Wenn die Blechlawine durchs Quartiersträsschen rollt

Verkehr in Thun Anwohnende im Riedquartier sind ernüchtert: Bei Stau auf der Hofstettenstrasse wählen seit Jahren viele Autofahrende den Schleichweg durchs Quartier. Was würde Abhilfe schaffen?

Gabriel Berger

«Wir wollen nicht den Fünfer und das Weggli, aber wir wünschen uns gleich lange Spiesse für alle», sagt Toni Besutti, Anwohner der Wartbodenstrasse. Das sei aktuell nicht der Fall. «Sobald es unten zu stauen beginnt, sind wir das Überlaufbecken», doppelt Nachbarin Silvia Müller nach. Das Quartier badet ein Stück weit aus, dass Stadt und Kanton die Thuner Innenstadt vom Verkehr entlasten wollen.

Müller, Besutti und auch René Lüthi leben seit Jahren im Riedquartier, welches – leicht erhöht am Hang gelegen – stimmungsvolle Blicke auf Thunersee und die Oberländer Bergwelt gewährt. Sie seien sich dieser privilegierten Wohnlage bewusst, erwähnen die drei einhellig. Weiter unten, entlang der Hofstettenstrasse und am rechten Seeufer, kommt es zu den Stosszeiten und an schönen Sonntagnachmittagen regelmässig zu teils kilometerlangen Staus.

Zahlreiche genervte Autofahrende verlassen in solchen Situationen die Kantonsstrasse und weichen aus auf die schmalen Hangsträsschen in Oberhofen, Hilterfingen, Hünibach und eben im Riedquartier in Thun. Hier im Wartboden befindet sich sozusagen der Flaschenhals: Der Weg führt durch ein Waldstück auf die Goldiwilstrasse, von wo aus man weiter nach Goldiwil und Heiligenschwendi oder aber nach Steffisburg und ins weitere Umland gelangt. «An einem Sonntagnachmittag im Sommer habe ich während einer einzigen Stunde mal 270 aufwärts- und 40 abwärtsfahrende Autos gezählt», erzählt Toni Besutti.

«Das Terrorregime von Google»

Das Problem mit dem Ausweichverkehr ist im Riedquartier seit mehreren Jahren mal mehr, mal weniger akut vorhanden. Jüngst hat sich die Situation wieder zugespitzt. «Wieso das so ist, wissen wir nicht. Möglicherweise hängt es mit der Baustelle auf der Steffisburgstrasse zusammen», mutmasst René Lüthi. Wochentags, circa zwischen 16.30 und 18 Uhr, sind es – wie sich auch bei einem Augenschein dieser Zeitung vor Ort zeigt – vor allem Lieferwagen von Gewerbebetrieben, deren Fahrerinnen und Fahrer der Feierabendkolonne Richtung Lauitorkreisel entgehen wollen.

An Sonn- und Feiertagen ist es dann jeweils der Freizeitverkehr, der sich durchs Quartier schlängelt – und dies auf einer Strasse, die so breit ist, dass lediglich ein Auto und ein Velo gut kreuzen können. Die Folgen lassen sich unschwer erahnen: «Viele weichen zwangsläufig auf Park- und Vorplätze aus. Es werden Grüncontainer umgefahren, Zaunlatten beschädigt, Natursteinmauern geschrammt. Dies führt alles immer mal wieder zu Aggressionen», sagt Silvia Müller. Sie und ihre beiden Mitstreiter aus der Nachbarschaft, die sich auch im Quartierleist engagieren, wurden wegen der Probleme schon mehrmals bei den Behörden vorstellig.

Besonders am Wochenende sind auf der Wartbodenstrasse regelmässig Autos mit Kennzeichen aus anderen Kantonen oder gar mit Nummernschildern aus ganz Europa anzutreffen. «Da unterliegen wir dem Terrorregime von Google», nervt sich Müller. Sobald der Verkehr weiter unten zu stocken beginnt, erkennt dies die Datenkrake in Echtzeit und lorst die mutmasslich ortsunkundigen Automobilisten per Navi ins Riedquartier.

