Thun will den Verkehr besser lenken

Dichtestress in der Stadt Verstopfte Strassen, Stress, Stau. Dagegen will die Stadt Thun mit einem Verkehrsmanagement künftig gezielter ankämpfen.

Hans Peter Roth

Thun: Ein Maulbeerkreisel, in welchem alles stillsteht. Lange Kolonnen vor Ampeln an der Frutigenstrasse oder Talackerstrasse. Dies sind drei von vielen Beispielen aus einer Stadt, in der es täglich stockt und staut. Die Kyburgstadt hat ein Verkehrsproblem. Und dies schon lange.

«Der Strassenraum in der Region Thun ist begrenzt», konstatiert Reto Schertenleib, Direktionsvorsteher Bau und Liegenschaften der Stadt Thun: «Insbesondere in den Stosszeiten ist die Verkehrsbelastung ein Dauerthema.» Eine weitere Verkehrszunahme sei zu erwarten. Mehr und grössere Autos. Und ein noch enger getakteter ÖV.

Deshalb will die Stadt die Verkehrsströme künftig gezielter lenken und die bestehende Infrastruktur optimal nutzen, mit einem Verkehrsmanagement. Dessen Umrisse wurden am Mittwoch anlässlich einer Medienkonferenz vorgestellt.

Dichter Verkehr im Bereich Lauitorkreisel in Thun in Richtung Schlossberg-Parking. Ampeln und Tempo 30 sollen hier helfen. Foto: Christian Pfander

Verkehrsbelastung in Thun eindämmen

Zur Entlastung des Verkehrs hätten Kanton, Gemeinden und Thun schon viel unternommen, sagt Schertenleib. Er zählt auf: «Bypass Thun-Nord, Autobahnzubringer in Steffisburg, Busbevorzugung, Einbahnregimes und Ausbau des Busangebots.»

Trotzdem bleibe die Verkehrsbelastung in der Region eine Herausforderung, und der öffentliche Verkehr könne seine Fahrpläne nicht einhalten, räumt der Thuner Gemeinderat ein. «Zur Verbesserung der heutigen Situation und im Hinblick auf das zukünftig weiterwachsende Verkehrsaufkommen sind weitere Massnahmen notwendig.»

Deshalb haben der Kanton Bern, der Entwicklungsraum Thun sowie Thun, Steffisburg und Heimberg das Konzept Verkehrsmanagement vorangetrieben. Unter dem Motto «Verkehr steuern, vorwärtskommen» umfasst es 50 Massnahmen. In drei Etappen sollen diese von 2028 bis 2039 umgesetzt werden.

«Die erste Etappe fokussiert auf den Verkehrsfluss um die Innenstadt Thun», erklärt Beat Baumann, Leiter des Thuner Tiefbauamts. Diese betrifft die erweiterte Thuner Innenstadt, einen Bereich unweit des Autobahnzubringers Thun-Süd sowie um die Kreuzung der Allmendstrasse/General-Wille-Strasse. Sie soll von 2028 bis 2031 umgesetzt werden.

«Die zweite Etappe umfasst Massnahmen auf wichtigen Verkehrsachsen in der Stadt und der Region», fährt Baumann fort. Sie wäre zwischen 2032 und 2035 zu realisieren. Die dritte Etappe würde dann von 2036 bis 2039 angepackt. «Diese konzentriert sich auf Massnahmen mit lokalen Auswirkungen.»

