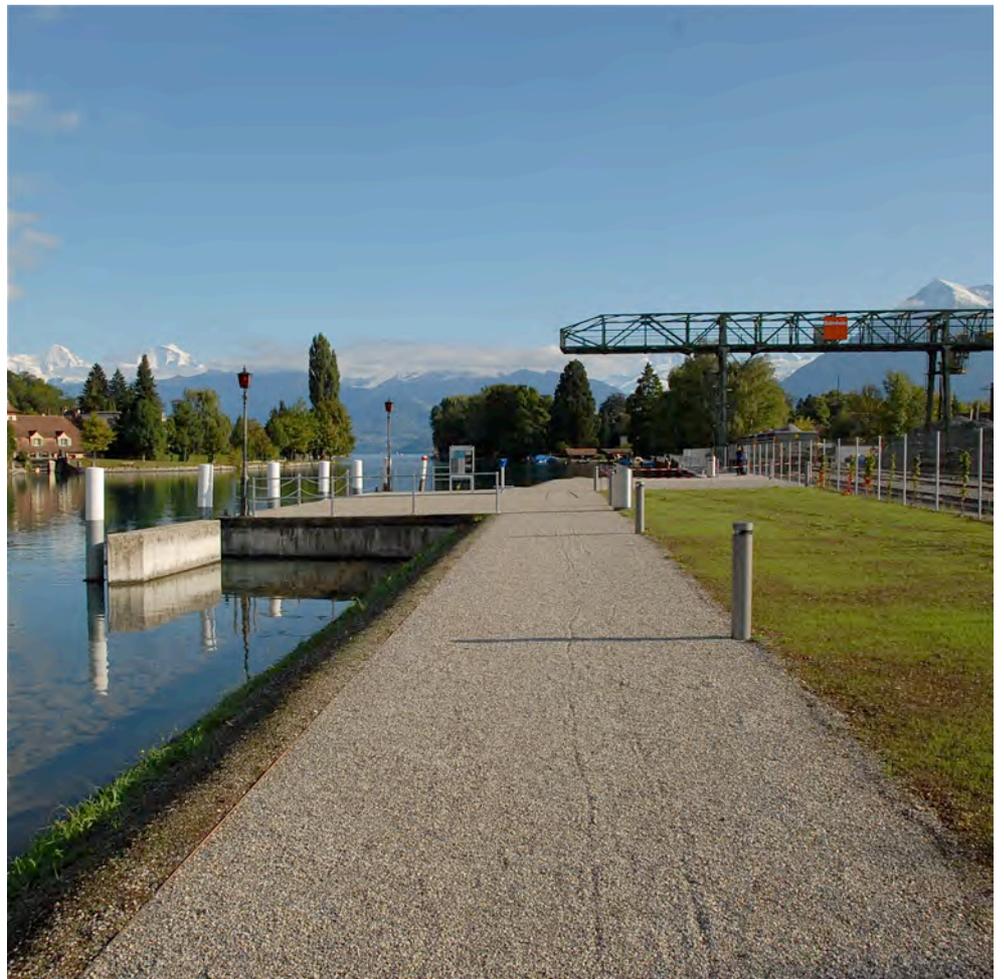


Heinrich Kasimir Lohner

**Der Uferweg Bahnhof-Schadau in Thun**  
Das Ergebnis von fast 30 Jahren Planung und Projektierung



Thun, im September 2011

Diese Dokumentation zur Gestaltung des Uferwegs ist ein Auszug aus dem Technischen Bericht <sup>1</sup>, ergänzt durch weitere Projekterläuterungen sowie durch aktuelles Bild- und Planmaterial

Arbeitsgemeinschaft

**LOHNER+PARTNER**   
PLANUNG BERATUNG ARCHITEKTUR GMBH THUN

**B+S**   
ENTWICKELN • PLANEN • REALISIEREN

Thun, im September 2011

Bearbeitung

Heinrich Kasimir Lohner  
Lohner + Partner  
Planung Beratung Architektur GmbH  
Bälliz 67 | 3600 Thun  
lohner@lohnerpartner.ch

Script

Barbara Dietrich  
dietrich@lohnerpartner.ch

Fotos

H. K. Lohner

Titelbild

Die Ländte Scherzligen einen Tag vor der Eröffnung des Uferwegs

**Inhalt**

Die Vorgeschichte: «Nid naala gwinnt!» <sup>2</sup> .....	4
Der Nutzen: Mehr als «nice to have» .....	6
Der Uferweg: Attraktiv und abwechslungsreich .....	7
Abschnitt 1 «Schifffahrtskanal» .....	8
Abschnitt 2 «Garten» .....	9
Abschnitt 3 «Bahnhof» .....	10
Abschnitt 4 «Ländte» .....	11
Abschnitt 5 «Kiesumschlag» .....	14
Abschnitt 6 «Kohlenweiher» .....	16
Abschnitt 7 «Seestrasse» .....	17
Das Ganze: Gemeinsame Gestaltungsmerkmale .....	18
Die Kosten: Fr. 3.63 Mio oder weniger .....	20
Quellen .....	21
<b>Anhang</b> .....	<b>22</b>

