

# «Das Verkehrssystem rund um die Stadt

**Thun** Die zweite längere Bauetappe zwischen Berntor und Lauitor steht an. Kreisoberingenieur Markus Wyss und Thuns Bauvorsteher Herausforderungen. Ein Gespräch über die Grenzen des Verkehrs, ärgerliche Staus und beratungsresistente Autofahrer.

**Gabriel Berger** (Interview)

**Wären die Arbeiten zwischen Lauitor und Berntor ein Marathon, befinden wir Verkehrsteilnehmer uns heute, kurz vor dem Start der 2. Bauetappe, bei Kilometer 21. Einverstanden?**  
Markus Wyss: Wenn wir die Bauzeiten vom letzten mit diesem Jahr vergleichen, dann sind wir schon ein wenig weiter. 2019 bauen wir «nur» noch während vier Monaten.

**Konrad Hädener:** Was den Kanton anbelangt, trifft es sicher zu, dass mehr als die Hälfte der Arbeit getan ist. Seitens der Stadt folgen 2020 und 2021 noch die Sanierung und Erneuerung der Achsen Maulbeerplatz–Lauitor und Guisanplatz–Berntorplatz. Dort werden die Auswirkungen auf den Verkehr regional gesehen aber geringer ausfallen als bei den jetzigen Arbeiten.

**2018 hagelte es kurz nach Baustart Kritik. Es wurden politische Vorstösse und Petitionen lanciert. Wie überrascht waren Sie über das Ausmass der Auswirkungen und der Reaktionen darauf?**

**Hädener:** Überraschend waren vor allem die unmittelbaren Auswirkungen auf die Geschäfte in der Marktgasse und der Unteren Hauptgasse. Diese Gassen entvölkerten sich ja schon wenige Tage nach Baustart. Der negative Effekt auf die Läden in diesem Gebiet war nicht von der Hand zu weisen. Das sonstige Verkehrsgeschehen war hingegen etwa so zu erwarten gewesen.

**Wyss:** Je näher der Baustart 2018 rückte, desto mehr bereitete er mir Bauchschmerzen. Wir haben inzwischen genügend Erfahrungen mit grossen Baustellen, um zu wissen, dass es jeweils hefti-

ge Reaktionen gibt. Diese trafen dann auch ein – teilweise durchaus sachlich, teilweise absolut unsachlich. Es war eine belastende Situation, mit all diesen Reaktionen umzugehen.

**Zurück zum Status quo. Inwiefern waren die letzten knapp vier Monate ohne diese Baustellen ein Abbild der künftigen Thuner Verkehrsrealität?**

**Wyss:** Wir sind davon noch relativ weit weg. Nebst den Provisorien, den anstehenden Baustellen in der Innenstadt, sind ja etwa auch noch die Bauarbeiten des Astra (Anm. d. Red.: Bundesamt für Strassen) bei den beiden Autobahnanschlüssen im Gang. Wir stellen aktuell eine markante Verkehrsverlagerung, etwa auf die Allmendstrasse, fest und glauben, dass dies einen Zusammenhang hat mit den Stausituationen beim Anschluss Thun-Nord. Das Gleichgewicht wird sich also erst einstellen, wenn auch die Bauarbeiten auf der A6 abgeschlossen sind.

**Hädener:** Aktuell haben wir in der Innenstadt diverse private Baustellen, etwa auf der Aarestrasse, die die Gesamtsituation beeinflussen. Es dauert in der Tat noch eine Weile, bis sich die «neue Realität» einstellt.

**Wyss:** Wir haben den Eindruck, dass das Verkehrssystem rund um die Stadt derzeit unglaublich labil ist. Es gibt Tage, an denen es morgens wie abends in den Spitzenstunden gut läuft. Handkehrum gibt es Tage, an denen es auf bestimmten Achsen zu Staus kommt, wo auch für uns nicht ersichtlich ist, was genau dazu geführt hat. Da spielen sehr viele Faktoren mit rein. Es kann durchaus sein, dass eine kleine Störung bei einer privaten Baustelle plötzlich alles aus dem Lot bringt.



