“*

Die Kosten wurden nachvollziehbar mit Mengenangaben und Einheitspreisen grösstenteils entsprechend den Vorgaben der Bauherrschaft abgegeben. Einzig die Abbruchkosten und die Verlegung des Schiesskanals sowie die kleinen Kunstbauten und Nebenanlagen wurden nicht quantifiziert und von der Bauherrschaft aufgerechnet.

Aus der Studienauftragsarbeit „TBI-BG“ resultieren Kosten inklusive Mehrwertsteuer und Honoraren, jedoch ohne Berücksichtigung des Landerwerbs, von ca. Fr. 76 Mio.

#### *„à niveau“*

Die Kosten wurden nachvollziehbar mit Mengenangaben und Einheitspreisen grösstenteils entsprechend den Vorgaben der Bauherrschaft abgegeben. Für kleine Kunstbauten und Nebenanlagen sowie die Honorare für die Projektierung und Bauleitung erfolgt eine Aufrechnung durch die Bauherrschaft.

Aus der Studienauftragsarbeit „à niveau“ resultieren Kosten inklusive Mehrwertsteuer und Honoraren, jedoch ohne Berücksichtigung des Landerwerbs, von ca. Fr. 53 Mio.

## *„liaison“*

Die Kosten wurden erst nach der Präsentation nachvollziehbar und vollständig mit Mengenangaben und Einheitspreisen entsprechend den Vorgaben der Bauherrschaft abgegeben.

Aus der Studienauftragsarbeit „liaison“ resultieren Kosten inklusive Mehrwertsteuer und Honoraren, jedoch ohne Berücksichtigung des Landerwerbs, von ca. Fr. 73 Mio.

## *5.8 Anträge*

Dem Beurteilungsgremium wurde beantragt, die drei Studienauftragsarbeiten für die Beurteilung zuzulassen.

Hinweis zur Landschaftsschutzzone Glockenthal: Bei zwei Studienauftragsarbeiten stehen die vorgeschlagenen Linienführungen der Strasse im Teilbereich 3 und die Siedlungsentwicklung zwischen Bernstrasse und Bypass mit dem Landschaftsschutzgebiet „Glockenthal“ in Konflikt. Nach der Zwischenpräsentation wurden die Bearbeitungsteams aufgefordert, ihre präsentierten Lösungsansätze – welche teilweise eine Strassenführung durch die Landschaftsschutzzone vorsahen – weiterzuverfolgen und zu begründen. Die Abweichungen bezüglich der Landschaftsschutzzone bedürfen einer vertieften Diskussion im Beurteilungsgremium.

Hinweis zum Knoten 2.3 (Allmendstrasse): Nach der Zwischenpräsentation wurde den Bearbeitungsteams mitgeteilt, dass zum Knoten 2.3 keine weiteren Aussagen erwartet werden.

## *6 Abwicklung der Beurteilung (2. Stufe)*

### *6.1 Organisatorisches und Personelles*

Die Sitzungen des Beurteilungsgremiums fanden am 25. Januar 2007 und 30. Januar 2007 in Thun statt.

Es waren am 25. und 30. Januar 2007 folgende Mitglieder des Beurteilungsgremiums anwesend:

- Markus Wyss (Vorsitz)
- Hans-Ueli von Allmen (am 30. Januar 2007 vormittags abwesend)
- Pierre Feddersen
- Christophe Girot
- Bettina Hamel
- Ueli Marbach
- Jolanda Moser
- Niklaus Röthlisberger (am 25. Januar 2007 abwesend)
- René Suter
- Matthias Wehrli
- Paul Zbinden
- Klaus Zweibrücken

Es waren am 25. und 30. Januar 2007 folgende Experten anwesend:

- Beat Aeschbacher (am 25. Januar 2007 nachmittags abwesend)
- Christof Bähler (am 30. Januar 2007 abwesend)
- Urs Fischer
- Hanspeter Frutiger
- Hansueli Graf
- Samuel Hinden
- Roland Luder
- Urs Marti (am 25. Januar 2007 abwesend)
- Rudolf Müller
- Bruno Reber
- Daniel Schnetzer
- Hanspeter Stauffer
- Ueli Weber
- Oskar Wyss (am 25. Januar 2007 durch Edgar Strahm vertreten, am 30. Januar 2007 abwesend)

### *6.2 Auswertung formelle und materielle Vorprüfung*

Aufgrund des Vorprüfungsberichts vom 24. Januar 2007 wurde vom Beurteilungsgremium beschlossen, die Studienauftragsarbeiten der drei Bearbeitungsteams zur Beurteilung zuzulassen. (Vgl. Kapitel 5)

### 6.3 Beurteilung und Auswahl durch das Beurteilungsgremium

Das Beurteilungsgremium hat an seinen Sitzungen vom 25. Januar 2007 und am 30. Januar 2007 die drei eingereichten Studienauftragsarbeiten beurteilt und benotet. Die Bewertung erfolgte gemäss Kapitel 2.8 des Bearbeitungsprogramms für den Studienauftrag (2. Stufe) vom 29. Mai 2006.

Zuschlagskriterium	Gewicht
<i>Gesamtkonzeption</i>	15 %
Mit dem Kriterium „Gesamtkonzeption“ wurden unter anderem beurteilt:	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Gesamtheitlichkeit, Klarheit und Nachvollziehbarkeit</li><li>• Entwicklungs- und Innovationspotenzial</li><li>• Funktionalität</li><li>• örtlicher Bezug</li><li>• Etappierbarkeit</li></ul>	
<i>Verkehrsanlagen und Betrieb (mIV / LV)</i>	35 %
Mit dem Kriterium „Verkehrsanlagen und Betrieb (mIV / LV)“ wurden unter anderem beurteilt:	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Funktionsfähigkeit der vorgeschlagenen Massnahmen</li><li>• Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen</li><li>• Abstimmung zwischen Verkehrslösung und Gestaltung des Strassenraumes</li><li>• Verkehrssicherheit</li><li>• sorgfältiger Umgang mit den Ressourcen, Schutz des Strassenumfeldes (Luft, Lärmimmissionen etc.)</li></ul>	
<i>Städtebau, Siedlungsentwicklung und Landschaft</i>	25 %
Mit dem Kriterium „Städtebau, Siedlungsentwicklung und Landschaft“ wurden unter anderem beurteilt:	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrsanlagen und umgekehrt</li><li>• Ablesbarkeit, Erkennbarkeit und Orientierung im Stadtraum</li><li>• Charakter der den einzelnen Teilbereichen zugeschnittenen stadtgestalterischen Interventionen</li><li>• Aufenthaltsqualität in den Aussenräumen</li></ul>	
<i>Umsetzung Strassenanlage</i>	15 %
Mit dem Kriterium „Umsetzung Strassenanlage“ wurden unter anderem beurteilt:	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Wirtschaftlichkeit und Verhältnismässigkeit der eingesetzten Mittel (Kosten/Nutzen, Investition und Betrieb)</li></ul>	

- Flexibilität und Anpassungsmöglichkeiten an sich verändernde Bedürfnisse und Verhältnisse
- 

*Aarebrücke*

10 %

---

Mit dem Kriterium „Aarebrücke“ wurden unter anderem beurteilt:

- Integration in den Stadt- und Landschaftsraum
- Konstruktion der Brücke
- Gestaltung der Brücke

Jedes Kriterium wurde mit Hilfe einer Notenskala bewertet. Die Summe der gewichteten Noten ergab die Wertung. Es wurde nachfolgende Notenskala verwendet:

- Note 1: wertlos, ohne Aussagekraft
- Note 2: ungenügend, die Anforderungen weitgehend nicht erfüllt
- Note 3: gut, die Anforderungen erfüllt
- Note 4: sehr gut, die Anforderungen teilweise übertroffen
- Note 5: ausgezeichnet, innovativ, weit über den Anforderungen

## 7 Resultate der Beurteilung

### 7.1 „TBI-BG“

#### *Eigenschaften / Hauptmerkmale*

##### *Gesamtkonzeption:*

- Verkehrs-, Städtebau- und Landschaftskonzept, das sich durch Zurückhaltung bei der Wahl der Mittel auszeichnet. Die Bernstrasse wird vom übergeordneten Verkehr entlastet, die Stadtzufahrt Thun auf die neue Parallelstrasse und den südlichen Ast der Stockhornstrasse verlegt. Wesentliche Abschnitte des Strassennetzes sind als Stadtstrassen mit entsprechend konsequentem Querschnittsaufbau (Mittelzone) und dichter Knotenfolge (Kreisel) konzipiert.
- Innerhalb der vorgegebenen Spielregeln werden die Siedlungsgrenzen definiert. Im Raum Glockenthal wird eine Entwicklungsmöglichkeit offen gelassen. Die Aare wird mit einer kurzen Brücke über-, die SBB mittels einer Unterführung unterquert.