Zumindest in diesem Punkt sieht René Lüthi eine mögliche (Teil-)Lösung gegen den Ausweichverkehr: «Google respektiert Zubringerdienste.» Würden in allen Hangquartieren entsprechende Schilder montiert, würde die Suchmaschine die kleinen Nebensträsschen nicht mehr als Alternativrouten angeben, glaubt Lüthi. Es existieren unter den Anwohnenden indes noch weitere Ideen, die Abhilfe schaffen könnten: temporäre Fahrverbote oder aber Poller und Schranken auf bestimmten Zufahrtsstrassen, die lediglich von der Quartierbevölkerung passiert werden könnten.

Bernstor-Baustelle als Ursache?

Einer, der sich seit Jahr und Tag mit den Verkehrsflüssen in und um Thun beschäftigt, ist Markus Wyss. Der Kreisoberingenieur weiss um die Probleme im Riedquartier – und tauscht sich mit Betroffenen regelmässig aus. Dass sich das Problem jüngst wieder akzentuiert hat, führt Wyss ebenfalls auf die Situation am Bernstor zurück: «Ich gehe davon aus, dass dies mit der Baustelle auf der Steffisburgstrasse zusammenhängt», erklärt er. Wer den allenfalls zusätzlichen Stau umgehen wolle, wähle wohl leider den Weg über den Wartboden.

> «An einem Sonntagnachmittag im Sommer habe ich während einer einzigen Stunde mal 270 aufwärts- und 40 abwärtsfahrende Autos gezählt.»
>
> **Toni Besutti**
> Anwohner

> «Es werden Grüncontainer umgefahren, Zaunlatten beschädigt, Natursteinmauern geschrammt.»
>
> **Silvia Müller**
> Anwohnerin

> «Es ist nicht alles so einfach, wie es scheint.»
>
> **Reto Schertenleib**
> Thuner Bauvorsteher (SVP)

Das am Hang gelegene Riedquartier (Bildmitte links) nahe der Gemeindegrenze von Thun und Hilterfingen. Wenn die schmalen Quartiersträsschen im Ried aus, sich der Verkehr unten auf der Hofstettenstrasse staut, weichen jeweils etliche Autofahrende auf Foto: Christoph Gerber

Dem Vorschlag der Anwohnenden, in den Hangquartieren konsequent Zubringerdienst einzurichten, steht der Kreisoberingenieur kritisch gegenüber. «Dies würde eine rigorose Kontrolle durch die Polizei bedingen», sagt Wyss. Der Kanton habe diesbezüglich Erfahrungen im Kandertal gemacht, «wo Ausweichverkehr nur verhindert werden kann, wenn die Polizei vor Ort ist».

Im Übrigen ist der Einfluss des Kantons – da es sich in den Hangquartieren um Gemeindestrassen handelt – begrenzt. Nichtsdestotrotz hatte der Oberingenieurkreis anlässlich des Verkehrsforums Thun im September 2021 vorgeschlagen, bei den wichtigsten Abzweigungen von der Kantonsstrasse «temporäre Fahrverbote aufzustellen und nötigenfalls einen Verkehrsdienst einzusetzen». Die Idee sei für gut befunden worden, steht im Forumsprotokoll. Umsetzen müssten diese Massnahmen die jeweiligen Gemeinden.

Hilterfingen behält die Situation im Auge

Anruf bei Martin Christen (Grüne), im Hilterfinger Gemeinderat zuständig für das Ressort Sicherheit. Ihm ist das Phänomen Ausweichverkehr durchaus bekannt. Der Rat habe schon vor einigen Jahren entschieden, die fünf Hangzufahrten ab der Staatsstrasse bei Bedarf temporär zu sperren, erzählt Christen. «Wir beauftragten deshalb einen privaten Sicherheitsdienst damit, bei Stau am Samstag- und Sonntagnachmittag nur Anwohnerinnen und Anwohnern die Zufahrt zu gewähren.»

Zuletzt sind laut Christen die ganz schlimmen Staus in Hilterfingen ausgeblieben. Um das Dispositiv mit den Sicherheitsdiensten an Sonntagen wieder hochzufahren, bräuchte es einen Vorlauf von ein paar Wochen. «Wir behalten die Situation im Auge und sind gewillt, Massnahmen umzusetzen», hält Christen fest, betont aber auch: «Probleme auf Thuner Boden können wir dagegen nicht lösen.»