Kreisoberingenieur Markus Wyss (l.) und der Thuner Bauvorsteher Konrad Hädener sprechen auf der Redaktion dieser Zeitung über die anstehenden

Bauarbeiten und die gesamte Verkehrssituation in Thun. Foto: Patric Spahn

# ist derzeit unglaublich labil»

Konrad Hädener beziehen im Interview Stellung – zu den Problemen, die es im vergangenen Jahr gab, und zu den bevorstehenden

«Je näher der Baustart 2018 rückte, desto mehr bereitete er mir Bauchschmerzen.»

**Markus Wyss**  
Kreisoberingenieur Kanton Bern

«Bei Kontrollen werden an beiden Orten etwa gleich viele Automobilisten angehalten.»

**Konrad Hädener**  
Gemeinderat Stadt Thun (CVP) zu fehlbaren Automobilisten auf den beiden Einbahnachsen in der Innenstadt

**Hädener:** So oder so ist es ein Zeichen, dass wir mit dem aktuellen Verkehrssystem nah am Limit laufen.

**Ein Ärgernis sind die meist langen Staus auf der Hofstettenstrasse. Besonders zu den Stosszeiten und am Wochenende haben sie kaum abgenommen – wenn überhaupt. Ist da nach Abschluss der 2. Bauetappe Besserung zu erwarten?**

**Wyss:** Es gibt aktuell nicht jeden Tag Stau auf der Hofstettenstrasse. Wir erkennen aber, dass es derzeit häufig Rückstaus ab dem neuen Kreisel beim Schlossbergparking gibt. Es hat in diesem Abschnitt eine weitere Baustelle der Spital STS AG und provisorische Fussgängerstreifen. Diese Störungen sind momentan verantwortlich für die Staus. Wir hoffen, dass sich die Situation nach dem Ende sämtlicher Bauarbeiten bessern wird.

**Sprechen wir über das Einbahnregime auf der Allmendbrücke und dem Abschnitt Sinnebrücke/Obere Hauptgasse. Von aussen erhält man den Eindruck: An erstgenanntem Ort funktioniert es, am zweiten (noch) nicht wirklich ...**  
**Hädener:** Die Statistiken der Polizei zeigen, dass die Unterschiede auf den zwei Achsen nicht so gross sind. Bei Kontrollen werden an beiden Orten etwa gleich viele Automobilisten angehalten. Wir haben schon darüber diskutiert, ob die Signalisation beim Lauitor in Richtung Freienhofgasse ausreichend ist. Baustellenbedingt halten wir aber an der aktuellen fest. Wer angibt, er habe die Verbotstafel nicht gesehen, bei dem hilft wohl auch ein anderes Schild nichts.

**Wie eigene Recherchen zeigten, fahren in der Freienhofgasse täglich immer noch Dutzende Automobilisten in die falsche Richtung. Wieso wird dieses Verbot so schlecht beachtet?**

**Wyss:** Einigen Automobilisten fehlt schlicht und einfach der Wille, sich an die Spielregeln zu halten. Jede Veränderung eines Verkehrssystems ist am Anfang schwierig, aber Thun ist nicht die erste und wird auch nicht die letzte Stadt sein, in der Gewohnheiten geändert werden müssen.

**Sie könnten auf die harte Tour auf das Fehlverhalten reagieren und zum Beispiel bei der Einfahrt in die Obere Hauptgasse versenkbare Poller installieren, die nur von Busfahrern bedient werden können ...**

**Wyss:** Solche Planspiele existieren derzeit nicht. Wir gehen immer noch davon aus, dass – sobald einmal alle Baustellen aufgehoben sind – auch die Fehlbaren erkennen werden, dass es sich nicht lohnt, gegen die Spielregeln zu verstossen. Versenkbare Poller hätten zudem den Nachteil, dass die Busse jeweils ein paar Sekunden warten müssten, was sich wiederum auf den Verkehrsfluss auswirken würde. Sollten wir feststellen, dass auch nach längerer Zeit immer noch viele Automobilisten das Einbahnregime missachten, wäre es denkbar, dass wir zum Beispiel bei der Einfahrt einen andersfarbigen Strassenbelag oder eine andere Belagsstruktur einsetzen.

**Wie hoch ist eigentlich eine Busse, wenn man in der falschen Richtung in die Einbahn fährt?**  
**Hädener:** 100 Franken.