##### *Strecken und Betrieb:*

- Es wird ein Betriebskonzept mit lokaler öV-Bevorzugung auf der Bernstrasse und am Stuckikreisel aufgezeigt.
- Die Fahrbeziehung vom HLS-Netz – Zentrum Thun/rechtes Seeufer erfolgt via die neue Strasse im Glockenthal (Teilbereich 3) und den Knoten 3.2.

##### *Knoten:*

- Es werden folgende Knotenlösungen vorgeschlagen:
  - Knoten 1.1 mit Lichtsignalanlage.
  - Knoten 1.2 als zweispuriger Kreisel.
  - Knoten 1.3: Beibehaltung der unterirdischen Querung der Bernstrasse mit teilweisem Rückbau des bestehenden Knotens. Kein direkter Anschluss des Bypass an die Bernstrasse, der Anschluss erfolgt indirekt über eine Kreuzung auf dem Bypass.
  - Kreuzung auf der Bernstrasse mit einer Lichtsignalanlage.
  - Knoten 2.1, 2.2, 3.1 und 3.2 als Kreisel.
- Für die Leistungserhöhung des Stuckikreisels ist ein Bypass Bernstrasse – Stockhornstrasse vorgesehen.

##### *Gebietserschliessungen:*

- Die Erschliessung der ZPP Q erfolgt ab dem Bypass mit einem Kreisel.
- Es ist ein Direktanschluss des Quartierstrassennetzes Schwäbis mit einem Kreisel im Knoten 2.1 vorgesehen.
- Im ESP unterquert der Bypass die Bahnlinie. Es besteht die Möglichkeit, mit einem Knoten (Kreisel) die Uttigenstrasse an den Bypass anzuschliessen.

##### *Langsamverkehr:*

- Ab Knoten 1.2 wird der Veloverkehr konsequent im Mischverkehr geführt.
- Die Verbindung Oberi Au – Bahnhof Steffisburg erfolgt über das bestehende Netz.

- Zusätzliche, separate LV-Wege und niveaugetrennte Querungen des Bypass sind beim Knoten 1.2 vorgesehen.
- Im Bereich Aarebrücke und Unterführung SBB wird der Veloverkehr im Trennsystem geführt.

#### *Städtebau, Siedlungsentwicklung und Landschaft*

- Differenzierte Gestaltung der Verkehrsanlagen, entsprechend der Lage und der Funktion.
- Die Siedlungsränder werden präzise begrenzt.
- Der Raum Bernstrasse wird entsprechend den Vorgaben begrenzt, bebaut und erschlossen.
- Der Grünzug folgt in der Richtung des Mühlebachs und spart wesentliche Teile des Raumes Glockenthal aus. Dort besteht eine (nicht verlangte) langfristige Option für eine bauliche Nutzung.

#### *Aarebrücke*

- Die Aarequerung erfolgt mittels einer Brücke, jene der Bahnlinie mittels einer Unterführung. Die Uttigenstrasse kann damit auch an den Bypass angebunden werden.
- Für die Brücke ist ein obenliegendes Fachwerk mit Betongurtungen – der untere Gurt wird durch die Fahrbahnplatte gebildet – und Stahlstreben, ausgebildet als einfacher Balken, vorgesehen.
- Die Fahrwege für den Langsamverkehr sind ausserhalb des Längstragwerks angehängt (Auskragung der Fahrbahnplatte).

#### *Bewertung*

Zuschlagskriterium und Gewicht	Beurteilung, besondere Stärken und Schwächen	Note
Gesamtkonzeption (15 %)	<p><i>Funktionalität:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die „Umfahrung“ der Bernstrasse führt zu einer Zusammenlegung der Zufahrten nach Steffisburg, zur Innenstadt und zum rechten Seeufer: Die erhöhte Verkehrsbelastung und die gewählte, dichte Knotenfolge (Kreisel) führen zu einem un stetigen Verkehrsablauf und längeren Reisezeiten. Die gewählte Führung der Strassen und die Anordnung der Anschlusspunkte entspricht zudem nicht überall der Logik der gewünschten Fahrbeziehungen. Orientierung und Auffindbarkeit sind dadurch erschwert. Dieser Lösungsansatz wirkt sich für die Stadtfahrt Thun und insbesondere für die Anbindung des rechten Thuner Seeufers an die A6 negativ aus und steht daher im Widerspruch zur Gesamtverkehrsstudie.</li> <li>• Die starke Ausrichtung auf die Entwicklung grösserer zusätzlicher Siedlungsgebiete direkt ab der neuen Strasse geht zu Lasten der Qualität auf den regionalen Verbindungen.</li> </ul>	2.7

- Das LV-Konzept erscheint grosszügig, im Detail jedoch zum Teil äusserst unzweckmässig. So ist die beidseitige Anordnung von Gehwegen in den Teilbereichen 2 und 3 unnötig und führt zu unschönen Ver- und Entflechtungen von Fussgänger- und Veloverkehr teilweise sogar über Rampen.
- Die neuen LV-Verbindungen Bernstrasse – Unterführung SBB – Knoten 2.1 und Bernstrasse (westlich Knoten 1.3) – Knoten 1.2 liegen nur beschränkt auf den Wunschlinien und erzeugen im Vergleich zum Aufwand wenig Nutzen.

*Entwicklungs- und Innovationspotenzial:*

- Es wird aufgezeigt, dass mit der Strasse grössere Entwicklungsgebiete direkt erschlossen werden. Allerdings entsprechen diese Absichten im Moment nicht denen der Gemeinden oder der Grundeigentümerschaften.
- Die Aufgabe, eine Klärung der stadträumlichen Situation herbeizuführen, wird soweit erfüllt.
- Das Konzept richtet sich grundsätzlich am Auftrag aus, eine Klärung der „Restlandschaft“ herbeizuführen. Dies geschieht in zurückhaltender Weise und lehnt sich weitgehend an die Vorgaben an.
- Die Strassenanlage wird in die bestehende landschaftliche Situation eingebettet.
- Gesamthaft hat der Vorschlag wenig Ausstrahlung und trägt insgesamt wenig zur Aufwertung des Images der nördlichen Agglomeration Thun bei.

Verkehrsanlagen  
und Betrieb  
(35 %)

*Funktionsfähigkeit der vorgeschlagenen Massnahmen:*

- Die Konzeption des Knotens 1.1 als lichtsignalgesteuerten T-Knoten erscheint im Kontext des vorgeschlagenen Verkehrskonzepts als denkbarer Ansatz, wobei es fraglich ist, ob die vorgeschlagene, reduzierte Höchstgeschwindigkeit stadteinwärts ohne weiteres eingehalten werden könnte.
- Der vorgeschlagene Zweispurkreisel am Knoten 1.2 (Glättimüli) weist funktionale und verkehrstechnische Nachteile auf (Fahrspurbreiten, Dimensionierung, zweistreifige Zufahrten). Die Führung der Velos in diesen Kreisel wird als kritisch und gefährlich beurteilt.
- In diesem Zusammenhang wird die Lösung, den Teilbereich 1 zwischen den Knoten 2.1 und 1.1 nur dem mIV zur Verfügung zu stellen, negativ beurteilt. Es wäre kaum zu verhindern, dass Radfahrer diesen Abschnitt vor allem von, aber auch nach Heimberg befahren würden.
- Die jetzt dargestellte Lösung am Knoten 1.3 (Bernstrasse) wird als funktional und orientierungsmässig untauglich angesehen und stellt einen weiteren wesentlichen Schwachpunkt der Konzeption dar.
- Hinsichtlich der Verkehrsberuhigungsabsichten auf der Bernstrasse und der Schwäbis- wie auch der Mittelstrasse erscheinen die Knotenlösungen 2.1 und 3.2 kontraproduktiv.
- Die gewählte Tieflage der Strasse im ESP beeinträchtigt die vorgesehene Nutzung des Areals. Diese Lösung funktioniert nur unter der Annahme einer neuen Nutzung des Areals zwischen Bahn und Aare. Wenn dies nicht möglich ist,

1.9

funktioniert die gewählte Strassenlösung nicht.

- Das Lichtraumprofil der waffenplatzinternen Erschliessungsstrasse ist bei der Querung des Bypass ungenügend.
- Bezweifelt wird auch ein gut funktionierender Anschluss der Uttigenstrasse an die neue Strasse.

*Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen:*

- Die neu konzipierten Knoten sind im Grundsatz genügend leistungsfähig ausgestaltet.
- Der Anschluss des Bypass an den bestehenden Stuckikreisel ist aber ungenügend. Ein Ausbau mit einem Kreiselpass zur Stockhornstrasse ist kaum möglich, wodurch eine zu geringe Leistungsfähigkeit resultiert.

*Abstimmung zwischen Verkehrslösung und Gestaltung des Strassenraumes:*

- Die gewählte Gestaltung der Strasse entspricht grundsätzlich dem angestrebten Stadtstrassentypus, nicht aber in einzelnen Details.
- Die aufgezeigte Möglichkeit einer Beleuchtung der Zulgrücke (Teilbereich 1) ist in dieser Verkehrskonzeption nicht adäquat und begründbar.
- Im Glockenthal (Teilbereich 3) steht der grosszügig dimensionierte Mittelstreifen im Gegensatz zu den minimalen Gehwegbreiten. Die Funktion des Mittelstreifens in diesem Übergangsbereich zur Landschaft wird nicht klar.

*Verkehrssicherheit:*

- Mehrere oben aufgeführte Kritikpunkte weisen auf entsprechende Schwachstellen bezüglich Verkehrssicherheit hin. Insbesondere herrschen grösste Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit im zweisepurigen Kreisel, vor allem für die Velofahrenden.

*Sorgfältiger Umgang mit den Ressourcen, Schutz des Strassenumfeldes (Luft, Lärmimmissionen etc.):*

- Es werden keine speziellen Aussagen zu Schutzmassnahmen gemacht.
- Das gewählte Strassenprofil der neuen Strassen ist durchgehend grosszügig und breit und beansprucht entsprechend grosse Flächen.

*Weiteres zum Langsamverkehr*

- Die Ausgestaltung der Strassen als Mischverkehrsanlagen ab dem Kreisel 1.2 entspricht den Grundsätzen der kantonalen Fachstelle Langsamverkehr.
- Die Führung der Velos durch eine Unterführung zwischen dem Knoten 1.2 und dem Knoten 1.3 wird jedoch als unattraktiv beurteilt.
- Im Bereich der Aarebrücke sind die Bereiche für den gemischten Fuss- und Veloverkehr ebenfalls ungünstig bemessen.
- Im Übergangsbereich zwischen Brücke und Unterführung bestehen bei den Rampenführungen Unklarheiten.

<p>Städtebau, Siedlungsentwicklung und Landschaft (25 %)</p>	<p><i>Integration Verkehrsanlagen in bestehende und zukünftige Siedlungsgebiete. „Strassenräume in urbaner Parklandschaft“:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nördlich der Zulug fehlen Aussagen zur Gestaltung und Integration des Siedlungsraumes.</li> <li>• Im zentralen Bereich (Knoten 1.2 bis 1.3) werden eher konventionelle begleitende Strassenbegrünungen vorgesehen. Im Grünraum des zentralen Bereiches fehlt eine neue Gestaltungsidee.</li> <li>• Die Parallelstrasse zur Bernstrasse und die neue Verbindungsstrasse zwischen dem Knoten 1.2 und der Zufahrt „Panzerbrücke“ werden durch aussenliegende Baumreihen und Alleen begleitet, die zum Teil optional sind.</li> <li>• Die Landschaftsschutzzone wird respektiert.</li> </ul> <p><i>Nutzung, Funktion und Gestaltung Übergangsbereiche an Siedlungsrändern:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Strassen müssen gequert werden, um in den Bereich der Baumreihen und Alleen zu kommen.</li> <li>• Durch die Bebauung, welche südlich an den Knoten 1.2 angrenzt, wird die Grünzäsur zwischen dem Raum Glättimüli und dem Glockenthal eingeengt.</li> </ul> <p><i>Integration Thun Nord/Kleine Allmend:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Zufahrt in den ESP durch die Unterführung ist wenig attraktiv.</li> <li>• Die Bebauung, die unmittelbar an den Strassenraum angrenzend vorgeschlagen wird, entspricht nicht den Vorgaben des Richtplans ESP Thun Nord/Steffisburg. Hier ist eine platzartige Ausweitung vorgesehen.</li> <li>• Die Zerschneidung des Areals Uttigenstrasse ist vor allem bis zum Zeitpunkt einer möglichen späteren Öffnung ein grundsätzliches Problem. Auch entspricht ein direkter Anschluss an die Uttigenstrasse nicht den Zielsetzungen. Hier soll eher eine gewisse „Privatheit“ und nicht eine direkte Erreichbarkeit ab Autobahn möglich sein.</li> </ul> <p><i>Baugebiet zwischen Bernstrasse und neuer paralleler Strasse</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Lage und Anordnung der neuen Strasse ermöglicht eine Bebauung entsprechend den Vorgaben der Gemeinde Steffisburg.</li> </ul> <p><i>Landschaft:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Bereich der Bernstrasse wird das parallel dazu führende Strassenstück entsprechend den Vorgaben ziemlich nahe an die Bernstrasse gelegt, so dass das Landschaftsschutzgebiet nur am Rand (auf einer Bautiefe) beeinträchtigt wird.</li> <li>• Im Projekt wird deutlich die in Strassennähe mögliche bauliche Entwicklung dargestellt, was die längerfristige Erhaltung der heute noch recht grossflächigen siedlungstrennenden und stadtoökologisch bedeutenden Gebiete mindestens teilweise in Frage stellt. Das Projekt fördert damit diesen schleichenden Prozess und stellt nichts entgegen.</li> </ul>	<p>2.5</p>
--	---	------------

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der ökologische Beitrag des Projekts besteht aus Baumpflanzungen und einigen strassenbegleitenden Hecken.</li> </ul>	
Umsetzung Strassenanlage (15 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die unverhältnismässig generöse Ausgestaltung der neuen Strassen führt bei den hohen Kosten zu einer ungünstigen Wirtschaftlichkeit des gesamten Projektes.</li> <li>• Im Speziellen führt die gewählte Lösung im ESP zu hohen Kosten (u.a. durch die Verlegung des Schiesskanals) mit einem aus heutiger Sicht der Eigentümer zu geringen Nutzen für das RUAG-Areal.</li> <li>• Durch die Abweichung vom Richtplan ESP Thun Nord/Steffisburg (nicht verlangte Erschliessung Raum Uttigenstrasse und Einschränkungen der Arealerschliessung südwestlich der SBB-Linie) entsteht eine sehr starke Abhängigkeit der Aarequerung von den Entscheiden der Grundeigentümerschaft. Das Risiko von Verzögerungen bei der Umsetzung ist gross.</li> </ul>	2.3
Aarebrücke (10 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Tragwerkskonzeption mit obenliegenden Rautenfachwerken ist nicht mehr zeitgemäss und lässt eher auf eine Eisenbahn- als auf eine Strassenbrücke schliessen.</li> <li>• Die Abmessungen und konstruktiven Details sind vernünftig gewählt.</li> <li>• Die Rampen der Unterführung zerschneiden die Durchfahrt im nördlichen Erschliessungsbereich und verunmöglichen die Anlieferung der benachbarten Produktionshalle.</li> <li>• Die räumlich eingeeengten Zufahrtsrampen nördlich dem Knoten 2.2. sind für den Langsamverkehr wenig attraktiv.</li> </ul>	3.2

## 7.2 „à niveau“

### *Eigenschaften / Hauptmerkmale*

#### *Gesamtkonzeption*

- Die Lösung besticht durch die hohe Qualität des Gesamtproduktes Verkehr/Städtebau/Landschaft. Es gelang überzeugend und bildhaft dargestellt, eine integrierte Lösung mit hoher Qualität und Plausibilität zu erreichen. Der konsequente Ansatz, die Strassen entsprechend ihrer Funktion differenziert mit Landschaft und Siedlung zu verknüpfen, ist in hohem Mass gelungen. Die Gesamtkomposition Verkehr/Siedlung/Landschaft weist eine hohe räumliche Qualität auf, die angesichts der Lage am „Stadteingang“ auch ihre positive Bedeutung für das Stadtmarketing hat.
- Das Strassenprofil und die Knotenausgestaltung sind weitgehend einheitlich. Fragezeichen ergeben sich insbesondere bei der Funktionalität einzelner Verkehrsanlagen.

