14’000 Fahrzeuge pro Tag auf Thuner Tangente – jetzt soll die Strasse sicherer werden

22 Millionen für Verkehrsprojekt Die Verkehrstangente in Thuns Westen soll erneuert werden. Warum sind die Kosten deutlich gestiegen? Und kommt das Projekt dem Eidgenössischen Schwingfest 2028 in die Quere?

Michael Gurtner

Der Kreisel an der Burgerstrasse (horizontal), der Länggasse (o.) und der Allmendingenallee (u.) weicht einer Lichtsignalanlage. Foto: Christian Pfander

Es ist eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen im Strassennetz von Thun: die Tangente Burgerstrasse–General-Wille-Strasse im Westen der Stadt. Täglich verkehren auf der General-Wille-Strasse etwa 10’000 Fahrzeuge, auf der Burgerstrasse sogar rund 14’000. Mit dem Verkehrsmanagement Region Thun soll künftig der Verkehr noch stärker um das Stadtzentrum herum gelenkt werden. Zudem generieren die geplante Überbauung Siegenthalergut sowie neue Sportstätten bei der Stockhorn-Arena zusätzlichen Verkehr.

«Die Belastung wird deshalb namentlich auf der Burgerstrasse weiter wachsen», sagt der Thuner Bauvorsteher Reto Schertenleib (SVP). Schätzungen der Stadt gehen von bis zu 10 Prozent Mehrverkehr in Spitzenzeiten aus. Nun soll die Achse saniert werden. Doch mit ein bisschen Kosmetik ist es nicht getan. Das Projekt löst zahlreiche Fragen aus – wir liefern Antworten.

— Warum besteht beim «Rückgrat des Thuner Verkehrs» Handlungsbedarf?

Teils über 50 Jahre hat die Achse auf dem Asphaltbuckel. Ihre Wichtigkeit hat in dieser Zeit deutlich zugenommen: Sie bildet heute laut Schertenleib mit dem 2017 eröffneten Bypass Thun Nord schlicht «das Rückgrat des städtischen Strassenverkehrs und entlastet die Quartiere und die Innenstadt».

Der rund 1750 Meter lange Bereich müsse saniert und den heutigen Normen und Bedürfnissen angepasst werden – etwa, was die Entwässerung betreffe. Dabei soll die Strasse von heute 8 bis 9 auf 11,30 Meter verbreitert werden – mit beidseitigen, je 2,30 Meter breiten Velowegen. Die Ausnahme ist der Abschnitt Teichmatt: Dort beträgt die Breite künftig 9,60 Meter, weil die Baumreihe auf der einen und der Sicherheitszaun des Waffenplatzes auf der anderen Seite nicht verschoben werden können.

— Wieso gibt es keine Velostrasse?

Die Tangente ist als Velohauptverbindung klassiert – allerdings sind die aufgemalten Radstreifen mit 1,25 Metern zu schmal. Mit dem geplanten Ausbau für Radlerinnen und Radler will die Stadt nicht zuletzt der Veloinitiative Rechnung tragen. Diese verlangt, dass in Thun bis 2034 ein mindestens 25 Kilometer langes Velohauptroutennetz realisiert wird.

Ursprünglich war auf der Achse Burgerstrasse–General-Wille-Strasse extra für Velos ein zwei Kilometer langer Weg mit Gegenverkehr geplant. Weil die Stadt jedoch ein dafür notwendiges Stück Land nicht kaufen konnte, musste sie über die Bücher. Nun sind die Velowege am Rand der jeweiligen Fahrbahn vorgesehen – aber mittels schräg gestellten Randabschlusses klar von Fahrbahn und Trottoir getrennt.

— Was ist für den Busverkehr geplant?

Mit der neuen Buslinie 7 zwischen Steffisburg und dem Zentrum Oberland, die im Dezember 2025 als Versuchsbetrieb startete, gewinnt die Achse auch für den öffentlichen Verkehr an Bedeutung. Dank Fahrbahnhaltestellen und Busbevorzugungen bei den Ampeln soll es für den ÖV möglichst keine Verzögerungen geben. Die Haltestellen Burgerallee, Burgerallmend und Allmendhof werden neu gebaut und teilweise verschoben.

— Warum wird ein Kreisel aufgehoben?

Der Knoten Burgerstrasse–Länggasse wurde 2016 in einer Untersuchung als gefährlichster Kreisel bezeichnet – und zwar schweizweit. War einst eine Vergrösserung des Kreisels geplant, hat das Tiefbauamt die Pläne nun geändert: Neue Untersuchungen hätten ergeben, dass eine Kreuzung mit Lichtsignalen sinnvoller sei. Die Ampeln werden sich dynamisch dem Verkehrsaufkommen anpassen, um den Verkehrsfluss zu optimieren.