**Die Vorgeschichte: «Nid naala gwinnt!»<sup>2</sup>**

See- und Flussufergesetz SFG	Am 6. Juni 1982 wird das See- und Flussufergesetz SFG vom Berner Volk angenommen. Es bezweckt den Schutz der Uferlandschaft und die Sicherung des öffentlichen Zugangs zu See- und Flussufer. Im Februar 1985 liegt der regierungsrätliche See- und Flussuferrichtplan für das Teilgebiet Region Thun vor.
Erste Konzeptstudie	Bereits am 15. November 1985 erteilt die Bauabteilung der Stadt Thun der Arbeitsgemeinschaft Lohner + Marbach Architektur und Raumplanung Thun (heute Lohner + Partner), naturaqua Natur und Landschaftspflege Bern sowie Balzari und Schudel Ingenieure Thun und Bern (heute B+S AG) den Auftrag für eine erste Konzeptstudie. Diese liegt am 15. März 1986 vor.
Vorprojekte und Uferschutzplan	Das Vorprojekt für einen Uferweg wird von 1990 bis 1997 mehrmals überarbeitet, der Uferschutzplan Bahnhof-Schadau 1994 in einem öffentlichen Mitwirkungsverfahren diskutiert, 1997 öffentlich aufgelegt, vom Stadtrat am 27. Februar 1998 als Uferschutzplan Bahnhof-Schadau erlassen und vom Kanton am 20. Juli 1998 genehmigt.
Kredit und Referendum	Am 19. November 1999 bewilligt der Stadtrat mit 31 zu 4 Stimmen einen Kredit von Fr. 1.99 Mio. für die Erstellung des Uferwegs. Dagegen wird erfolgreich das Referendum ergriffen. Am 21. Mai 2000 wird der Kredit an der Urne mit 57 % der Stimmen verworfen.
Eine neue Vorlage	Am 5. April 2001 beauftragt der Stadtrat den Gemeinderat mit der Ausarbeitung einer neuen Vorlage. Die Ingenieure und Architekten haben inzwischen das Vorprojekt überarbeitet. Die Kosten sollten Fr. 1.7 Mio. nicht überschreiten.
Legislaturziele	5. Mai 2004 folgt der Stadtrat mit knappem Mehr dem Gemeinderat und streicht die Realisierung des Uferwegs aus den Legislaturzielen. 2007 taucht sie dort wieder auf, allerdings etappiert bis zum Kohleweiher.
Das neue Ziel	Am 28. Juni 2007 heisst der Stadtrat einstimmig eine Motion von FDP, GFL und SP gut: Der Uferweg soll 2009 bis zum Kohleweiher und 2011 bis in die Schadau fertig sein.

**Baukredit**

Am 11. Mai 2010 beschliesst der Stadtrat einen Kredit von Fr. 3.63 Mio. und am 15. November 2010 – auf den Tag 25 Jahre nach Beginn der Projektierungsarbeiten – liegt das bereinigte Bauprojekt vor.

**Bau**

Am 15. November 2010 – auf den Tag 25 Jahre nach Beginn der Projektierungsarbeiten – liegt das bereinigte Bauprojekt vor. Am 4. April 2011 wird auf der ehemaligen Ländte Scherzligen der «Spatenstich» ausgeführt und am 21. September 2011 wird der Uferweg feierlich eröffnet.



Abb. 2: Der Steg im Abschnitt «Schiffahrtskanal»; rechts DS «Blümlisalp»

**Der Nutzen: Mehr als «nice to have»**

Gültiger Uferschutzplan	Der Uferweg erfüllt einen gesetzlichen Auftrag: Die Stadt Thun hat seit dem 20. Juli 1998 einen gültigen Uferschutzplan Bahnhof-Schadau. Das See- und Flussufergesetz vom 6. Juni 1982 verpflichtet die Gemeinde, diesen zu verwirklichen. Dazu gehört auch die Realisierung des Uferwegs.
Lücke schliessen	Die Uferwege Bahnhof-Schadau und Schadau-Lachen schliessen – 180 Jahre nach der Anlage des ersten bewusst gestalteten Uferwegs in Thun: der prächtigen Schwäbisallee – die empfindlichste Lücke im Fluss- und Wanderwegnetz rund um das untere Seebecken.
Perlenkette erschliessen	Die Uferwege Bahnhof-Schadau-Lachen erschliessen eine einzigartige Perlenkette endlich auch für Wanderer, Spaziergängerinnen und Touristen: <ul style="list-style-type: none"> <li>– die alte Scherzligen-Ländte mit dem einmaligen Rundblick auf Inseli, Hofstetten, Aarebecken und Alpen,</li> <li>– die über tausendjährige Scherzligkirche und das dreihundertjährige «Fischerhaus» mit der Aarefähre,</li> <li>– das Schloss Schadau mit Restaurant Arts, Schweizerischem Gastronomie-Museum und Blick auf Eiger, Mönch und Jungfrau,</li> <li>– das Thun-Panorama von Marquard Wocher aus den Jahren 1809 – 1814 im Schadau-Park,</li> <li>– neben den Hotels Seepark und Holiday das zukünftige 4**** Hotel am Lachenkanal,</li> <li>– das erweiterte Kultur- und Kongresszentrum KKThun und – last but not least –</li> <li>– «Europas schönstes Strandbad».</li> </ul>
Neuer öffentlicher Raum	Den Thunerinnen und Thunern wird ein öffentlicher Raum und damit eine Sicht auf Stadt, Aarebecken und See zurückgegeben, welcher Ihnen während 88 Jahren vorenthalten worden ist.
ESP Bahnhof Thun	Der Uferweg Bahnhof-Schadau bildet bis zum Kohlenweiher ein Rückgrat für den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Thun, welcher auch das zukünftige Entwicklungsgebiet Rosenau-Scherzligen umfasst: An Stelle des bestehenden Kies- und Schotterumschlagsbetriebs und den Geleiseanlagen soll dereinst zwischen dem Kanal- und Aareufer einerseits und einer bahnwärts verlegten Seestrasse andererseits ein attraktives Wohn- und Arbeitsgebiet mit einem starken Bezug zum Wasser entstehen. <sup>3</sup>