Ähnlich klingt es in Oberhofen bei Gemeindepräsident Philippe Tobler (SVP). «Da es bei uns am Hang keine durchgehende Strasse gibt, ist das Problem weniger gross», so Tobler. Automobilisten müssten immer wieder runter auf die Kantonsstrasse wechseln, was Ausweichverkehr unattraktiv mache. Zubringerdienst? Schranken? Temporäre Fahrverbote? «Bei uns würde das alles nichts bringen. Zudem wäre auch der rechtliche Rahmen bei solchen Lösungen unklar», findet Tobler, der die genannten Ideen als «Pflästerlipolitik» bezeichnet.

Schertenleib fordert Mehrheitshaltung

Und was sagt der zuständige Thuner Gemeinderat, Reto Schertenleib (SVP), zum Problem im Riedquartier? «Wir stehen mit den Anwohnenden seit längerem in Kontakt», sagt der Bauvorsteher. Noch diesen Monat werde Tiefbauamtleiter Beat Baumann an der Versammlung des Lauenen-Hofstetten-Riedleists mögliche Lösungen skizzieren.

Schertenleib warnt jedoch vor zu hohen Erwartungen: «Es ist nicht alles so einfach, wie es scheint.» Bei einer Zubringer-Lösung etwa stelle sich die entscheidende Frage, wie weit der Perimeter gefasst würde. Unter Umständen wäre die Fahrt von und nach Goldiwil auch für die dortige Bevölkerung nicht mehr möglich. Dasselbe bei einem (temporären) Fahrverbot: Dies würde alle Verkehrsteilnehmenden gleichermassen betreffen. «Eine ellenlange Ausnahmeliste wäre rechtlich nicht erlaubt», sagt Schertenleib.

Der Bauvorsteher hält sich daher noch zurück, eine der genannten Verkehrsmassnahmen fürs Riedquartier zu verfügen. «Zuerst muss die betroffene Bevölkerung im Quartier eine Haltung entwickeln, hinter die sich eine Mehrheit stellen kann. Zudem müssten sich dann auch die Goldiwilerinnen und Goldiwiler noch äussern können», so Schertenleib.

Vor Ort verlieren die Anwohnenden derweil allmählich die Geduld. «Was hier oben regelmässig abgeht, ist ‹too much›. Und es geht einfach nicht vorwärts bei der Suche nach einer Lösung», nervt sich Silvia Müller. Und René Lüthi sagt: «Wir würden uns wünschen, dass die Behörden der verschiedenen Gemeinden am rechten Seeufer vermehrt mit einer Stimme sprechen würden.» Der Ausweichverkehr zeige, wie gegensätzlich die Interessen der Seegemeinden seien und dass nicht alle am gleichen Strick zögen. «Bei der externen Bautätigkeit am rechten Seeufer kann es nicht sein, dass mögliche Lösungen sich nur auf die Stadt Thun beziehen.»

Reger Verkehr auf der Wartbodenstrasse im Riedquartier. Viele Automobilisten nutzen das eigentlich viel zu enge Quartiersträsschen als Ausweichroute, wenn sich die Fahrzeuge weiter unten auf der Hofstettenstrasse stauen. Foto: PD

Beschädigte Zaunlatten an der Wartbodenstrasse im Riedquartier. Es ist eine der Folgen des Ausweichverkehrs. Foto: PD

Die langfristigen Lösungen

Anfang Monat hat ein erster Workshop des sogenannten Echoraums, den die Kommission Wirtschaft des Entwicklungsraums Thun (ERT) einrichtete, stattgefunden. Im Echoraum sprechen Vertreterinnen und Vertreter von Dorf- und Quartierleisten, Interessengruppen, Verbänden sowie aus Wirtschaft und Politik über die langfristige Verbesserung der Verkehrssituation in der Region Thun. Es habe sich an jenem Abend gezeigt, «dass der Handlungsbedarf gross und die Erwartungen hoch sind», teilte der ERT mit.