«Dies verbessert die Verkehrssicherheit erheblich und beseitigt einen bisherigen Unfallschwerpunkt», heisst es in den Projektunterlagen der Stadt. Der Kreisel beim Knoten Mittlere Strasse bleibt bestehen. Gefährliche Stellen werden durch Velobypässe entschärft.

— Wie viel Kulturland geht verloren – und müssen Alleebäume weichen?

Von den Bauarbeiten sind rund 21’700 Quadratmeter Bodenfläche betroffen – vorwiegend landwirtschaftlich genutzt. Der grössere Teil, 14’500 Quadratmeter, wird lediglich während der Bauarbeiten beansprucht. Definitiv überbaut werden rund 7200 Quadratmeter, davon circa 2300 auf Fruchtfolgeflächen.

Im Perimeter gibt es mehrere markante Baumreihen und Alleen. Das Projekt wurde so angepasst, dass kein einziger Alleebaum gefällt werden muss – und dass auch sonst weniger Bäume entfernt werden. Nun sind es zwei entlang der Burgerstrasse und drei beim Knoten Mittlere Strasse. Entlang der General-Wille-Strasse kommen 23 bis 27 Einzelbäume in der Hecke hinzu, die ebenfalls weichen muss – aber später neu gepflanzt wird.

Alle Bäume werden vor Ort ersetzt, an der Burgerstrasse werden zusätzlich zwei neue gepflanzt.

— Wird Tempolimit gesenkt?

Ja, im Teilbereich Teichmatt. Dort wird nach der Sanierung Tempo 50 statt 60 gelten. Diese Massnahme dient auch der Lärmminderung – auf der ganzen Länge wird zudem ein lärmreduzierender Belag eingebaut. Ansonsten bleiben die heutigen Tempolimits von 50 oder 60 km/h bestehen.

— Warum steigen die Kosten auf 22 Millionen Franken?

Ursprünglich war die Rede von rund 7 Millionen Franken für das Strassenbauprojekt. Die neusten Schätzungen gehen von 22 Millionen aus – wobei Subventionen für den Ausbau der Veloinfrastruktur, die neue Ampelanlage und den lärmarmen Belag vorgesehen sind.

Die Gründe für die höheren Kosten sind laut Reto Schertenleib vielfältig. So habe sich im Lauf der Planung herausgestellt, dass mit dem notwendigen Verfahren Planungszeit und -kosten erheblich steigen. Zudem sei zuerst eine Etappierung vorgesehen gewesen – die 7 Millionen bezogen sich lediglich auf einen Teilbereich des nun vorliegenden, gut 20 Prozent grösseren Projekts.

Verteuert wurde dieses etwa auch durch den Umbau des Kreisels Burgerstrasse–Länggasse in eine Ampelkreuzung oder die Massnahmen zum Schutz und Erhalt der Bäume. «Von den 22 Millionen Franken aus dem provisorischen Kostenvoranschlag entfallen zudem gut 3 Millionen auf Tiefbauarbeiten der Werkeigentümer und gehen nicht zulasten der Stadt», führt Schertenleib aus.

— Kommen die Arbeiten dem Esaf und den in der Nähe geplanten Bauprojekten Siegenthalergut und Fussballcampus in die Quere?

Das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest findet 2028 unmittelbar bei der Achse Burgerstrasse–General-Wille-Strasse auf der Allmend statt. Die Stadt hat dies bei der Planung berücksichtigt: Baubeginn ist explizit erst nach dem Esaf, voraussichtlich Ende 2028 – ein früherer Termin wäre laut Schertenleib auch aufgrund des langen Bewilligungsprozesses nicht realistisch.

Er betont zudem: «Weder das Projekt Siegenthalergut noch das Vorhaben Swiss Football Home werden negativ beeinflusst.» Die Areale seien jederzeit direkt erreichbar. «Selbstverständlich werden die Projekte laufend auf Schnittstellen geprüft und wo nötig aufeinander abgestimmt.»

— Wird die Achse während der Bauarbeiten komplett gesperrt?

