

Leitartikel

Wir sind alle Teil des Problems – und der Lösung

Verkehr in Thun Wie gehts weiter nach dem Nein des Stadtrats zur versuchsweisen Aufhebung des Einbahnregimes?

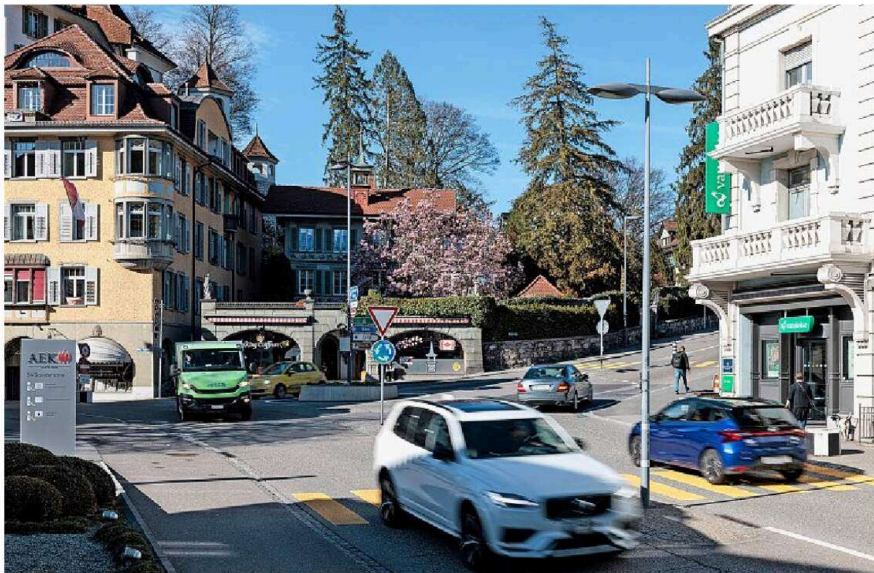
Wenige Themen schaffen es in Thun derart regelmässig in die Schlagzeilen wie der Verkehr. Die Staus und Behinderungen im Grosse Raum Bahnhof oder auf der Hofstettenstrasse sind nicht immer gleich stark ausgeprägt. Im laufenden Jahr wirken sich jedoch diverse Strassenbaustellen auf der General-Wille-Strasse und im Schwäbis in Steffisburg verheerend auf das Gesamtverkehrssystem aus; die Nerven vieler Autofahrer werden entsprechend arg strapaziert.

Im mittlerweile jahrelangen Ringen um Lösungen hat der Thuner Stadtrat vor zwei Wochen wieder einmal einen Pflock eingeschlagen: Das Parlament hat dem Versuch, das Einbahnregime für den Autoverkehr über die Aare-querenden Achsen zumindest teilweise aufzuheben, eine Absage erteilt. Das Verdikt vermag nicht zu erstaunen, denn auch der Gemeinderat selbst stand bestenfalls halbherzig hinter seinem eigenen Antrag.

Bauvorsteher Reto Schertenleib (SVP) sagte anlässlich der Debatte in Stadtrat: «Es herrscht in Thun kein Verkehrschaos, sondern eine Verkehrsüberlastung.» Was wie eine Spitzfindigkeit klingt, trifft den wunden Punkt ziemlich genau. Der Verkehr verläuft seit Jahr und Tag in geordneten Bahnen, nur sind diese Bahnen immer öfter verstopft.

«Einspruch! Ohne Einbahnregime würde sich die Situation sofort bessern», wird der eine oder die andere jetzt sagen. Selbst wenn Simulationen und Messungen in der Theorie etwas anderes prophezeien und deshalb vor einer Aufhebung gewarnt wird, sind nicht wenige Menschen in der Region davon überzeugt, dass das Einbahnregime die Wurzel allen Übels ist.

Der teils verhasste Einbahnverkehr lässt sich aber nicht mehr rückgängig machen: einerseits aus Platzgründen, denn auf der Achse Maulbeerkreisel-Lautour lässt die von jeher enge 90°-Kurve in der Freienhof-/Kreuzgasse ein Kreuzen der immer grösser werdenden



Der Lautourkreisel ist seit der Einführung des Einbahnregimes ein Nadelöhr geworden. Damit allein lassen sich die Verkehrsprobleme in Thun jedoch nicht erklären. Foto: Christian Pfander

heutigen Autos schlicht nicht mehr zu. Andererseits, weil das Einbahnregime seinen Ursprung in einem demokratisch zustande gekommenen Konsens aus den Nullerjahren hat.