Als übergeordnete Ziele werden die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems am rechten Seeufer, die bessere Erreichbarkeit der betroffenen Gemeinden und die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung genannt. Bei den diskutierten Infrastrukturmassnahmen im Echoraum «hat der ‹Hübelitunnel› besser abgeschnitten als die ‹Aarequerung Süd›». Die Massnahmen sollen nun weiter geprüft und bewertet werden; der zweite Workshop mit dem Echoraum ist für Herbst 2023 geplant.

Die verliefen Abklärungen für langfristige Lösungen hatte Thuns Stadtpräsident Raphael Lanz im Herbst 2021 initiiert. Die Arbeiten in der Kommission Wirtschaft des ERT begannen parallel zum damals noch laufenden Verkehrsforum Thun. *(gbs)*

Für Hausbesitzende wird es teurer

Kanton Bern Unwetterschäden und Börsenverluste bescheren der Gebäudeversicherung Bern ein Defizit. Die Prämien steigen.

Erstmals seit 13 Jahren schreibt die Gebäudeversicherung Bern rote Zahlen. Die GVB, bei der alle rund 405'000 Gebäude im Kanton gegen Feuer- und Elementarschäden versichert sein müssen, weist für 2022 einen Verlust von 7,8 Millionen Franken aus.

GVB-Chef Stefan Dürig begründet das Minus mit einem wiederum schadenreichen Jahr und den Kursverlusten auf Aktien und Obligationen. So resultierte bei den Kapitalanlagen ein Minus von 60 Millionen Franken nach einem Plus von 99 Millionen im Vorjahr.

Dürig sagte an einem Mediengespräch, die GVB habe die Buchverluste in diesem Jahr mit der Erholung der Börsen bis dato bereits wieder wettmachen können. Dennoch haben die roten Zahlen von 2022 handfeste Folgen. Die GVB streicht die übliche Überschussbeteiligung für die Versicherten. Für das Vorjahr hatten die Berner Hauseigentümerinnen und -eigentümer total noch 30 Millionen Franken zurückerhalten. Dies via Prämienreduktion um 16 Prozent.

Höhere Prämien wegen höherer Baukosten

Gebäudebesitzende müssen nun aber aus einem anderen Grund sogar tiefer in die Tasche greifen. Die GVB erhöht dieses Jahr erstmals seit 2008 den Baukostenindex. Die Prämien steigen deshalb um rund 10 Prozent.

Der Geschäftsleiter begründet die Erhöhung mit gestiegenen Baukosten. Denn die GVB versichert den Gebäudewert anhand der Kosten, die bei einem Totalschaden ein Wiederaufbau erfordern würde. «Wir sehen, dass die versicherten Gebäudewerte nicht mehr ausreichen.» Seit Sommer 2021 seien die Baukosten deutlich gestiegen, sagt Dürig, neben der allgemeinen Inflation auch wegen Lieferkettenengpässen und Pandemiefolgen.

Platz 5 der schadenreichsten Jahre

Auch bei den Schäden zeigt der längerfristige Trend nach oben. Obwohl Grossereignisse ausgeblieben sind, belegt 2022 Platz fünf unter den schadenreichsten Jahren in der über 200-jährigen Geschichte der Versicherung. Es habe zahlreiche kleinere Gebäudeschäden gegeben, häufig wegen Starkregen oder Hagel, sagt Dürig.

Einen grösseren Elementarschaden verursachte das Emme-Hochwasser vom vergangenen Juli, welches das Hotel Kemmeriboden-Bad und weitere Gebäude in der Gemeinde Schangnau überflutete. Bei den Feuerschäden sticht der Grossband vom September in einem Gewerbekomplex in Kehrsatz heraus.

Insgesamt nahm die Schadensumme gegenüber dem noch schadenreicheren Vorjahr um ein Viertel auf 177 Millionen Franken ab. Während die Feuerschäden ziemlich konstant sind und seit den Nullerjahren um die Marke von 50 Millionen Franken pendeln, häufen sich die Elementarschäden.