#### *Strecken und Betrieb:*

- Es wird ein detailliertes VSM mit zweistufigem Dosierkonzept und öV-Bevorzugung aufgezeigt.
- In den Teilbereichen 2 und 3 sind Kernfahrbahnen vorgesehen.
- Die Querung der AMP-Strasse erfolgt à niveau.

#### *Knoten:*

- Es werden folgende Knotenlösungen vorgeschlagen:
  - Knoten 1.1 als Kreisel mit einer Bremswirkung relativ nahe dem Autobahnanschlusspunkt Thun Nord.
  - Knoten 1.2 als Grosskreisel (nur mIV).
  - Knoten 1.3 als kompakter Knoten mit Lichtsignalanlage, Underpass und Rampen.
  - Knoten 2.1 mit einer untergeordneten Erschliessung des Quartiers Schwäbis über einen T-Knoten.
  - Im ESP-Areal sind zwei Anschlusspunkte mittels Kreiseln vorgesehen.
  - Knoten 3.2: Direkte Linienführung Richtung Steffisburg, untergeordnete Abzweigung Richtung Stuckikreisel (T-Knoten).

#### *Gebietserschliessungen:*

- Die Erschliessung der ZPP Q erfolgt ab der Stockhornstrasse.
- Der Anschluss des Quartierstrassennetzes Schwäbis erfolgt mit den entsprechenden Anpassungen über den Schwäbismattweg und nicht direkt an die Mittelstrasse. Zudem ist eine Neuorganisation der Erschliessung des AMP-Areals vorgesehen.
- Im ESP ist durch die kurze Rampe der Brücke ein zweiter Anschluss (Kreisel) an das interne Strassennetz möglich.

#### *Langsamverkehr:*

- Vom Knoten 1.1 bis 1.3 erfolgt die Führung des Veloverkehrs im Trennsystem.
- Ab dem Knoten 1.3 ist die Führung des Veloverkehrs im Mischsystem kombiniert mit Querungen à niveau vorgesehen.
- Auf der Zulgrücke ist ein neuer Radweg und darunter eine neue LV-Brücke über die Zulg projektiert.
- Auf der neuen Aarebrücke sind bergwärts Radstreifen vorgesehen sowie werden drei neue LV-Brücken über die Aare und LV-Verbindungen durch das ESP-Areal vorgeschlagen.

#### *Städtebau, Siedlungsentwicklung und Landschaft*

- Präzise Differenzierung zwischen verkehrsgeometrisch frei geführten, übergeordneten Strassenachsen und Strassenabschnitten, die in die Siedlung geometrisch und räumlich integriert sind.
- Die Aarequerung erfolgt mittels einer kurzen, einfachen Brücke. Im Norden wird die „Militärstrasse“ à niveau gekreuzt.
- Der Raum Bernstrasse wird grundsätzlich entsprechend den Vorgaben begrenzt, bebaut und erschlossen. Es wird aber ein Grünpuffer eingeschoben.

- Zwei grosse, landwirtschaftlich genutzte Grünräume werden durch eine teilweise baulich genutzte Parklandschaft verbunden.

#### *Aarebrücke*

- Die Brücke ist als Durchlaufträger über 9 Felder mit konstanter Höhe und Kastenquerschnitt in Spannbeton vorgesehen.
- Die Erstellung der Brücke soll mittels Taktschiebverfahren erfolgen.

#### *Bewertung*

Zuschlagskriterium und Gewicht	Beurteilung, besondere Stärken und Schwächen	Note
Gesamtkonzeption (15 %)	<p><i>Funktionalität:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gesamtkonzeption der Strassenanlage ist im Zusammenspiel Landschaft/Verkehrsanlagen/Städtebau gut gelöst und in sich schlüssig.</li> <li>• Die Verkehrsbeziehungen sind logisch, direkt und ablesbar. Dadurch ist die Auffindbarkeit von Zielen optimal.</li> <li>• Die netzartigen, neuen LV-Verbindungen mögen zwar zu einer gewünschten Verbesserung und Attraktivierung im Sinne von Erlebnispfaden führen, erscheinen aber unübersichtlich, überinstrumentiert und auf längere Sicht nicht realisierbar.</li> <li>• Die Linienführung und die Knoten würden eigentlich auf allen Zufahrten einen reibungslosen stetigen Verkehrsablauf gewährleisten.</li> <li>• Unverständlich ist die à niveau Querung der internen Arealerschliessung des VBS- und RUAG-Areals beidseits der Aare (AMP-Strasse). Kritisch erscheint ebenso die Nähe der Lage des Brückenwiderlagers zur SBB-Linie. Es ist wegen dieser beiden Implikationen mit erheblichen Störungen sowohl auf der neuen Aarequerung für den Individualverkehr, wie auch für den internen Waffenplatz- und RUAG-Verkehr zu rechnen. Die Abhängigkeiten mit der Entwicklung des Waffenplatzes sind gross.</li> </ul> <p><i>Entwicklungs- und Innovationspotenzial:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Für das Landschafts- und städtebauliche Konzept wird ein prägendes, eindrückliches Bild entworfen, welches durchaus die zur Umsetzung nötige, politische Kraft erzeugen könnte.</li> <li>• Durch präzise gestalterische Interventionen wird eine Klärung und Aufwertung des Raumes herbeigeführt, so dass Grün- und Landschaftsräume, sowie Verkehrsanlagen mit spezifischen Qualitäten entstehen.</li> <li>• Gesamthaft entsteht ein hoher landschaftlicher und städtebaulicher Mehrwert. Der nördliche Stadteingang der Agglomeration Thun erhält ein neues Gesicht.</li> </ul>	4.2

Verkehrsanlagen  
und Betrieb  
(35 %)

*Funktionsfähigkeit der vorgeschlagenen Massnahmen:*

- Es werden zwei verschiedene Hauptstrassenquerschnitte entwickelt, bei denen auf Homogenität, Flexibilität und sparsamen Flächenverbrauch Wert gelegt wird.
- Dennoch wird der vorgeschlagene Ansatz von Kernfahrbahnen in den Teilbereichen 2 und 3 auf Grund der räumlichen Situation und im Hinblick auf die erwarteten Verkehrsmengen und Schwerverkehrsanteile als nicht richtig und unzweckmässig beurteilt.
- Für das Kreuzen von Fahrzeugen steht in diesen Abschnitten nur eine Fahrbahnbreite von 5 m zur Verfügung, so dass die Mitbenutzung der Radstreifen wegen des hohen DTV der Regelfall sein wird.
- Im Weiteren führen die häufigen Querungs- und Abbiegehilfen aus Sicht der Sicherheit der Velofahrenden zu unerwünschten Einengungen resp. Unterbrechungen der Kernfahrbahn.
- Der Vorschlag einer LSA am Knoten 1.3 (Bernstrasse) stellt einen interessanten Lösungsansatz dar. Die LSA ermöglicht Buspriorisierungen und mIV-Dosierungen.
- Die Ausgestaltung des Knotens ist jedoch unausgereift und ungenügend (z.B. Gehwege über Einmündungsbereiche der Rampen, unübersichtliche Fahrspuren, parallele Wege für den Langsamverkehr auf engstem Raum etc.)
- Zumindest auf die Rampe Richtung Stockhornstrasse könnte wegen der geringen Strommenge verzichtet werden.
- Die Kreiselösung am Knoten 1.1 (Heimberg) ist aus Sicht des Beurteilungsgremiums möglich. Ihre Wirkung zur Adaption der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus ist gut, sie verunklärt jedoch eher die Strassenhierarchisierung.
- Die zweispurige Zufahrten auf den Hauptachsen in den Kreisel Knoten 1.2 werden sehr kritisch beurteilt: Obwohl gross im Durchmesser, müsste der Kreisel zweispurig ausgebildet werden.
- Die unmittelbar vor der Aarebrücke liegende niveaugleiche Querung der AMP-Strasse mit Schrankenlösung wird als unzweckmässig und nicht funktionsfähig beurteilt.

*Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen:*

- Die Gesamtanlage ist ausreichend leistungsfähig. Leistungsbestimmender Knoten ist die LSA beim Knoten 1.3 mit einer prognostizierten Verkehrsqualität D.

*Verkehrssicherheit:*

- Es bestehen Bedenken bezüglich dem Ansatz der Kernfahrbahn und den T-Knoten in den Kurven (Linksabbiegen in Rechtskurven).
- Die weiteren, sich negativ auf die Sicherheit auswirkenden Aspekte sind oben beschrieben.

