

Region

Ein Nicht-Entscheid in Sachen Verkehrsversuch

Einbahnregime in Thun Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat 1,3 Millionen Franken zur teilweisen Aufhebung des Einbahnregimes in der Innenstadt. Dies, obwohl er den Verkehrsversuch selber ablehnt.

Barbara Donski
und Marco Zysset

«Es ist ein Paradoxon», sagt Gemeinderat Reto Schertenleib (SVP). Und meint damit das Stadtratsgeschäft vom 13. Juni, das sich um den Verkehrsversuch zur Teilaufhebung des Einbahnregimes in der Thuner Innenstadt dreht. Konkret beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat 1,3 Millionen Franken für bauliche und anderweitige Massnahmen. Dabei hat der Gemeinderat selber grösste Bedenken in Bezug auf die Erfolgchancen dieses Praxistests, wie Reto Schertenleib an der Medienkonferenz vom Donnerstagnachmittag ausführte.

Vier Varianten geprüft

Die kritische Haltung kommt nicht von ungefähr, sondern sei sachlich begründet. Insgesamt hat die Stadt vier Varianten anhand von Modellberechnungen und Simulationen, unter anderem auch mit Drohnenaufnahmen, eingehend geprüft. Im Wissen darum, dass «Verkehrssimulationen nicht zwingend die Realität abbilden», wie die Stadt in den Unterlagen zum Stadtratsgeschäft schreibt.

«Wir haben sehr viel Aufwand betrieben, um wirklich zuverlässige Resultate zu erhalten», meinte Stadtingenieur und Tiefbauamtsvorsteher Beat Baumann. Bereits im Vorfeld hat die Stadt zudem konkrete Erfolgs- und Misserfolgsriterien festgelegt.

Die vier Varianten beschränken sich auf eine Aufhebung des Einbahnverkehrs zwischen Bernort- und Guisanplatz. Gegenverkehr auf der Sinnbrücke war wegen der Strassengeometrie von Beginn weg keine Option. «Ein Kreuzen von zwei Autos ist in der Oberen Hauptgasse bereits kritisch», so Beat Baumann. «Für die Busse bräuchte es wie bis anhin eine Ampelanlage. Doch dann würde sich der stadteinwärts fahrende Verkehr rasch einmal bis zum Lautortkreisel zurückstauen und in der Folge auch den Maulbeerkreisel kollabieren lassen.»

Stadt bevorzugt Variante A

Aber auch die Varianten mit dem Gegenverkehr im Westen der Stadt haben ihre Tücken: So erwies sich die Variante C von Beginn weg als nicht umsetzbar und wurde nicht weiter geprüft.

Schnell einmal aus dem Rennen war nach dem Vergleich auch die Variante D, die der Verkehrsführung vor Einführung des Einbahnregimes entspricht. Dies vor allem, weil sich die Reisezeiten gegenüber heute sogar verschlechtern und Verspätungen auf den Buslinien auftreten würden. «Wenn die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs abnimmt, steigen noch mehr aufs Auto um, und wir erreichen das Gegenteil von dem, was wir angestrebt haben», sagte Beat Baumann.

Von den verbleibenden Varianten A und B bevorzugt die



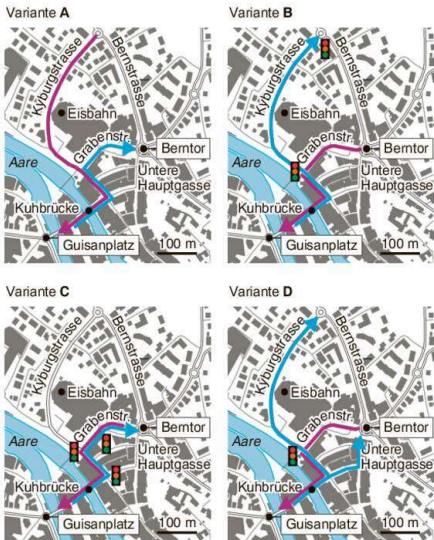
Gegner des heutigen Verkehrsregimes möchten, dass das «Einfahrt verboten»-Schild auf der Allmendbrücke abgeräumt wird. Foto: Patric Spahn

Stadt die Variante A. Hier würde der Verkehr Richtung Guisanplatz über die Kyburgstrasse und in der Gegenrichtung über die Grabenstrasse geführt.

Zwar würde die Variante B, wo die umgekehrte Verkehrsführung vorgesehen ist, kürzere Reisezeiten auf der Hofstettenstrasse mit sich bringen. Aber: «Die Stausi-

tuationen würden sich an andere Stellen der Stadt verlagern. Damit ist am Schluss niemandem geholfen», sagt Beat Baumann.