## Der Uferweg: Attraktiv und abwechslungsreich

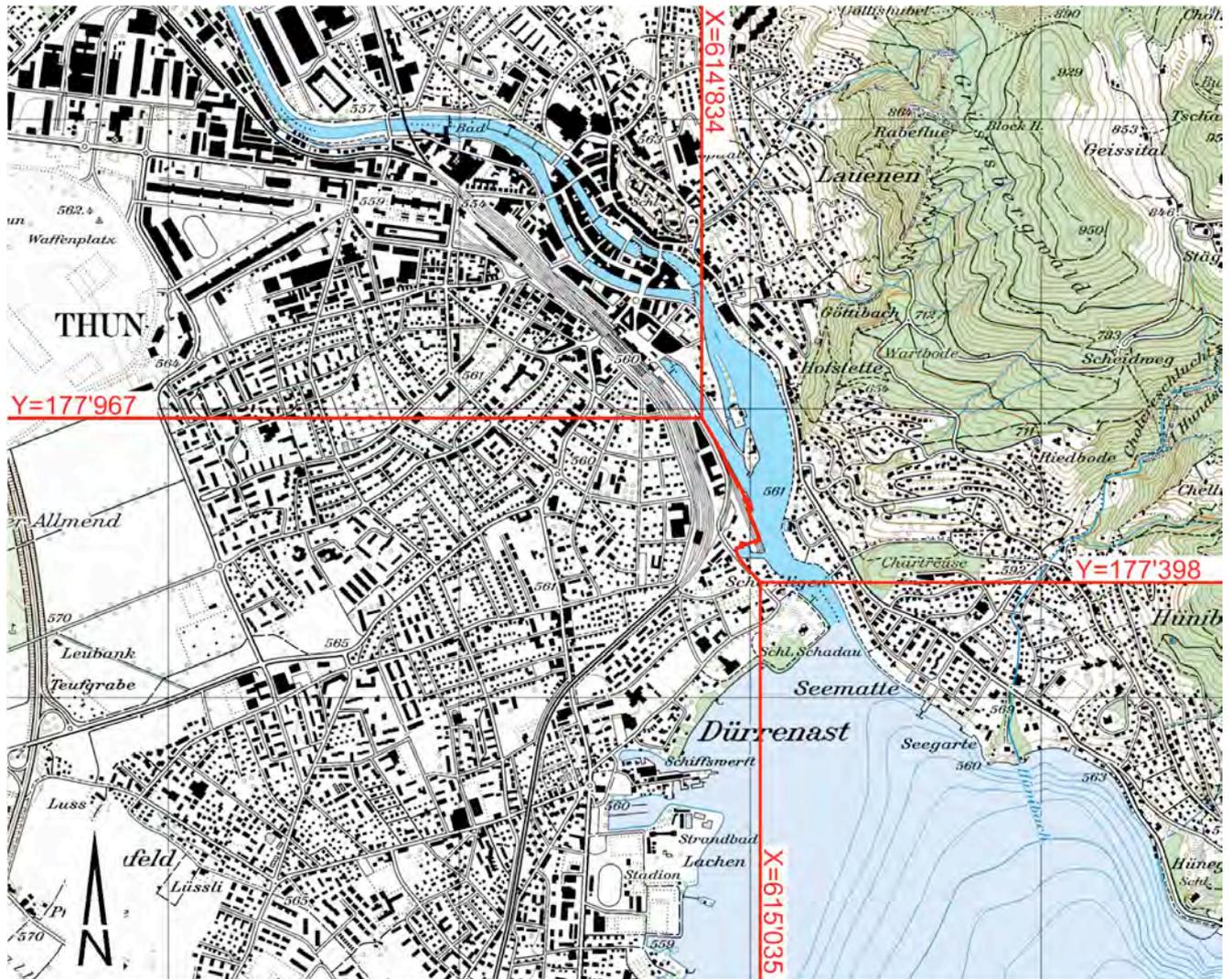


Abb. 2: Kartenausschnitt im Massstab 1:25'000  
(Grundlage PK © 2010 swisstopo 57011321144)

## Standort

Der Uferweg verbindet die Innenstadt von Thun mit dem rund 1 km entfernten Thunersee; oder präziser: die Schiffländtchen beim Bahnhof mit der Parklandschaft der Kirche Scherzligen und des Schlosses Schadau am Ausfluss der Aare aus dem Thunersee.