2.7

*Sorgfältiger Umgang mit den Ressourcen, Schutz des Strassenumfeldes (Luft, Lärmimmissionen etc.):*

- Es werden keine speziellen Aussagen zu Schutzmassnahmen gemacht.
- Mit den Kernfahrbahnen wird versucht, den Flächenverbrauch der Strasse zu minimieren.
- Der Vorschlag für eine Ausdehnung des Auengebietes im ESP Thun Nord/ Steffisburg wird positiv aufgenommen.

*Langsamverkehr*

- Es wird ein neues Hauptverbindungsnetz für den nichtmotorisierten Verkehr dargestellt, welches nicht überall konfliktfrei, jedoch möglichst direkt verläuft und vielfältige Beziehungen ermöglicht. Das feinmaschige, zum Teil zu nahe nebeneinander parallel geführte LV-Netz soll die Quartierverbindungen stärken und die Verkehrsverlagerungen hin zum LV zu fördern. Die vorgeschlagenen Detaillösungen für den LV vermögen jedoch wie dargelegt nicht zu überzeugen.
- Auch ist die Führung der Velofahrenden auf der Zulgrücke bzw. die Querschnittsaufteilung hier äusserst unzweckmässig und zudem wegen der offenbar dennoch nötigen Brückenverbreiterung nicht akzeptabel.
- Aufgrund ihrer Bedeutung als Hauptverbindung für den Radverkehr wären auf der Aarebrücke beidseitig durchgehende Radstreifen sinnvoll gewesen. Ansonsten entsteht auf dem Kulminationspunkt eine undefinierte, ungünstige Situation.

Städtebau, Siedlungsentwicklung und Landschaft (25 %)

*Integration Verkehrsanlagen in bestehende und zukünftige Siedlungsgebiete. „Strassenräume in urbaner Parklandschaft“:*

- Durch die Differenzierung von einerseits „freien“ Strassengeometrien in offener Landschaft und Parklandschaft und andererseits geometrisch auf die Siedlungsränder ausgerichteten Trassierungen wird eine hohe räumliche Qualität und Plausibilität erreicht.
- Mit der Linienführung im Glockenthal wird die Landschaftsschutzzone tangiert.

*Nutzung, Funktion und Gestaltung Übergangsbereiche an Siedlungsrändern:*

- Die vorgeschlagenen Grünbereiche entlang den Siedlungsrändern, die als Alleen dargestellt wurden, sind den Siedlungen zugeordnet und können ohne Strassenüberquerung von diesen aus erreicht werden. Sie haben eine hohe Plausibilität und werten die angrenzenden Siedlungen wesentlich auf.
- Im zentralen Bereich wird eine Parklandschaft dargestellt, die verschiedene Bauten und Verkehrsanlagen einbindet.
- Der Siedlungsrand der Wohngebiete von Heimberg entspricht nicht den Vorgaben.

*Integration Thun Nord/Kleine Allmend:*

- Sehr gute Aussenraumqualität im Sinne der Richtplanung, des Marketings und der Arealentwicklung.

4.2

- Attraktive Ankunft über Brücke und grosszügig gestaltete Platzanlagen.
- Kreuzung mit arealinterner Strasse à niveau nicht zulässig. Die Brücke müsste verlängert werden.
- Es wird ein weiterer Anschluss nördlich des Knotens 2.2 vorgesehen. Damit wird grundsätzlich mehr Flexibilität bei der Arealerschliessung ermöglicht, jedoch müssen die Situation und das Längenprofil der Brücke mit der heutigen Anlieferung der nahen Produktionshalle koordiniert werden, damit diese weiterhin gesichert ist.

*Baugebiet zwischen Bernstrasse und neuer paralleler Strasse*

- Der Grünpuffer nordöstlich der Bernstrasse ist nicht erwünscht. Baugebiet und Strasse müssten entsprechend parallel verschoben werden. Damit kann auch der Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet Glockenthal den Vorgaben entsprechend verringert werden.

*Landschaft:*

- Die Aussagen zur Landschaft weisen einen hohen Grad an Klarheit auf:
  - Die Räume Glättimüli und Glockenthal sind landwirtschaftlich genutzte Flächen.
  - Die Wirkung des Mülibachs als landschaftsprägendes Element wird verstärkt, indem ein parkartiger Korridor gestaltet wird.
  - Der zentrale Bereich zwischen Zulg und Schulanlage, bzw. zwischen Bahnlinie und Bernstrasse wird als durchgrünte Parklandschaft verstanden, welche in die Bebauung und Verkehrsanlagen integriert wird.
- Es wird Wert auf eine „grüne Einbettung“ der Neuanlage gelegt, indem neue Strassenabschnitte mit grosszügig angelegten Baumreihen verknüpft werden.
- Die in den Projektplänen ausgewiesenen strassenbegleitenden Flächen und Bepflanzungen weisen ein erhebliches, positives siedlungsökologisches Potenzial auf.

Umsetzung  
Strassenanlage  
(15 %)

- Tiefste Gesamtkosten, die allerdings zu relativieren sind, da sie auf Grund der als zu schmal beurteilten Strassenflächen und der notwendigen Brückenverlängerung deutlich höher ausfallen werden.
- Auf Grund der konzeptionellen Mängel der Verkehrsanlagen ist die Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Mittel ungenügend.
- Der kostenintensive Ausbau der Brücke über die Zulg wird als unzweckmässig angesehen.
- Durch die Abweichung von den Vorgaben im Richtplan ESP Thun Nord/Steffisburg entsteht eine zu starke Abhängigkeit der Aarequerung von den Bedürfnissen bzw. Entscheiden der Grundeigentümerschaft. Das Risiko von Verzögerungen und/oder Mehrkosten ist gross.
- Die Realisierungschancen der neuen Elemente des feinmaschigen LV-Netzes abseits des Bypasses werden grösstenteils als gering angesehen.

3.1

Aarebrücke  
(10 %)

- Die Abmessungen und konstruktiven Details sind vernünftig gewählt.
- Die zurückhaltende Ausgestaltung der neuen Aarebrücke wird grundsätzlich begrüsst und die einfache und robuste Konstruktion wird positiv beurteilt.
- Die horizontale wie vertikale Linienführung und die Lage der Widerlager der aufgezeigten Brücke vermögen aber nicht zu befriedigen.

3.0

### 7.3 „liaison“

#### *Eigenschaften / Hauptmerkmale*

##### *Gesamtkonzeption*

- Der Vorschlag konzentriert sich im Wesentlichen auf die Plausibilität und Flüssigkeit des Verkehrssystems und leistet wenig für die Aufwertung und Klärung des Landschafts- und Siedlungsraumes.
- Hauptakzent ist die Bogenbrücke über die Aare.

##### *Strecken und Betrieb:*

- Es werden lokale Aussagen zur Busbevorzugung (Knoten 1.3 sowie Stuckikreisel) und zur möglichen Dosierung am Knoten 1.3 (Bernstrasse) gemacht.

##### *Knoten:*

- Es werden folgende Knotenlösungen vorgeschlagen:
  - Knoten 1.2 als zweispuriger Kreisel.
  - Knoten 1.3 als Kreisel auf der Bernstrasse mit Underpass.
  - Knoten 1.1, 2.2 und 3.2 als Kreisel.

##### *Gebietserschliessungen:*

- Die Erschliessung der ZPP Q erfolgt ab der Bernstrasse.
- Der Anschluss des Quartierstrassennetzes Schwäbis erfolgt mit einem T-Knoten in der Kurve (Knoten 2.1).

##### *Langsamverkehr:*

- Die Verbindung Oberi Au – Bahnhof Steffisburg erfolgt über das bestehende Netz.
- Führung des Veloverkehrs auf der Brücke im Trennsystem.

##### *Städtebau, Siedlungsentwicklung und Landschaft:*

- „Schlanke“, eher verkehrsorientierte Strassenführung mit logischen Abläufen.
- Siedlungsränder werden nicht linear begrenzt, sondern die Verzahnung von Siedlung und Landschaft wird zum Prinzip.
- Der Raum Bernstrasse wird als Wohngebiet, das mit dem Grünraum verzahnt ist, ausgebildet.

- Die beiden grösseren Grünräume sind durch den nicht besonders gestalteten Bereich Bahn/Bernstrasse verbunden. Die Strassen liegen frei in diesen Grünräumen, was im Raum Glockenthal zu einer Zerschneidung des Landschaftsschutzgebietes führt.

*Aarebrücke:*

- Die Aarequerung erfolgt über eine lange Brücke mit einem markanten Doppelbogen im Bereich der Aare.
- Als Querschnitt ist ein Plattenbalken in Spannbeton über die gesamte Länge vorgesehen.