**2018 begleiteten diverse flankierende Massnahmen – etwa**

**das Pendlerschiff nach Hünibach oder zusätzliche Velospotstationen in Hünibach und Steffisburg – die Bauetappe. Dieses Jahr wird darauf verzichtet. Wieso?**

**Hädener:** Jene zwei Massnahmen, die Sie ansprechen, gibt es diesmal nicht – andere dagegen schon. Beim Pendlerschiff zeigte eine Auswertung, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht stimmt. Auch die umliegenden Gemeinden stimmten mit uns überein, dass sich eine Fortsetzung nicht lohnen würde. Beim Velospot sieht die Lage ähnlich aus: Wir probierten es 2018 mit den zusätzlichen Stationen, verzichteten dieses Jahr aber darauf – aufgrund mangelnder Nachfrage. An den Vergünstigungen für das bestehende Velospot-Angebot halten wir dagegen fest.

**Bei den verbleibenden Arbeiten existiert ein Bonus-Malus-System für die beteiligten Bauunternehmen. Wie gross sind die Chancen, dass die Bauphase vor dem 5. Juli beendet werden kann?**

**Wyss:** Ich gehe davon aus, dass wir am 5. Juli fertig sein werden, und hoffe auch, dass wir keine Überraschungen erleben, die zu einer Verlängerung der Bauzeit führen. Es wäre vermessen, die Aussage zu wagen, dass wir wesentlich früher abschliessen können. Es wird im Übrigen auch nicht möglich sein, dass während der ganzen vier Monate permanent zweischichtig gebaut wird. Hierzu bestehen einfach zu viele Abhängigkeiten innerhalb der Bauabläufe.

Das vollständige Interview mit Konrad Hädener und Markus Wyss lesen Sie online auf der Website dieser Zeitung.

## Längere Tagesarbeitszeiten machen kürzere Bauphase möglich

In zehn Tagen beginnt die zweite Phase der Bauarbeiten zwischen Berntor und Lauitor in Thun. Sie dauert diesmal bis zum 5. Juli. Die kürzere Gesamtbauzeit wurde möglich, weil nun täglich bis zu 17 Stunden gearbeitet werden darf.

«Es ist gleich und doch nicht gleich wie 2018», sagte der Thuner Bauvorsteher, Gemeinderat Konrad Hädener (CVP), an der gestrigen Medienorientierung im Rathaus. Die Rede ist von den umfangreichen Strassenbauarbeiten am Lauitorstutz, auf der Burgstrasse und rund um den Berntorkreisel. Die erste Etappe erstreckte sich letztes Jahr vom April bis in den November hinein. Besonders zu Beginn sorgten die Sperrungen, Umleitungen und Staus in der Innenstadt für grossen Unmut bei Politik, Gewerbe und weiteren Direktbetroffenen (wir berichteten mehrmals, vgl. auch Interview oben).

**Noch vier statt acht Monate**  
Stadt und Kanton als Bauherren stellten bereits 2018 in Aussicht, dass die zweite Bauetappe kürzer ausfallen werde. Dies trifft nun ein. Sie dauert vom Montag, 11. März, bis zum Freitag, 5. Juli – unmittelbar vor den Sommerferien. Längere Tagesarbeitszeiten haben die Straffung auf vier Monate möglich gemacht. So ist es

den Bauunternehmen gestattet, am Berntorplatz werktags von 6 bis 23 Uhr und bei Bedarf samstags von 6 bis 12 Uhr zu arbeiten. «Vereinzelte kann es zu Nachtarbeit kommen», schreiben die Stadt und der Kanton in einer gemeinsamen Mitteilung. «Die Armbrustschützen der Kadetten haben ihr Training freundlicherweise auf den Samstagmittag verlegt», erklärte René Wüthrich, Projektleiter Berntorkreisel beim Oberingenieurkreis I, mit Blick auf die Innenstadterund ums Knabenschützenhaus.

Am Lauitorstutz beschränkt sich die Schicht auf die Zeit von 7 bis 18 Uhr wochentags. Einzig die Arbeiten am Chratzbachkanal in der Strassenmitte werden im April vorübergehend ebenfalls Nachtarbeit nötig machen.