## Wegführung

Der Uferweg führt auf der Grundlage des gültigen Uferschutzplans<sup>4</sup> zwischen dem südlichen Ende der Ländtchen 4 und dem Eingang zum Schadaupark rund 590 m unmittelbar entlang den Ufern von Schiffahrtskanal, Aare und Kohlenweiher, rund 160 m entlang der Seestrasse und rund 50 m im Park der Kirche Scherzligen an der Aare. Von den 800 m Länge liegen also rund 80 % am Wasser.

## Abschnitte

Der Weg ist Teil einer urbanen Uferlandschaft, welche durch historische Bauten, Verkehrsgeschichten<sup>5</sup>, Hafen-, Gleise- und Industrieanlagen geprägt ist. In Übereinstimmung mit den unterschiedlichen Gegebenheiten ist der Weg abwechslungsreich gestaltet.

Der Weg lässt sich entsprechend gestalterisch in sieben Abschnitte unterteilen:

- Abschnitt 1 «Schifffahrtskanal»
- Abschnitt 2 «Garten»
- Abschnitt 3 «Bahnhof»
- Abschnitt 4 «Ländte»
- Abschnitt 5 «Kiesumschlag»
- Abschnitt 6 «Kohlenweiher»
- Abschnitt 7 «Seestrasse»

### **Abschnitt 1 «Schifffahrtskanal»**

Im Abschnitt 1 wird der Uferweg auf einer 1.80 m breiten Stegkonstruktion für 132 m über der Uferböschung und entlang des Auszuggleises geführt. Ungefähr in der Mitte des Stegs wird die bestehende Service-Ländte 5 in die Stegkonstruktion integriert. Am Ende des Stegs beim Übergang zum Festland wird der Steg auf 2.40 m verbreitert, um einen weiteren Ausweichplatz und eine Aussichtsplattform zu schaffen.

## Gestaltung

Um den Beginn des Uferwegs erkennbar zu gestalten, wird der Bereich am Ende der Passagierländte 4 umgestaltet: Der neue Steg wird auf den ersten rund acht Metern mit dem südlichen Ende der Ländte 4 verschränkt. Dabei wird der Hartbelag der Ländte durch die unterlüftete Holzbeplankung des Stegs ersetzt. Die bestehenden Containerunterstände werden durch einen verschliessbaren Unterstand in leichter Metallbauweise ersetzt.

Die Tragkonstruktion des Stegs soll auf einen industriellen und von der Eisenbahn geprägten Charakter hinweisen. Sie besteht deshalb aus einer feuerverzinkten Stahlkonstruktion mit Holzbeplankung.

Das Gestaltungskonzept für die Geländer des Stegs wird von den bereits bestehenden Geländern im Bereich des Hochwasserentlastungstollens übernommen. Diese Geländer sind aufgrund der höheren Sicherheitsanforderungen (schmäler Durchgang für sich kreuzende Fussgänger und Strömung im Kanal) mit Gittern geschlossen.



Abb. 3: Der Steg im Abschnitt «Schiffahrtskanal»; rechts am Zaun die Pollerleuchten

## Abschnitt 2 «Garten»

Der Uferweg führt als 3.00 m breiter und 113 m langer Fussweg vom Ende des Stegs «Schiffahrtskanal» zum historischen Standort Bahnhof Scherzigen.

### Gestaltung

Der Fussweg wird als einfacher Parkweg mit Mergelbelag und Split-Abdeckung gestaltet. Die Grünfläche zwischen Weg und Hecke dient als Aufenthalts-, Liege- und Spielfläche. Die bestehende Hecke entlang des Kanals wird ergänzt und mit den zwei bestehenden und fünf neuen Linden zusätzlich betont.

Im Abschnitt «Garten» ist die Marmor-Skulptur «Per Aria» von Heidi Locher aus dem Jahr 1988 integriert



Abb. 4: Der Parkweg im Abschnitt «Garten»

### Abschnitt 3 «Bahnhof»

Der Uferweg führt in den Abschnitten 3 und 4 durch das Gebiet des ehemaligen Bahnhofs und der ehemaligen Ländte Scherzligen, wo zwischen 1861 und 1923 die Gäste des Berner Oberlands direkt von der Bahn auf das Dampfschiff umgestiegen sind, bevor am 1. Juni 1923 der neue Bahnhof Thun eröffnet und das alte Stationsgebäude 1925 durch den Bau des Schifffahrtskanals verdrängt worden ist. Zudem ist von 1873 bis zum Bau der Thunerseebahn 1893 durch die Trajektschiffahrt die Bahnücke zwischen Scherzligen und Därligen geschlossen worden. Mittels «Spuren» am Weg werden die Scherzlicher Verkehrsgeschichten nachvollziehbar gemacht und auf zwei Informationstafeln erläutert.<sup>5</sup>

#### Gestaltung

Die Grundmauern und die Stützensockel des alten Stationsgebäudes werden mittels unterschiedlich eingefärbter Betonstreifen bodeneben – «Intarsien»gleich – abgebildet. Deren Abmessungen und Lage entsprechen exakt denjenigen des ehemaligen Aufnahmegebäudes, welcher aus einem geschlossenen Raum (nördlicher Teil) und einer offenen Halle (südlicher Teil) bestand. Ein entlang der Uferböschungskante im Boden hochkant

ingelegtes Stahlband symbolisiert die Schnittlinie, entlang welcher der Grundriss des Gebäudes durch den Bau des Schifffahrtskanals «geschnitten» worden ist. Auf einer ersten Informationstafel wird die Geschichte von Station und Ländte Scherzligen erläutert.