*Bewertung*

Zuschlagskriterium und Gewicht	Beurteilung, besondere Stärken und Schwächen	Note
Gesamtkonzeption (15 %)	<p><i>Funktionalität:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Linienführung und die Knoten gewähren auf allen Zufahrten einen reibungslosen, stetigen Verkehrsablauf und schaffen Reserven für weitere Entwicklungen (nicht nur direkt im Einzugsgebiet der Strasse).</li> <li>• Die Verkehrsanlage als Gesamtes ist möglichst einfach und klar sowie verständlich ausformuliert.</li> <li>• Die Querschnitte der neuen Strassen mit Breiten von 12 m und Mittelzonen sind allerdings zu grosszügig und führen zu einem teilweise unwirtschaftlichen Mitteleinsatz.</li> <li>• Die Führung des LV in den Bereichen Stockhornstrasse – Bernstrasse, Bernstrasse – Glättimüli ist mangelhaft, insbesondere auch die Verflechtung auf dem Kreisel Bernstrasse. Die neue LV-Verbindung Heimberg – Schwäbis weist einen eher geringen Nutzen auf (Parallele zum Radweg).</li> </ul> <p><i>Entwicklungs- und Innovationspotenzial:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pragmatischer Ansatz mit der Philosophie, klare, aber grosszügige Verkehrsräume für den mIV zur Verfügung zu stellen, jedoch ohne spezielle Entwicklungs- und Innovationspunkte, aber auch ohne gravierende Mängel oder negative Auswirkungen.</li> <li>• Der Versuch einer städtischen Prägung der neuen Strassen durch grosszügige Mittelzonen mit Beleuchtung ist auf dem heutigen Autobahnzubringer nicht richtig.</li> <li>• Der heute bestehende Landschaftsraum wird weitgehend belassen. Die Verkehrsanlagen werden mit eher knappen Integrationsmassnahmen angelegt.</li> <li>• Das System der im Norden und Osten „ausfransenden“ Siedlungsränder wird zum Prinzip erklärt und auch im Bereich Bernstrasse inszeniert. Dadurch verbleibt das typische Bild des unklar begrenzten Grünraumes mit wenig Konturen. Die Bemühungen, z.B. der Ortsplanung Steffisburg, der Tendenz einer weiter-</li> </ul>	3.7

	<p>gehenden Zersiedelung entgegenzuwirken, werden mit dieser Gesamtkonzeption kaum unterstützt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Aussagekraft des Projektes beschränkt sich auf die Logik des Verkehrsflusses und die Zeichenwirkung der Bogenbrücke. Das einfache Gesamtkonzept scheint sich im heutigen politischen Umfeld am wohl Realisierbaren zu orientieren.</li> </ul>	
<p>Verkehrsanlagen und Betrieb (35 %)</p>	<p><i>Funktionsfähigkeit der vorgeschlagenen Massnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle Massnahmen sind relativ pragmatisch auf Funktionalität für den mIV getrimmt.</li> <li>• Die Systematik und die Logik der vorgeschlagenen Strassenquerschnitte ist nachvollziehbar und konsequent, aber – wie dargelegt – auf dem Autobahnzubringer nicht richtig.</li> <li>• Der vorgeschlagene Zweispurkreisel am Knoten Glättimüli (1.2) weist funktionale und verkehrstechnische Nachteile auf. Die zweistreifige Wegfahrt und der nachfolgende Verflechtungsbereich Richtung Bernstrasse stellen potenzielle Konfliktbereiche dar.</li> <li>• Die Kreisellösung am Knoten 1.3 mit Underpass stellt einen interessanten Lösungsvorschlag dar. Die Führung der neu vorgeschlagenen Achsen für den Fuss- und Veloverkehr ist im Knotenbereich aber nicht ideal gelöst. Insbesondere die Einbindung des südlichen Radweges ist in der vorgeschlagenen Form nicht denkbar. Am südlichen Kreiselast fehlt eine Fussgängerquerung (Bushaltestelle).</li> <li>• Die Kreisellösung am Knoten 1.1 (Heimberg) ist aus Sicht des Beurteilungsgremiums möglich. Ihre Wirkung zur Adaption der unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus ist gut, sie verunklärt jedoch eher die Strassenhierarchisierung.</li> <li>• Eine Kreisellösung am Knoten 3.2 ist als Vorleistung auf eine angedeutete Verlängerung im Rahmen der Trassefreihaltung grundsätzlich noch nicht nötig.</li> </ul> <p><i>Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Gesamtanlage wird als sehr leistungsfähig beurteilt.</li> <li>• Auf den beiden leistungsbestimmenden Knoten 1.2 und 1.3 resultiert auf den Hauptströmen eine prognostizierte Verkehrsqualität B.</li> </ul> <p><i>Abstimmung zwischen Verkehrslösung und Gestaltung des Strassenraumes:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Übergänge in dem an die neuen Strassen angrenzenden Raum ist zu minimalistisch ausgefallen und genügt dem Anspruch eines Parkways nicht.</li> <li>• Die in mehreren Teilabschnitten verwendete Mittelzone mit Beleuchtung wirkt als strukturierendes Element dort wenig passend. Die weitere funktionale Bedeutung des Mittelstreifens ist unklar. Der grosszügig dimensionierte Mittelstreifen steht im Gegensatz zu den teils minimen Gehwegbreiten.</li> </ul> <p><i>Verkehrssicherheit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es bestehen Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit und einer reibungslo-</li> </ul>	<p>4.0</p>

	<p>sen Verflechtung der Verkehrsströme in der zweispurigen Kreiselausfahrt in Richtung Bernstrasse.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Detaillösungen bezüglich Langsamverkehr vermögen diesbezüglich wie oben dargelegt nicht zu überzeugen.</li> </ul> <p><i>Sorgfältiger Umgang mit den Ressourcen, Schutz des Strassenumfeldes (Luft, Lärmimmissionen etc.):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es werden keine speziellen Aussagen zu Schutzmassnahmen gemacht.</li> </ul> <p><i>Langsamverkehr</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Netzverbindungen für den nichtmotorisierten Verkehr sind noch nicht optimal gelöst. Problematisch sind die Querungen und die Übergänge nach den Knoten 1.2 und 1.3 ins Mischverkehrssystem.</li> <li>• Im Bereich der neuen Aarebrücke sind Mischverkehrslösungen (Fussgehende/Velo) auf Querschnittsbreiten von 2 m nicht denkbar.</li> </ul>	
<p>Städtebau, Siedlungsentwicklung und Landschaft (25 %)</p>	<p><i>Integration Verkehrsanlagen in bestehende und zukünftige Siedlungsgebiete. „Strassenräume in urbaner Parklandschaft“:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eher offene, nicht integrierte Führung der Strassen. Ausser den Mittelstreifen mit Strassenbeleuchtung und den Baumreihen an Bernstrasse sind kaum strassenbegleitende gestalterische Massnahmen vorgesehen.</li> <li>• Mit der Linienführung im Glockenthal wird die Landschaftsschutzzone tangiert.</li> </ul> <p><i>Nutzung, Funktion und Gestaltung Übergangsbereiche an Siedlungsrandern:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Bereich Glättlimüli sind keine Gestaltungsmassnahmen am Siedlungsrand vorgesehen, dafür eine Neubebauung (Gewerbe) mit Grünpuffern, die in dieser Form nicht realistisch ist und nicht den Gegebenheiten des Gewerbegebietes entspricht.</li> <li>• Der verzahnte Siedlungsrand im Gebiet Glockenthal entspricht nicht den Vorgaben.</li> </ul> <p><i>Integration Thun Nord/Kleine Allmend:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die langen Rampen der Brücke enden erst beim Knoten 2.2, was grundsätzlich den Vorgaben entspricht. Für den Platz und die angrenzenden Gebäude entstehen durch die Rampen allerdings auch Nachteile.</li> <li>• Der „Grünkeil“ zwischen Uttigenstrasse und Aare steht nicht im Einklang mit Entwicklungsvorstellungen der Grundeigentümerschaft im ESP Thun Nord/ Steffisburg und ist so aufgrund der vorhandenen und auf lange Sicht gebundenen Nutzungen nicht machbar.</li> </ul> <p><i>Baugebiet zwischen Bernstrasse und neuer paralleler Strasse</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Vorschlag verunmöglicht die vorgesehenen Nutzungsabsichten der Gemeinde.</li> </ul>	<p>2.7</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Grünzäsuren hätten für eine reine Wohnsiedlung grundsätzlich Qualitäten, sind hier aber wegen der andersartigen Nutzung nicht angebracht.</li> <li>• Der Siedlungsrand ist in dieser Form schwer kontrollierbar; der Landverschleiss ist erheblich.</li> <li>• Die Beziehung zur Umfahrungsstrasse bleibt unklar.</li> </ul> <p><i>Landschaft:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Bereich der Bernstrasse holt das parallel dazu führende Strassenstück weit in das Landschaftsschutzgebiet aus und zerschneidet dieses. Die Landwirtschaftsfläche wird zerstückelt und es entstehen schwierig verständliche und aufwändig zu bewirtschaftende Restflächen.</li> <li>• Mit einer mitten durch die Grünräume (parallel zum Mülibach) verlaufenden neuen Wegverbindung soll die Entwicklung der noch offenen Gebiete zu einem Naherholungsgebiet (Stadtpark) eingeleitet werden. Konkret wird zu diesem weiteren Schritt nichts ausgesagt.</li> <li>• Der ökologische Beitrag des Projekts beschränkt sich auf Baumpflanzungen und blumige Strassenböschungen.</li> </ul>	
Umsetzung Strassenanlage (15 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei hohen Investitionskosten wird ein hoher Nutzen der Verkehrsanlage erzeugt.</li> <li>• Die wegen der aufwändigen Konstruktion der Brücke entstehenden Kosten lassen sich jedoch nicht rechtfertigen.</li> <li>• Es ist eine problemlose Etappierung der Strassenanlage möglich.</li> </ul>	3.5
Aarebrücke (10 %)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die sehr sorgfältige Ausgestaltung der Aare-Brücke wird begrüsst und positiv gewertet. Die Abmessungen und konstruktiven Details sind vernünftig gewählt.</li> <li>• Die Interpretation, mit der in ihrer Form grundsätzlich bekannten Bogenbrücke einen neuen Landmark schaffen zu müssen, wird als nicht richtig beurteilt. Der Standort wie auch das Entwicklungspotenzial des ESP und die flussabwärts liegende AMP-Panzerbrücke lassen grundsätzlich einen zurückhaltenden Umgang als richtiger erscheinen.</li> <li>• Die vertikale Linienführung, welche die Eisenbahnlinie, die Aare und die waffenplatzinternen Erschliessungsstrassen überquert – wodurch keine Einschränkungen für die Nutzung der ESP-Areale resultieren – wird im Grundsatz als richtig beurteilt.</li> </ul>	3.6