Im Rahmen der Gesamtverkehrsstudie 2003 erarbeiteten der Kanton, die Gemeinden der Region sowie mehrere Dutzend Interessengruppen das Verkehrssystem der Zukunft (das zwischenzeitlich Realität ist). Damals wurden die Weichen gestellt, damit der Bypass Thun-Nord mit der Alpenbrücke realisiert wird. Damals wurde zudem entschieden, den motorisierten Individualverkehr auf andere Routen zu lenken und die Innenstadt so vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Es war gewissermassen die Geburtsstunde des Einbahnregimes.

In der Tat ist die Zahl der Autofahrten über die Aare-querenden Brücken in der Innenstadt von täglich rund 32'000 (vor Inbetriebnahme des By-

pass) auf rund 20'000 (mit Bypass) gesunken. Dank dieses Ziels, das nun erreicht ist, hatten sich Kanton und Bund ursprünglich dazu bereit erklärt, das Bypass-Projekt mitzufinanzieren und so gut zwei Drittel der anfallenden Kosten in der Höhe von 100 Millionen Franken zu tragen. Wäre der Bypass andernfalls überhaupt realisiert worden?

Zurück in die Gegenwart: Bevor allenfalls der nächste grosse Wurf gelingen und zur neuerlichen Entlastung ein Hübeltunnel oder eine Aarequerung Süd geplant und realisiert wird, wird mindestens so viel Zeit vergehen wie zwischen der zuvor erwähnten Gesamtverkehrsstudie und der Eröffnung des Bypass – realistisch betrachtet, sogar noch deutlich mehr, denn verglichen mit dem Bau eines neuen Tunnels war der Bau einer neuen Brücke ein Kinderspiel.

Nichtsdestotrotz haben beim Entwicklungsraum Thun (ERT)

die Vorarbeiten für dieses mögliche Generationenprojekt begonnen. Dabei zeigte sich, dass eine Aarequerung Süd nach heutigen Berechnungen bis zu 340 Millionen Franken, der Hübeltunnel Richtung Steffisburg fast 580 Millionen Franken kosten würde.

Es versteht sich von selbst, dass bei solchen Beträgen darauf hingearbeitet wird, dass auch Bund und Kanton via Agglomerationsprogramm wieder finanziell mitmischen würden. Ob einer der zwei Tunnel tatsächlich je Realität sein wird (wohl frühestens in den 2040er-Jahren), steht heute in den Sternen. Selbst im optimistischsten Szenario bieten die Luftschlösser schlicht keine kurz- oder mittelfristige Linderung der Thuner Verkehrsprobleme.

Was tun also? «Das heutige Modell ist nicht das Optimum, aber es ist das derzeit bestmögliche», sagte Stadtrat Jonas Baumann-Fuchs (EVP) an der

letzten Parlamentsitzung. Baumann wirkte im Verkehrsforum mit, das nach der Einführung des Einbahnregimes 2018 gegen die aufkeimenden Probleme mit den vermehrten Staus vorgehen sollte. «Bisher hat mir niemand eine bessere Alternative gezeigt, die ganzheitlich funktioniert», bilanzierte Baumann.

So sind es also – nach der Ablehnung des Versuchs durch den Stadtrat – andere Massnahmen, die voraussichtlich ab diesem Herbst am rechten Thunerseeufer Abhilfe schaffen sollen: die Einführung von Tempo 30 zwischen Hiltterfingen und dem Lautourkreisel, vorerst täglich von 15 bis 18 Uhr. Und, auf derselben Achse, die Ausstattung von vier STI-Fahrbahnhaltestellen mit Ampeln, um den ÖV zu bevorzugen und ihn damit indirekt zu fördern.

Gut möglich, dass sich die Situation dadurch (und nach dem Abschluss der eingangs

erwähnten Baustellen) wieder etwas beruhigt. Gut möglich aber auch, dass es weitere Korrekturen brauchen wird. Das System ist labil, und der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr nimmt im Grosse Raum Thun tendenziell zu und nicht ab – anders als in vielen anderen Schweizer Agglomerationen.