Der Bereich dient bei gesperrtem Abschnitt 5 «Kiesumschlag» als Wartezone, wo der Löschung der Schiffe zugeschaut werden kann.



Abb. 5: Der Abschnitt «Bahnhof» mit den Grundriss-Intarsien des ehemaligen Aufnahmegebäudes und der Informationstafel 1

#### **Abschnitt 4 «Ländte»**

Der Uferweg im Abschnitt 4 verbindet entlang der Böschungskante die ehemalige Station Scherzligen mit der ehemaligen Schiffländte. Diese wird als Aussichts- und Verweilplatz genutzt.

Im Abschnitt 4 werden keine Bäume oder Hecken gepflanzt um eine freien Blick auf den Standort der ehemaligen Station Scherzligen zu gewährleisten.

Die südöstliche Uferböschung – das Widerlager der ehemaligen Trajektschiffländte – wird instand gestellt, die Gehölze gerodet und der Uferverbau wo nötig ergänzt. Das Zufahrtsgleis zur Trajektschiffländte wird innerhalb des Projektperimeters rekonstruiert.

### Gestaltung

Bei der Ländte Scherzligen sind weitere Spuren der Verkehrsgeschichte sichtbar: Bereits im Jahre 1994 ist die südlichere der zwei Ländten des 19. Jahrhunderts rekonstruiert worden, und ein Betonpfeil im Wasser zeigt seither den 145 m langen Verlauf der durchgehenden Ländtekante des ersten Viertels des 20. Jahrhunderts an. Und im Boden eingelegte Schienen folgen dem Gleis, welches die Trajektschiffländte bedient hat. Mit einem Blick durch ein auf der Scherzligen-Ländte fix installiertes und auf den Standort des ehemaligen Bahnhofs gerichtetes Fernrohr wird dieser in Mitten seiner ursprünglichen Umgebung wieder sichtbar.



Abb. 6: Die ehemalige Ländte Scherzligen mit originaler Hafenleuchte, Fernrohr und Informationstafel



Abb. 7: Im Fernrohr sichtbar: Stationsgebäude und Ländte Scherzligen mit DS «Stadt Thun» um 1920 (Bildquelle: Verkehrshaus der Schweiz, Luzern)



Abb. 8: Eine Zeitmaschine: der Blick zurück zur Station Scherzligen um 1920 (vgl. Abb. 7 oben)



Abb: 9: Das rekonstruierte Gleis fährt ...



Abb: 10: ... zum alten Widerlager des Trajektschiff-Anlegers



Abb. 11: Das Widerlager des Trajektschiff-Anlegers zu Beginn des letzten Jahrhunderts (in Betrieb 1873 - 1893 – Sammlung Zimmermann im Stadtarchiv Thun)

### **Abschnitt 5 «Kiesumschlag»**

Zwischen dem Ländtebereich und dem Ende der Gleisanlagen führt der Uferweg mit einer Breite von 1.80 m und einer Länge von ca. 100 m entlang der Ufermauer durch einen Umschlagsbetrieb.

In diesem werden mit einem 10 m hohen Portalkran Kies und Schotter von Schiffen und auf Bahnwagen umgeladen.

Beim Entladen der Schiffe befinden sich somit Fussgänger des Uferwegs im Schwenk- und Hebebereich der Greiferschaufel des Portalkrans. Daraus resultieren Gefährdungen, welche im schlimmsten Fall zu Personenschäden mit Todesfolge führen können.

Um die Sicherheit der Benutzer des Uferwegs zu gewährleisten, wurde zusammen mit der Betreiberin AG Balmholz vereinbart, den Uferweg im Abschnitt 4 ab Beginn des vom Portalkran überfahrenen Areals und den Abschnitt 5 während dem Betrieb des Krans zu sperren. Eine elektromechanische Begrenzung des Krans und somit eine Verkleinerung der Sperrzone kann je nach Bedürfnis und Erfahrungsstand angepasst werden.