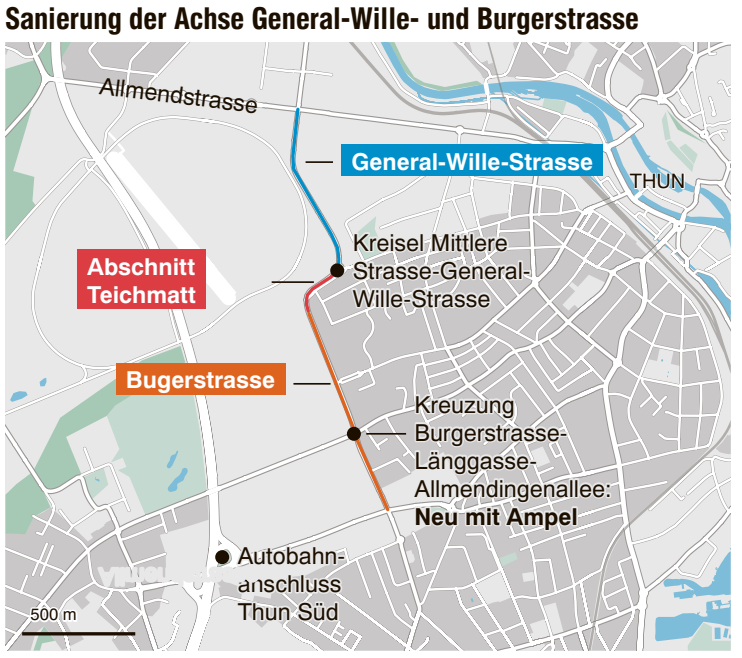
Auf der Burgerstrasse ist eine Vollsperrung vorgesehen. Der Verkehr Richtung Norden zum Bypass wird über eine provisorische Fahrbahn westlich der Burgerstrasse geführt. Auf der General-Wille-Strasse bis zum Knoten Allmendstrasse gilt dann Einbahnverkehr. Wer in die Gegenrichtung will, wird grossräumig über die Allmend umgeleitet.

Gegenüber einer halbseitigen Sperrung verkürzt sich die Bauzeit auf der Burgerstrasse nach Angaben der Stadt um mindestens sechs Monate. Nach etwa fünf Monaten soll dieser Bereich wieder für den Verkehr freigegeben werden. Abgeschlossen werden die Bauarbeiten voraussichtlich im Sommer 2031. Zu Fuss und mit dem Velo soll der Durchgang auch in der Bauphase möglich sein.

— Wann wird der Rest der westlichen Tangente – Pfandernstrasse und Strättligenstrasse – saniert und verbreitert?

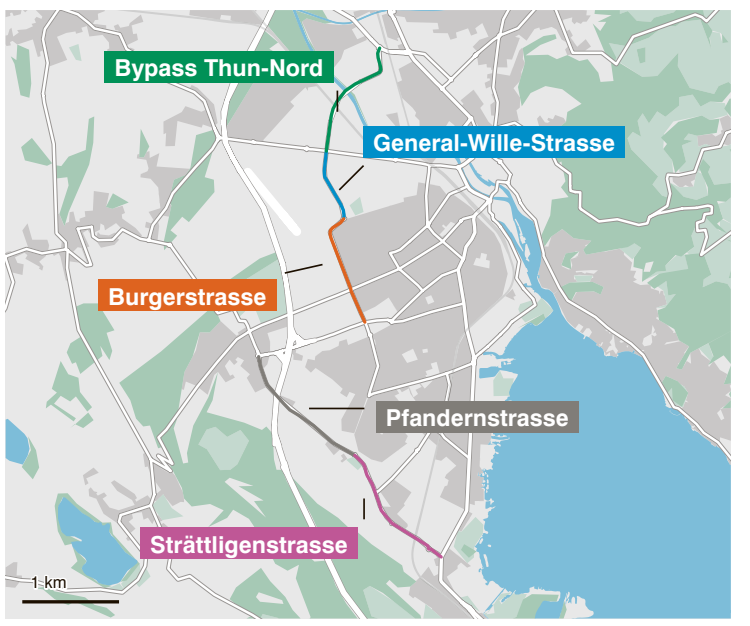
«Bis die Pfandern- und die Strättligenstrasse in Angriff genommen werden können, wird es noch mehrere Jahre dauern», hält Gemeinderat Schertenleib fest. Mit den verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen werde der Fokus in den nächsten Jahren primär auf andere Projekte gesetzt: etwa die Umsetzung der Veloinitiative, den Sportcluster und das Siegenthalergut in Thun West oder den Stadtraum Bahnhof Thun.

Sanierung der Achse General-Wille- und Burgerstrasse



Grafik: maz / Quelle: Stadt Thun / Quelle: OSM

Achse Thun-West



Grafik: maz / Quelle: Stadt Thun / Quelle: OSM

Öffentliche Mitwirkung ÜO Burgerstrasse–General-Wille-Strasse: Bis 9.2. thun.ch/mitwirkung