Baudirektor Reto Schertenleib (links) und Beat Baumann, Leiter Tiefbauamt orientierten über das Konzept. Foto: Hans Peter Roth

Weniger «Stop and Go»

Erst durch ihre gesamthafte Umsetzung würden alle Massnahmen ihre volle Wirkung entfalten, betont Beat Baumann. «Ziel ist es, den Verkehr in Thun so zu steuern, dass er stetig fliesst.» Für alle Verkehrsteilnehmenden sollen Reisezeiten berechenbarer und Busfahrpläne verlässlicher werden. Grundsätzliches Ziel sei, Spitzenbelastungen im innerstädtischen Strassennetz zu reduzieren und Ausweichverkehr in die Quartiere zu vermeiden, fasst der Leiter des Tiefbauamts zusammen. Die geplanten Massnahmen umfassen Dosierungen mit Busprioriserungen und Steuerungen auf allen Zufahrtsstrecken der Innenstadt, wie zum Beispiel auf der Bernstrasse, der Allmendstrasse oder der Thunstrasse. «Damit wird ein geschlossener Dosierungsring um die Innenstadt erreicht», so Baumann.

Was bedeutet dies? «Die Dosierung erfolgt mittels Lichtsignalanlagen oder Rot-Gelb-Anlagen», führt Reto Schertenleib aus. «Dies, um zu verstopfte Kreisel zu vermeiden.» Die Fahrzeuge müssten hierzu «einige Sekunden» länger anhalten als gewohnt.

Mit Einbahn in Quartieren gegen Ausweichverkehr

«Fahrzeuglenkende werden dies nicht gross bemerken», ist der Baudirektor überzeugt. Aber in der Summe werde es viel bringen. Ziel sei weniger Stau. «Unter dem Strich wird sich die Fahrzeit verkürzen, weil man das Stop and Go nicht mehr hat.» Eine Verstetigung des Verkehrs soll mit Tempo 30 auf dem Innenstadtring erreicht werden.

Um Ausweichverkehr zu unterbinden, seien flankierende Massnahmen zum Schutz der Quartiere vorgesehen. So sollen beispielsweise Einbahnregimes eingeführt werden. «In der Summe führt dies ausserdem zu einer Reduktion von Luft- und Lärmbelastungen sowie zu einer besseren Aufenthaltsqualität in der Stadt», unterstreicht Schertenleib.

Zweite Rechtsabbiegespur auf der Allmendstrasse

Auch in den Aussenquartieren sind Massnahmen geplant: So soll etwa mit einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur beim Knoten Allmendstrasse/General-Wille-Strasse die Leistungsfähigkeit stadtauswärts erhöht werden.

«Das Verkehrsmanagement löst nicht alle Herausforderungen in der Region Thun», meint Gemeinderat Reto Schertenleib abschliessend. «Aber es ist ein guter Schritt in die richtige Richtung und ermöglicht, dass sich der Verkehr auch in Zukunft bewältigen lässt.»

Zum vorgestellten Verkehrsmanagement-Konzept äusserte sich umgehend der Lauenen-Hofstetten-Ried-Leist. Bloss ein Teil des Leist-Gebiets, nämlich Lauenen, werde im Konzept berücksichtigt. Hofstetten und das von unerwünschtem Ausweichverkehr stark betroffene Riedquartier jedoch sei in keiner der geplanten Umsetzungsetappen erwähnt.

Der Leist erwarte, dass beide Leistgebietsteile in die Planung integriert würden. Der Leist fordert, dass «entsprechende Massnahmen zum Schutz vor unerwünschtem Verkehr sowie zur Verbesserung der Sicherheit und Lebensqualität in diesen Quartieren ins Konzept aufgenommen werden».

Alle vier Jahre reicht der Entwicklungsraum Thun beim Bundesamt für Raumentwicklung ein Agglomerationsprogramm ein. Dies, um finanzielle Unterstützung für Verkehrsprojekte zu erhalten. Das aktuelle Programm, eingereicht im Mai 2025, umfasst die erste Etappe des Verkehrsmanagements für den Zeitraum 2028 bis 2031. Das nächste Programm mit weiteren 16 Massnahmen ist bereits in Planung. Es wird 2029 eingereicht.

Der Grundstein für mehr Pflegeplätze und betreute Wohnungen ist gelegt

Schärmehof in Thun Der Start für die Überbauung Bostudenpark ist erfolgt. 33 Millionen Franken werden investiert.