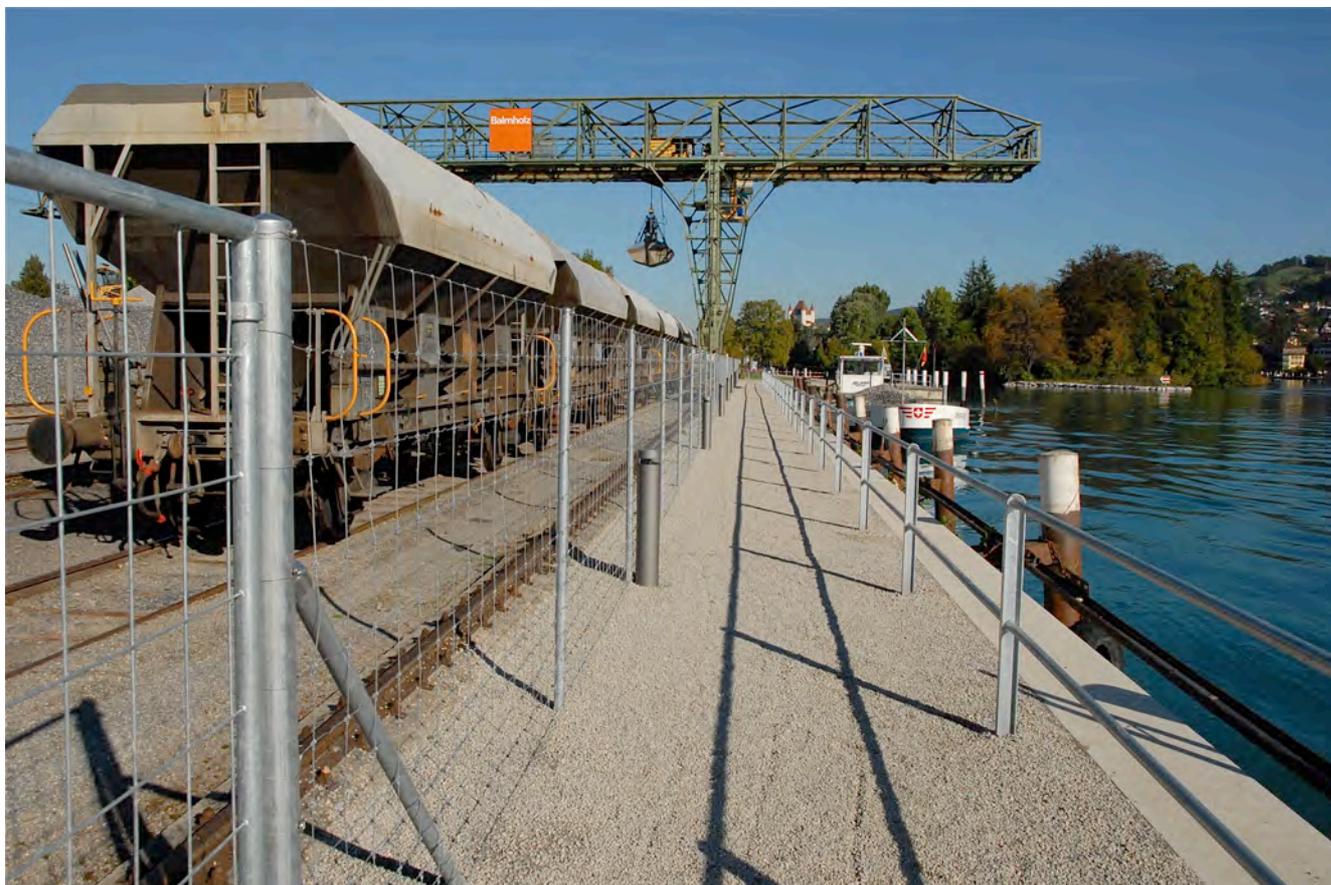


Abb. 12: Der Abschnitt «Kiesumschlag» unter dem Portalkranbereich

**Gestaltung**

Die Gestaltung fügt sich in die industrielle Umgebung ein und weist keine besonderen Merkmale auf. Das Zweiholm-Geländer entspricht demjenigen der BLS-Schiffahrtsländten.

**Kunst am Ufer**

Im Übergang vom Abschnitt «Kiesumschlag» zum Abschnitt «Kohlenweiher» ist die Eisenplastik «Das wehrhafte Handwerk» von Bernhard Luginbühl aus dem Jahre 1962 integriert.

**Abschnitt 6 «Kohlenweiher»**

Hinter den Rangiergleisen der Kiesumladestation führt der Uferweg entlang des Kohlenweiher in Richtung Seestrasse. Parallel zur Seestrasse wird der Kohleweiher mit einem 36 m langen und 2.00 m breiten Steg überquert. Im Bereich des Schwenkkrans zur Bootseinwasserung wird der Uferweg zu einem Platz verbreitert, so dass das Publikum um die Gefahrenzone des Krans herum geführt werden kann.