#### 7.4 Resultate der Benotung

Die drei Studienauftragsarbeit wurden jeweils durch die Preisrichterinnen und Preisrichter einzeln benotet. Der Durchschnitt der Noten ergab die untenstehende Bewertung:

Zuschlagskriterium und Gewicht	„TBI – BG“		„à niveau“		„liaison“	
	Note	gewichtet	Note	gewichtet	Note	gewichtet
Gesamtkonzeption (15 %)	2.7	0.405	4.2	0.630	3.7	0.555
Verkehrsanlagen und Betrieb (35 %)	1.9	0.665	2.7	0.945	4.0	1.400
Städtebau, Siedlungsentwicklung und Landschaft (25 %)	2.5	0.625	4.2	1.050	2.7	0.675
Umsetzung Strassenanlage (15 %)	2.3	0.345	3.1	0.465	3.5	0.525
Aarebrücke (10 %)	3.2	0.320	3.0	0.300	3.6	0.360
<b>Gesamtnote</b>		<b>2.360</b>		<b>3.390</b>		<b>3.515</b>

## **8 Empfehlung des Beurteilungsgremiums**

Die Beurteilung und Bewertung der Projekte ergab kein eindeutiges Resultat im Sinne eines Siegerprojektes, welches sich deutlich abhob. Die beiden am besten benoteten Studienauftragsarbeiten der Bearbeitungsteams „**liaison**“ (höchste Benotung) und „**à niveau**“ (zweithöchste Benotung) weisen in unterschiedlichen Fachbereichen sehr gute Projektideen auf, haben aber gleichzeitig in anderen Fachbereichen wesentliche Mängel.

### *„liaison“*

Die Studienauftragsarbeit des Bearbeitungsteams „liaison“ zeichnet sich – konzeptionell gesehen – durch eine verkehrstechnisch gute Strassenanlage für den mIV und den öV aus. Einerseits ermöglicht sie eine effiziente Erschliessung des Siedlungsgebiets von Steffisburg und des ESP Thun Nord/Steffisburg und schafft andererseits Leistungsreserven auf dem Zugang zur Thuner Innenstadt. Mit der gewählten Brücke in Hochlage werden die im Richtplan ESP Thun Nord/Steffisburg festgelegten Erschliessungsgrundsätze eingehalten, so dass bei der Weiterbearbeitung und Umsetzung keine zusätzlichen Schwierigkeiten zu erwarten sind. Gesamthaft werden die Strassenquerschnitte als sehr grosszügig beurteilt. Nicht ausreichend durchdacht ist zudem die vorgeschlagene Führung des Langsamverkehrs.

Ungenügend ist das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept resp. die Einbettung der neuen Strassenanlage in dasselbe. Sie vermag dem Anspruch eines Parkways nicht zu genügen. Im Bereich zwischen Bernstrasse und neuer Verbindungsstrasse widerspricht der Entwurf den Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde Steffisburg grundsätzlich. Die Ausgestaltung der Aare-Brücke als Landmark wird insbesondere für diesen Standort, aber auch in Bezug zu der flussabwärts liegenden AMP-Strassenbrücke als ungeeignet beurteilt.

### *„à niveau“*

Die Studienauftragsarbeit des Bearbeitungsteams „à niveau“ zeichnet sich durch ein klares und überzeugendes Konzept bezüglich der städtebaulichen Weiterentwicklung der Siedlungsgebiete und der prägenden Ausformulierung einer Landschaftskammer im nördlichen Teil der Agglomeration Thun aus. Mit dem klaren Bekenntnis zur Begrenzung des Siedlungsgebiets und zur Freihaltung des Landschaftsraumes wird eine hohe räumliche Qualität und Plausibilität erreicht. Die zwei grossen, landwirtschaftlich genutzten Grünräume beidseits der Bernstrasse werden durch eine locker überbaute, ländliche Parklandschaft verbunden. Die Siedlungsränder werden dabei klar definiert und die Linienführung des Bypasses geometrisch auf die Siedlungsränder ausgerichtet.

Nicht zu befriedigen vermag die verkehrstechnische Ausgestaltung der Strassenanlagen sowohl konzeptionell als auch im Detail: Beispielhaft seien hier erwähnt das doch überinstrumentierte LV-Netz, die Kernfahrbahn mit ihren heiklen Übergängen im Bereich von Einmündungen oder Querungen, die unverständliche Fahrbahnaufteilung auf der bestehenden Zulgrücke wie auch die unzweckmässige Lösung mit einer à niveau-Querung

der waffenplatzinternen Erschliessungsstrasse. Im Bereich zwischen Bernstrasse und neuer Verbindungsstrasse widerspricht der Entwurf den Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde Steffisburg grundsätzlich. Das Beurteilungsgremium begrüsst grundsätzlich die zurückhaltende Ausgestaltung der neuen Aarebrücke. Die horizontale wie vertikale Linienführung der aufgezeigten Brücke vermag aber im Zusammenhang mit der Nutzung der betroffenen Areale nicht zu befriedigen.

### *„TBI-BG“*

In der Studienauftragsarbeit des Bearbeitungsteams „TBI-BG“ wird ein konsequentes Stadtstrassekonzept mit städtischen Strassenquerschnitten (Mittelzonen und Radstreifen), dichten Knotenfolgen (Kreisel) und direkten Erschliessungen von neuen Siedlungsgebieten entwickelt. Die Konzentration der Verkehrsströme von/nach Steffisburg, der Thuner Innenstadt und dem rechten Seeufer auf die Verlängerung des Bypass (Teilbereich 3) wird mit der Aufhebung des direkten Anschlusses an die Bernstrasse kombiniert. Dies führt zu einer starken Belastung dieses Teilbereichs und zu einer Verschlechterung der Orientierung, insbesondere auf der Zufahrt zur Innenstadt und zum rechten Seeufer. Das Beurteilungsgremium beurteilt diese Verkehrsführung als ungeeignet.