Varianten für den Verkehr zwischen Bernort und Guisanplatz



Grafik: dh / Quelle: Stadt Thun

Ziele werden überall verfehlt

Die Modellberechnungen und Simulationen ergeben, dass keine der Varianten kürzere Reisezeiten zur Folge hat, aber in allen Fällen eine Verkehrsverlagerung vom Bypass Nord in die Innenstadt stattfinden würde, was eine Mehrbelastung der Innenstadt und der angrenzenden Wohnquartiere zur Folge hat. «Das Resultat ist ernüchternd», fasst Gemeinderat Schertenleib die Situation zusammen. «Ich hatte mir viel mehr von einem Verkehrsversuch versprochen.»

Dies umso mehr, als die Kosten von 1,3 Millionen Franken sehr hoch seien. Den Hauptanteil machen dabei die Bau- und Wiederherstellungskosten in der Höhe von 430'000 Franken beim Bernortkreisel aus. Letztere würden bei einem Abbruch oder Nichterfolg des Versuchs ausgelöst. «Und nein», sagt Gemeinderat Schertenleib, «es gibt keine billigere Lösung.» Jede Einsparung gehe zulasten der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Velofahrerinnen und Fussgängern.

Und weshalb legt der Gemeinderat das Geschäft trotz der Bedenken dem Stadtrat vor? «Wir

«So wie derzeit jeder für sich wurstelt und baut, ist das Chaos nur die logische Folge.»

Philippe Tobler
Oberhofens Gemeindepräsident

haben sehr intensiv über das Vorgehen diskutiert», erklärt der Baudirektor. «Wir sind dabei zum Schluss gelangt, dass wir eine breite öffentliche Diskussion ermöglichen wollen.» Und die einzige Möglichkeit, welche die Stadterfassung dafür zulasse, sei, dem Stadtrat und damit dem Souverän ein Kreditgeschäft zu unterbreiten.

Gemeinden üben Kritik

Schon jetzt ist klar: Die Vorschläge aus Thun stossen bei den umliegenden Gemeinden auf wenig Gegenliebe. Die Gemeinden Sigriswil, Oberhofen, Hilterfingen und Steffisburg wurden zur Stellungnahme eingeladen – und äusserten sich allesamt kritisch. Knackpunkt: die veranschlagten Kosten namentlich für den Umbau des Bernortkreisels. «Den muss man nicht umbauen», sagt etwa Oberhofens Gemeindepräsident Philippe Tobler (SVP) auf Anfrage. «Mit etwas Teer können die Betonabsätze so abgeschragt werden, dass sie befahrbar sind.» Sein Wunsch: «Gerade mit Blick auf die aktuell chaotische Baustellensituation in und um Thun hätten wir einen raschen und unbürokratischen Versuch erwartet.»

Sein Amtskollege aus Hilterfingen, Gerhard Beindorff (FDP), stösst ins gleiche Horn. «Uns hat niemand aufgezeigt, wie sich die Kosten für diesen Verkehrsversuch zusammensetzen», sagt er – und fügt an: «Überhaupt werden wir schlecht abgeholt und informiert. Wir sind schwer desillusioniert.» Der Gemeindepräsident von Hilterfingen stellt sich auf den Standpunkt, dass der Gemeinde eine versuchsweise Aufhebung des Einbahnregimes versprochen worden sei. «Dass man das Ganze jetzt derart verkompliziert, ist nicht nachvollziehbar.»

Soll Kanton übernehmen?

Die beiden Gemeindepräsidenten nehmen letztlich aber auch den Kanton ins Visier beziehungsweise in die Verantwortung: «Was hier in der Region fehlt, ist jemand, der den Blick fürs Ganze hat», sagt Philippe Tobler. «So wie derzeit jeder für sich wurstelt und baut, ist das Chaos nur die logische Folge. Der Kanton muss jetzt die Führung übernehmen.»

Darum die Frage an Markus Wyss, als Obergeringenieur des Kreises I beim Kanton «Her» über den Bernortkreisel: Warum sind die Bauarbeiten, die dort nötig wären, so teuer? «Wir waren seitens des Kantons nicht in die Detailplanung involviert», sagt er, verweist aber auf die Unterlagen zur Stadtratsitzung.

Dort ist zu lesen, dass die Beton- und Belagsarbeiten am Bernortkreisel zusammen nur rund 70'000 Franken der veranschlagten 430'000 Franken ausmachen. Eine neue Lichtsignalanlage hingegen würde mit 1'430'000 Franken den grössten Teil des Geldes verschlingen.