**Burgstrasse erneut Einbahn**  
Während letztes Jahr am Berntor vor allem Werkleitungen gebaut und verlegt und am Lauitorstutz die Mauer rechts abgebrochen wurde, geht es dieses Jahr insbesondere um die Umgestaltung

der Strassenräume. Der Lauitorstutz erhält bergwärts einen separaten Radstreifen und ein neues Trottoir; der Berntorkreisel wird ab der Einfahrt Bernstrasse bis und mit Ausfahrt Burgstrasse mit einer zweiten Spur ausgestattet. «Das erhöht an beiden Orten die Sicherheit und die Verkehrskapazität und verbessert den Verkehrsfluss», so Wüthrich. Auf der Burgstrasse wird überdies zwischen dem Kreisel Schlossberg-Parking und dem



Die Burgstrasse ist ab 11. März während vier Monaten wieder nur Richtung Berntorkreisel befahrbar. Foto: Patric Spahn

Lauitorstutz der Strassenraum verbreitert, um auf Höhe des Neubaus der Spital STS AG eine neue Linksabbiegespur zu realisieren.

«Die Verkehrsführung bleibt im Wesentlichen gleich wie 2018. Alternativen sind kaum möglich», sagte Wüthrich. Das bedeutet, dass – zusätzlich zu den bestehenden Einbahnachsen Allmendbrücke und Sinnebrücke/Oberer Hauptgasse – während vier Monaten auch auf der Burg-

strasse wieder Einbahn in Richtung Berntorkreisel gilt (mit Ausnahme eines kurzen Abschnitts ab Kreisel Schlossberg-Parking Richtung Berntor). Der Umbau des Berntorkreisels erfolgt in drei Phasen mit je unterschiedlicher Busführung. In der mittleren Phase, während sechs Wochen in April und Mai, verkehren die STI-Busse via Untere Hauptgasse, was die Aufhebung von sechs Parkplätzen in der Markt-gasse bedingt. «Wir haben diese mittlere Phase – auch mit Blick auf die letztjährigen politischen Vorstösse – auf das absolute Minimum reduziert», erklärte Gemeinderat Konrad Hädener.

**Mehr Autofahrten in Thun**  
Kreisoberingenieur Markus Wyss erinnerte daran, dass sowohl die letzte wie auch die diesjährige Bauetappe letztlich eine Folge der Verkehrsstudie ist, die 40 verschiedene Institutionen schon im Jahr 2003 erarbeitet haben – darunter umliegende Gemeinden, politische Parteien, Leiste, Verkehrs- und Wirtschaftsver-

bände. «Alle standen damals hinter den getroffenen Lösungen», so der Kreisoberingenieur.

Um Staus während der vier Monate zu vermeiden, riet Wyss unter anderem, wann immer möglich auf Bus und Velo umzusteigen. In diesem Zusammenhang präsentierte er eine Studie des Bundesamts für Statistik. Demnach nahm in Thun und der Agglomeration zwischen 2005 und 2015 der Anteil jener Fahrten zu, bei denen der motorisierte Individualverkehr statt Velo und ÖV zum Zug kamen – etwa im Gegensatz zu Bern und Biel, wo der Anteil sank. «Das ist erstaunlich, wenn man bedenkt, dass hier 80 Prozent aller zurückgelegten Fahrten kürzer als fünf Kilometer sind», meinte Wyss.

**Gabriel Berger**

Alle Informationen zum Verkehrsregime (laufend aktualisiert) und Gutscheine für ÖV-Vergünstigungen gibt es online unter [www.verkehrszukunft-thun.ch](http://www.verkehrszukunft-thun.ch). Auskunfts-Telefon: 033 223 55 12.

ANZEIGE

**Eine exclusive Brille muss nicht teuer sein. Brille: Fielmann.**

Fielmann zeigt Ihnen die ganze Welt der Brillenmode – zum garantiert günstigsten Preis. Denn Fielmann bietet Ihnen die Geld-zurück-Garantie. Sehen Sie das gleiche Produkt noch 6 Wochen nach Kauf anderswo günstiger, nimmt Fielmann die Ware zurück und erstattet den Kaufpreis.

<b>Moderne Komplettbrille</b> mit Einstärkengläsern, 3 Jahre Garantie.	<b>47.50 CHF</b>
<b>Sonnenbrille in Ihrer Stärke</b> Metall oder Kunststoff, Einstärkengläser, 3 Jahre Garantie.	<b>57.50 CHF</b>

**Fielmann**

**Brille: Fielmann.** Internationale Brillenmode in Riesenauswahl zum garantiert günstigsten Preis. Mehr als 700x in Europa. 40x in der Schweiz. Auch in Ihrer Nähe: **Thun**, Bälliz 48, Telefon: 033 225 01 50. Mehr unter [www.fielmann.com](http://www.fielmann.com)