Das Bearbeitungsteam schlägt eine tiefliegenden Querung der Aare und im ESP Thun Nord/Steffisburg eine Linienführung mit einer Unterführung der Bahnlinie vor. Bei der Auseinandersetzung über die Vor- und Nachteile dieser Lösung gewichten im Beurteilungsgremium die Bedenken über die zu erwartenden Beeinträchtigungen der heutigen und zukünftigen Nutzungen stärker, als die Chancen einer direkten Erschliessung der Areale der Munitionsfabrik an den Bypass. Die Risiken einer Verzögerung des Strassenprojekts bei einer wesentlichen Abweichung vom Richtplan ESP Thun Nord/Steffisburg wird als zu gross beurteilt.

## *8.1 Empfehlung für den Zuschlag*

Das Beurteilungsgremium ist überzeugt, dass eine Weiterentwicklung der beiden Studienauftragsarbeiten „liaison“ und „à niveau“ in ihren starken Bereichen grundsätzlich möglich ist, und dass mit einer Synthese ein optimaler Nutzen für das Projekt Bypass Thun Nord erzielt werden kann.

Das Beurteilungsgremium empfiehlt daher der Veranstalterin des 2-stufigen Vergabeverfahrens – gestützt auf das Bearbeitungsprogramm vom 29. Mai 2006, Kapitel 1.10 Weiterbearbeitung und Eigentumsverhältnisse – einstimmig eine Weiterbearbeitung in drei Teilprojekten:

- Beauftragung des **Bearbeitungsteams „liaison“** (p.A. B+S Ingenieur AG, Bern) mit der Ausarbeitung des **Teilprojekts Verkehrsinfrastrukturen und Strassenanlagen** . und des Auflageverfahrens in Form des Strassenplanes.

- Beauftragung des **Bearbeitungsteams „à niveau“** (p.A. Müller, Romann & Schuppisser, Zürich) mit der Ausarbeitung des **Teilprojektes Städtebau- und Landschaftskonzept**. Ziele dieses Teilprojektes sind, die wesentlichen Elemente des Städtebau- und Landschaftskonzeptes – wo möglich – in den Strassenplan zu integrieren, sowie zusammen mit den betroffenen Gemeinden verbindliche Aussagen bezüglich der Ausgestaltung der Landschaftsräume und der Siedlungsränder zu erarbeiten und in den entsprechenden Ortsplanungen festzusetzen.
- Durchführen eines weiteren Konkurrenzverfahrens (Studienauftrag) für das **Teilprojekt neue Aarebrücke** auf Grundlage der Erkenntnisse der Studienauftragsarbeiten (sich einfügendes bzw. zurückhaltendes, schlichtes Bauwerk mit hoher Qualität der Detailausgestaltung). Neben den beiden Bearbeitungsteams „liaison“ und „à niveau“ sollen zwei weitere, ausgewiesene Brückenbauingenieure für das Konkurrenzverfahren eingeladen werden.

## *8.2 Empfehlungen für die Weiterbearbeitung*

Das Beurteilungsgremium gibt der Veranstalterin des 2-stufigen Vergabeverfahrens für die Weiterbearbeitung folgende, grundsätzlichen Empfehlungen ab:

- Das Konzept Langsamverkehr ist fundamental zu überarbeiten resp. zu klären. Insbesondere sind die Ausgestaltung der Strassenanlagen im Bereich der Querung der Zulg sowie im Bereich der Knoten 1.2 (Glättimüli) und 1.3 (Anschluss Bernstrasse) noch einmal auf die Verträglichkeit für den Langsamverkehr zu überprüfen.
- Die neue Aarebrücke ist in der horizontalen und vertikalen Linienführung so zu projektieren, dass sie die Eisenbahnlinie, die Aare und die waffenplatzinternen Erschliessungstrassen überquert und keine Einschränkungen für die Nutzung der ESP-Areale resultieren. Dabei ist die Rampe innerhalb des ESP so kurz als möglich zu halten und es ist nochmals ein zweiter Anschluss zu prüfen. Auf eine Aarequerung als Landmark soll verzichtet und die neue Brücke schlicht und zurückhaltend, aber mit hoher Detailqualität ausgestaltet werden.
- Dem Bereich Bernstrasse als Ankunftsort und als Schnittstelle zwischen den Grünräumen Glättimüli und Glockenthal ist in der Weiterbearbeitung besondere Beachtung zu schenken. Der Ansatz mit einer „Parklandschaft“ zur Einbindung der verschiedenen Bauten und der Verkehrsanlagen als attraktiver Ankunftsort ist weiterzubearbeiten, jedoch in der Ausdehnung auf einen zentralen Bereich beim Knoten 1.3 zu begrenzen. Die Frage der erwünschten und möglichen Siedlungsentwicklung entlang der Bernstrasse und damit die Lage der Strassenanlage (Teilbereich 3) ist mit der Gemeinde Steffisburg erneut zu diskutieren und zu beantworten.
- Der Bypass Thun Nord kann einen grossen Beitrag zur städtebaulichen Klärung und zur Stärkung der lokalen Identität im Agglomerationsraum Thun Nord leisten (Stichwort Abstimmung Siedlung und Verkehr). Die in der Ortsplanung von Steffisburg definierte

Sicherung des Landschaftsraumes Glättimüli – Glockenthal kann durch die klare Definition der Siedlungsränder prägnant unterstrichen werden. Somit besteht die Chance, aus einem „Restraum“ einen hochwertigen Lebensraum für die anliegenden Siedlungsgebiete und die Agglomeration zu entwickeln.

### *Dank*

Obwohl das Beurteilungsgremium die Arbeiten der drei – für die zweite Stufe qualifizierten – Bearbeitungsteams sehr kritisch beurteilte, stimmten die Mitglieder überein, dass sich die Teams im Vergleich zur Komplexität eindrücklich mit der Aufgabe auseinandersetzten. Die Bearbeitungsteams leisteten einen grossen Einsatz und reichten kreative Arbeiten ein, welche eine sehr gute Grundlage für das künftige Bauprojekt und damit für eine zukunftsorientierte Entwicklung der Agglomeration Thun darstellen. Dies sei den drei Bearbeitungsteams ganz herzlich verdankt.

## 9 Genehmigung

Der Beurteilungsbericht zum Studienauftrag (2. Stufe) wurde vom Beurteilungsgremium am 30. Januar 2007 genehmigt.

Markus Wyss	
Pierre Feddersen	
Christophe Girot	
Ueli Marbach	
René Suter	
Klaus Zweibrücken	
Hans-Ueli von Allmen	
Jolanda Moser	
Niklaus Röhliberger	
Paul Zbinden	
Bettina Hamel (ErsatzpreisrichterIn)	
Matthias Wehrlin (Ersatzpreisrichter)	

## *Dokumentation*

In der Reihenfolge der Benotung je

- Bearbeitungsteam
- Pläne Gesamtkonzept (Verkleinerungen)

## *Team „liaison“*

Bearbeitungsteam „liaison“:

- B+S Ingenieur AG \* Muristrasse 60, Postfach, 3000 Bern
- Theiler Ingenieure AG Aarestrasse 38b, 3600 Thun
- Brügger Architekten AG Krattigstrasse 2, 3700 Spiez
- Jürg Hänggi Raumplanung + Beratung Wasserwerkstrasse 7, 3011 Bern
- 4d AG Landschaftsarchitekten Schönburgstrasse 52, 3013 Bern

(\* = Federführung)

## *Team „à niveau“*

Bearbeitungsteam „à niveau“:

- |  |  |
|--|--|
| • Müller, Romann & Schuppisser *               | Birmensdorferstrasse 55, 8004 Zürich     |
| • ADR AG                                       | Rue du Beulet 4, 1203 Genève             |
| • Walter Berg Ingenieur- und Planungs-<br>büro | Haldenbachstrasse 2, 8006 Zürich         |
| • Mantegani & Wysser Ingenieure &<br>Planer AG | E.-Schülerstrasse 5, Postfach, 2503 Biel |
| • Georges Descombes                            | Rue du Village-Suisse 32, 1205 Genève    |

(\* = Federführung)

## *Team „TBI – BG“*

Bearbeitungsteam „TBI-BG“:

- Transitec Beratende Ingenieure AG \* Lorystrasse 6a, Postfach 388, 3000 Bern
- BG Bonnard & Gardel, Ingenieure & Berater AG Lorystrasse 6a, 3000 Bern
- Croptier/Dudler/Hähne/Pieri Gurzelengasse 3, 2503 Biel
- Xeros Landschaftsarchitektur Gutenbergstrasse 20, 3011 Bern
- u. haag, urbanisme ... Rechbergerstrasse 5, 2502 Biel

(\* = Federführung)

## *Anhang*

- Karte Bearbeitungsperimeter und Teilbereiche des Studienauftrags Bypass Thun Nord  
(Verkleinerung ohne Massstab)