Ausserdem werden in naher Zukunft weitere umfangreiche Baustellen auf die Thunerinnen und Thuner zukommen – allen voran der Ersatz der Sinnebrücke. «Wir rechnen damit, dass die Brücke innerhalb der kommenden vier Jahre ersetzt werden wird», sagt Bauvorsteher Reto Schertenleib. Die Dauer der Bauzeit lasse sich heute noch nicht abschätzen. Es werde aber alles daran gesetzt, die Achse «nur so lange wie wirklich nötig» zu unterbrechen. So oder so wird dies der nächste ganz grosse Engpass in der Innenstadt werden.

Die einfachste, günstigste und mit Abstand am raschesten umsetzbare Lösung ist daher jene, die fast alle unter uns tagtäglich in den eigenen Händen und Füssen haben – der Umstieg vom Auto auf Velo, ÖV oder auf den Gang zu Fuss. Die Erkenntnis ist alles andere als neu, und sie gilt kaum für die Spenglerin mit ihrem Lieferwagen, den Chauffeur des Zügelunternehmens oder den Krankentransport.

Für ganz viele andere unter uns gibt es dagegen sehr wohl eine Wahl – und Alternativen: vermehrt eine Fahrgemeinschaft eingehen, zu einer anderen Uhrzeit (ausserhalb der Stosszeiten) losfahren oder das eigene Fahrzeug eben auch einfach mal in der Garage stehen lassen. Wir haben die Freiheit, das Auto zu benutzen, und wir haben die Freiheit, im Stau zu stehen. Auf beide Freiheiten können wir gelegentlich verzichten.



Gabriel Berger

Reisecar und Lastwagen kollidieren – mehrere Verletzte

Unfall im Simmental Bei einem Busunglück wurden gestern Mittwoch 17 Personen leicht und eine Person schwer verletzt.

Zwischen Därstetten und Oberwil im Simmental ist es am Mittwochnachmittag auf der Kantonsstrasse zu einem schweren Carunfall gekommen. Kurz nach 15.15 Uhr kollidierte ein von Zweisimmen kommender Reisecar seitlich frontal mit einem Lastwagen auf der Gegenfahrbahn, wie die Kantonspolizei Bern am Abend mitteilte.

«Um 15.45 Uhr flogen bei Weissenburg Rega-Helikopter vorbei», berichtete ein Leserreporter. «Dazu waren diverse Polizeifahrzeuge, Ambulanzen und Feuerwehrfahrzeuge im Einsatz.»

Der Lenker des Lastwagens wurde schwer verletzt und mit dem Helikopter ins Spital geflogen. 17 Personen wurden leicht verletzt und von mehreren Ambulanzteams betreut. Rund 40 unverletzte Insassen des Cars wurden für die Weiterreise nach Gesigen gebracht.

Einspurige Umfahrungen

Die Strasse blieb bis in die Nacht in beiden Fahrrichtungen gesperrt. «Schattseitig» wurde in Richtung Zweisimmen im Einbahnverkehr eine rund vier Kilometer lange, teils einspu-



Rettungskräfte, Feuerwehr und Polizei standen nach dem Busunfall im Simmental im Einsatz. Foto: PD

Die Berner Kantonspolizei ermittelt, wie es zur Kollision kommen konnte.

rige und sehr enge Umfahrung über das Oberdorf Weissenburg und Oberwil-Weissenburg eingerichtet.

Auch in der Fahrtrichtung Spiez gab es für PWs eine etwa vier Kilometer lange einspurige

Umfahrung via Aebnit und Fischbach. Schwerverkehr und Reisecars wurden in beiden Fahrrichtungen angehalten.

Der Leserreporter berichtete weiter, es hätten insgesamt mindestens acht verschiedenen Ambulanzfahrzeuge im Einsatz gestanden. «Sechs wurden von Zweisimmen in Richtung Spiez, zwei kamen von Spiez Richtung Zweisimmen hoch.» Zudem seien zwei Rega-Heli geflogen.

Die Polizei hat Ermittlungen aufgenommen.

Hans Peter Roth