Die Zunahme von Gebäudeschäden wegen Starkregen, Stürmen und Hagel ist beträchtlich. Das zeigt ein Fünfjahresvergleich: 2018 bis 2022 verzeichnete die GVB 118 Prozent mehr Schadenfälle als in den fünf Jahren zuvor. Die Schadensumme stieg um 85 Prozent.

GVB-Chef sieht Folgen der «Klimakrise»

Für Dürig ist der Zusammenhang mit dem Klimawandel klar. Er sagt es deutlich: «Wir sind direkt betroffen von der Klimakrise.»

Der GVB-Chef glaubt auch nicht, dass die Unwetterereignisse in den nächsten fünf Jahren abnehmen werden. Analysen zeigten, dass mit immer grösseren Schäden zu rechnen sei. Zuletzt sorgte Ende März der Sturm Mathis für gegen 3000 Gebäudeschäden in Höhe von 4 bis 6 Millionen Franken.

Wegen der Klimakrise richtet die Gebäudeversicherung ihre Prävention neu aus und verschiebt den Fokus weg von Feuer- und hin zu Naturgefahren. Dazu startet die GVB nicht nur eine neue Werbekampagne. Sondern sie vereinfacht auch die IT für Beitragsgesuche. So wolle die Gebäudeversicherung naturgefahrengerechtes Bauen fördern und den Schutz bei bestehenden Bauten unterstützen, sagt Dürig.

Für nachhaltiges Bauen hat die GVB 2021 zusammen mit der Berner Kantonalbank und dem Stadtberner Versorger EWB die Plattform Mykly lanciert. Kürzlich wurde diese verselbstständigt. 16 weitere Kantonalbanken beteiligten sich. Mit der Plattform wollen die staatsnahen Unternehmen insbesondere Gebäudesanierungen ankurbeln oder die Vorteile von Solaranlagen vorrechnen. «Weil viele Heizsysteme am Ende ihres Lebenszyklus angelangt sind, kommt eine grosse Erneuerungswelle auf uns zu», sagt Dürig.

Kritik am grössten Bauprojekt

Höchste Ansprüche in Sachen Nachhaltigkeit erfülle das bislang grösste Bauprojekt der GVB, die Überbauung im Burgerziel beim ehemaligen Tramdepot in der Stadt Bern. Zur Kritik an der fleischkäsefarbenen Fassade meint Dürig, Architektur sei Geschmacksache und darüber lasse sich immer streiten.

Der Bau setzt anderswo Massstäbe: CO_2-angereicherter Recyclingbeton, 100 Prozent erneuerbare Energieversorgung, 2000-Watt-Areal. Für den GVB-Chef ist das Projekt auch deshalb ein Erfolg, weil die seit längerem restlos vermieteten 67 Wohnungen und Gewerbeflächen im Dezember 2022 termingerecht bezugsbereit waren.

Julian Witschi

Privatversicherung im Minus

Neben der obligatorischen Gebäudeversicherung gegen Elementar- und Feuerschäden bietet die GVB seit 2013 auch Privatversicherungen rund um Gebäude an. Die vom Gewerbeverband Berner KMU immer wieder als unfaire Konkurrentin kritisierte Tochtergesellschaft der Monopolistin GVB schloss 2022 mit einem Verlust von 2,7 Millionen Franken ab. 2021 hatte sie erstmals ein Minus (–6 Millionen Franken) ausgewiesen. Sie konnte zwar die Prämieneinnahmen um 6 Prozent auf fast 81 Millionen Franken steigern. Doch ein negatives Ergebnis auf den Kapitalanlagen verursachte neuerlich rote Zahlen.

Die GVB erhofft sich aus den Privatversicherungen eigentlich Gewinnbeiträge und Synergien. Quersubventionierungen sind allerdings unzulässig. Kürzlich hat die GVB Privatversicherungen AG auch eine Rechtsschutzversicherung für Immobilien lanciert. Die Gruppe will so «den Schutz rund um Gebäude erweitern». *(fu)*

Die Überflutung beim Kemmeriboden-Bad ist einer der grösseren Schadenfälle im letzten Jahr. Die GVB verstärkt nun den Schutz vor Naturgefahren. Foto: Christian Pfander