«Ich freue mich sehr, dass wir nach über zehnjähriger Vorarbeit das Projekt nun endlich umsetzen können», hielt Beat Wenger, Mitinhaber der Thuner Invisio AG, bei der Grundsteinlegung für die Überbauung Bostudenpark fest. Davon zeugte eine am Montag gesetzte Stahlbox mit Inhalt – unter anderem mit einer Ausgabe dieser Zeitung.

Der Neubau für ein Alterspflegeheim mit 37 Plätzen, 44 Wohnungen für betreutes Wohnen, öffentlichem Restaurant und Einstellhalle beurteilte der Bauherr als «wesentlicher und überzeugender Beitrag an das Altersangebot in Thun». Ein an den Neubau angrenzendes Gebäude an der Ecke Buchholz-/Strättligenstrasse gilt als Abschluss des Wohngebietes. Seine Nutzung ist noch nicht abgeschlossen. Klar ist aber, dass die bestehende Zahnarztpraxis in den Neubau umziehen will. Die Idee einer Kita hat sich zerschlagen. Die Überbauung soll Mitte 2027 bezugsbereit sein. Die Bauherrin Invisio AG investiert 33 Millionen Franken in den Bostudenpark.

Mangel an Pflegeplätzen in Thun

Vor vierzig Jahren baute Beat Wengers Vater Ernst Wenger im Neufeld den Schärmehof mit Alters- und Pflegeheim, Eigentumswohnungen, Restaurant, Laden für den täglichen Bedarf und weiteren Geschäften. 1998 übernahm Sohn Beat das Familienunternehmen und entwickelte es weiter.

Im kantonalen Durchschnitt weist Thun einen Mangel an Pflegeplätzen und betreuten Wohnangeboten für das Alter auf. So entstand bei Wenger die Idee für eine Erweiterung des Schärmehofs. Als in unmittelbarer Nähe die stadteigene Friedhofgärtnerei aufgegeben wurde, nutzte er die Gelegenheit.

Die Stadt Thun gab das Land im Baurecht ab und unterstützte eine Umzonung. Diverse Einsprachen aus der Anwohnerschaft – wegen der Einschränkung der Aussicht – hatten zwar keine grosse Chance, verzögerten das Vorhaben aber wesentlich.

Berner planen in Thun

Das Vorhaben wurde durch die Bauherrschaft Invisio AG (Thun) und das Architekturbüro Jordi+Partner (Bern) in einem Gutachterverfahren entwickelt. «Das hat sich bewährt», zog Beat Wenger am Montag Bilanz.

Zusammen mit den Schwesterbetrieben Schärmehof und Allmendguet könnte in Zukunft ein auf die Bedürfnisse der Wohnenden abgestimmtes Angebot geschaffen und Synergien genutzt werden. «Das unterstützt die Betriebe dabei, eine bestmögliche Pflege und Betriebsqualität sicherzustellen», zeigte sich Beat Wenger überzeugt.

Der Quartiertreffpunkt bleibt erhalten

Der Minergie-Neubau mit Solarzellen auf dem Dach soll sich «durch einen einladenden, hotelähnlichen Charakter und hohe Wohnlichkeit» auszeichnen. Die parkähnliche, öffentliche Umgebung nimmt den Charakter des südlich angrenzenden Friedhofs Schoren auf. Und was geht im Schärmehof selber? Nach dem Bezug des Neubaus Bostudenpark wird hier die Küche erweitert und das Restaurant aufgefrischt. Das wird eine kurzfristige Schliessung des Betriebes bedingen – wann genau, ist noch nicht bekannt.

«Aber er bleibt als inzwischen beliebter Quartiertreffpunkt erhalten», versicherte Beat Wenger. Betrieben werden Schärmehof und Bostudenpark von der Stiftung Bethesda – sie hat langjährige Erfahrung in der Altersbetreuung.

Nelly Kolb