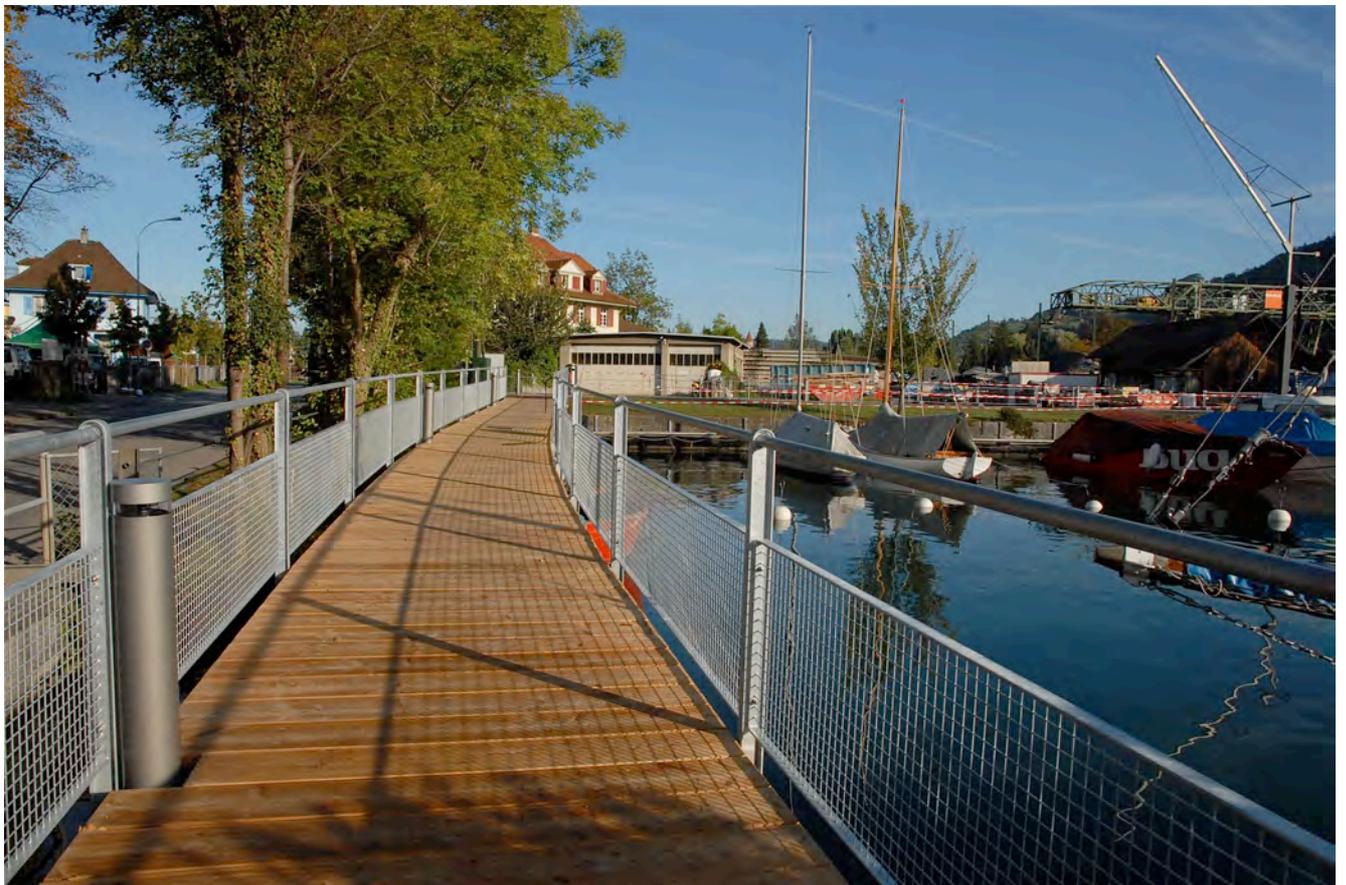


Abb. 13: Der Steg über den Kohlenweiher

**Gestaltung**

Die Gestaltung fügt sich in die industrielle Umgebung ein. Die Gestaltung des Stegs entspricht derjenigen im Abschnitt 1 „Schiffahrtskanal“. Am südlichen Ende der Gleisanlagen ist im Belag des Uferwegs – als weitere Spur der Scherzliker Verkehrsgeschichten<sup>5</sup> – die alte Drehscheibe sichtbar, über welche einzelne Güterwagen und kleinere Lokomotiven zum Kohlenweiher verschoben werden konnten.

**Abschnitt 7 «Seestrasse»**

Südlich des Kohlenweihers führt der Uferweg aus baurechtlichen und praktischen Gründen seeseitig entlang der Seestrasse über einen neu angelegten Gehweg (107 m) und über ein bestehendes Stück Trottoir (52 m) bis in den die Kirche Scherzliken umgebenden Park und den Schadaupark.

**Gestaltung**

Die Gestaltung fügt sich in das bestehende Strassenbild der Seestrasse ein. D.h.: die neuen Trottoirs werden durch Einfriedungen begleitet, welche entlang der beiden Privatparzellen unterschiedlich und nach Wunsch der Eigentümer und Eigentümerinnen gestaltet sind.



Abb. 14: der neue «Uferweg» entlang der Seestrasse mit versetzten privaten Einfriedungen

### Das Ganze: Gemeinsame Gestaltungsmerkmale

Trotz der unterschiedlichen Gestaltung der einzelnen Abschnitte sind einige gemeinsame oder übergeordnete Gestaltungsmerkmale erkennbar:

Materialien	Ein Containerunterstand und sämtliche Stegtragwerke, Geländer, Zäune, Tore, Warn- und Informationstafeln sind – in Übereinstimmung mit der individuellen und bahntechnischen Nachbarschaft – in feuerverzinktem Stahl konstruiert.
Beleuchtung	Das Beleuchtungskonzept des Uferwegs wird vom Lichtplan der Stadt Thun abgeleitet. Dieser sieht vor, ufernahe Wege durch landseitig und tief liegende Leuchtmittel auszuleuchten, um die Sicht auf das Wasser nicht zu stören. Der Leuchtentyp wurde in Zusammenarbeit mit dem Lichtplaner Jörg Wiederkehr und der Energie Thun AG bestimmt: eine runde Pollerleuchte vom Typ «i-way» von i guzzini.
Modularsystem	Die Abstände von Stegquerträgern, Geländer- und Zaunpfosten (3.00 m), Stegstützen (6.00 m) und Pollerleuchten (12.00 m) folgen – mit wenigen Ausnahmen – einen modularen Raster, welcher in der Regel auch den Rhythmus der übrigen Uferweggestaltung bestimmt.
Möblierung	Elektroverteilkästen, Abfallbehälter, Sitzbänke und Rettungsringe sind Produkte, welche die Stadt heute im gesamten Stadtgebiet verwendet.
Kunst am Ufer	Auf Initiative der städtischen Kulturabteilung werden entlang der Uferwege Kunstwerke aufgewertet und präsentiert, welche bisher an unvorteilhaften Standorten platziert gewesen sind und zusammen mit den Spuren der Verkehrsgeschichten oder den historischen Bauten eine Art Kulturmeile bilden <sup>6</sup> . Die Standorte und die Ausrichtung der Skulpturen sind in Zusammenarbeit mit der Künstlerin Heidi Locher bzw. mit den Nachkommen des Künstlers Bernhard Luginbühl ermittelt worden.



**Die Kosten: Fr. 3.63 Mio. oder weniger**

Kostenvoranschlag, KV (= Kreditrahmen) Stand 31. August 2010:

Honorare und Gebühren	– Honorare inkl. Nebenkosten	CHF	547'820	
	– Gebühren für Baugesuch	CHF	10'000	
	– Anschlussgeb. Energie Thun AG	CHF	6'000	<b>CHF 563'820</b>
Baukosten	– Abschnitt 1: Schifffahrtskanal	CHF	758'388	
	– Abschnitt 2: Garten	CHF	166'155	
	– Abschnitt 3: Bahnhof	CHF	93'863	
	– Abschnitt 4: Ländte	CHF	252'923	
	– Abschnitt 5: Kiesumschlag	CHF	361'812	
	– Abschnitt 6: Kohlenweiher	CHF	616'639	
	– Abschnitt 7: Seestrasse	CHF	142'625	<b>CHF 2'392'405</b>
Land und Rechte	– Vorübergehende Landbeanspruch.	CHF	1'955	
	– Dauernde Landbeanspruchung	CHF	74'800	
	– Landerwerb	CHF	22'500	
	– Handänderungskosten	CHF	9'925	<b>CHF 109'180</b>
Unvorhergesehenes (ca. 10%)				<b>CHF 306'605</b>
Total exkl. MWST				<b>CHF 3'372'000</b>
	7.6% MWSt. (gerundet)			CHF 258'000
Total inkl. MWST				<b>CHF 3'630'000</b>

- Die Genauigkeit der Kostenermittlung beträgt  $\pm 10\%$  (Preisbasis erstes Quartal 2009).
- Die der Kostenermittlung zugrunde gelegte Kennzahlen basieren auf aktuellen Marktpreisen.
- Dem Kostenvoranschlag liegen die Bauprojektpläne datiert vom 31. August 2010 zu Grunde.

Der KV wird hier z.g.Z. durch die Bauabrechnung ersetzt. Die Prognose zum Zeitpunkt der Eröffnung (21. September 2011) lautet: der Kreditrahmen wird eingehalten.

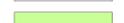
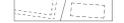
## Quellen

- 1) ARGE B+S AG / Lohner + Partner GmbH: Tiefbauamt der Stadt Thun; Uferweg Bahnhof-Schadau, Technischer Bericht; 31. August 2010
- 2) Vgl. dazu: Heinrich Kasimir Lohner: «Nid naala gwinnt!», Planung, Projektierung und Realisierung des Uferwegs vom Bahnhof Thun in die Schadau; Thun, im September 2011; auf: [www.lohnerpartner.ch](http://www.lohnerpartner.ch)
- 3) Dazu werden z.Z. (2011/12) unter der Leitung des Planungsamt der Stadt Thun eine Arbeitsplattform aufgebaut, Ideenworkshops durchgeführt und ein Masterplan erarbeitet
- 4) Stadt Thun, Planungsamt: Uferschutzplan Bahnhof-Schadau; 19. Dezember 1997, Genehmigt durch den Gemeinderat am 30. Januar 1998, durch den Stadtrat am 27. Februar 1998 und durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern am 20. Juli 1998
- 5) Vgl. dazu: Heinrich Kasimir Lohner: Scherzlicher Verkehrsgeschichten, zur Eröffnung des Uferwegs vom Bahnhof Thun in die Schadau; Thun, Im September 2011; auf: [www.lohnerpartner.ch](http://www.lohnerpartner.ch); gekürzter Abdruck im Jahresbericht 2010 der Stiftung Schlossmuseum Thun
- 6) Mediencommuniqué der Stadt Thun zur Eröffnung des Uferwegs am 21. September 2011

## **Anhang**

Gestaltungsplan im Massstab 1:1'000



-  Steg
-  chaussierter Uferweg (Mergel)
-  Grünfläche
-  Hartbelag bestehend / Hartbelag neu
-  bestehende / neu zu pflanzende Hochstammblume
-  bestehende Hecke
-  Pollerleuchten / Schutzzaun
-  Hinweis auf früheren Zustand / Abbrüche
-  Kranbereich
-  Warntafel / Sperrung Kranbereich
-  Skulptur

