

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 25 (2012)  
**Heft:** [3]: Thuns Taten : Planen und Bauen an der Postkartenidylle

**Artikel:** Transit : Innenstadt und Aare erschweren seit jeher die Erschliessung des rechten Seeufers. Das Agglomerationsprogramm soll als Motor für baldige Lösungen wirken

**Autor:** Michel, Suzanne  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-392155>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# TRANSIT Innenstadt und Aare erschweren seit Jeher die Erschliessung des rechten Seeufers. Das Agglomerationsprogramm soll als Motor für baldige Lösungen wirken.

Text: Suzanne Michel\*

Wer die Autobahn nimmt, merkt von der Stadt kaum etwas. Sie taucht nämlich unerwartet auf flacher Flur in einen Tunnel ab. Wie meist bei landschaftlichen Ungereimtheiten ist der Grund das Militär. Thun hat, wovon andere Städte nur träumen können: eine zu Zeiten des Kalten Kriegs grosszügig vom Militärdepartement finanzierte Autobahnüberdeckung. Darüber liegt der Waffenplatz, der inzwischen zu einem der wichtigsten Naherholungsgebiete der Stadt avanciert ist. Ganz anders verläuft die Fahrt ans andere Aare- oder Thunerseeufer. Wer den Fluss queren will, bleibt regelmässig im Stau der Innenstadt stecken. Als wäre die Zeit stehen geblieben, führt der Weg ans andere Ufer noch immer über eine der beiden aus dem Mittelalter stammenden Aarequerungen oberhalb und unterhalb der Aare-Insel Bälliz. Die Regiebrücke zwischen dem Schwäbis und dem Militärareal bietet sich für die Fahrt ans rechte Seeufer höchstens als Schleichweg an. Zwar haben die Thuner ihr Verkehrsproblem längst erkannt: Bereits vor über fünfzig Jahren läutete ETH-Professor Leibbrand den Reigen mehrerer geplanter, aber nie realisierter Aarequerungen ein. Sein Verkehrskonzept für Thun sah in nachkriegszeitlicher Grosszügigkeit und mit dem Abbruch einiger Häuserzeilen eine Innenstadtumfahrung hinter dem Schlossberg vor. Mit kreuzungsfreien Auf- und Abfahrten, einer Brücke über die Aare und anschliessendem Tunnel unter dem Bahnhof durch zur Frutigenstrasse. Gebaut wurde von all dem jedoch nichts, denn das Portemonnaie von Kanton, Bund und Armee blieb verschlossen.

**KLAGEN UND KRIEG** Hingegen wurde 1974 mit der Eröffnung der N6 auch im Oberland das Autobahnzeitalter eingeläutet, was den Kanton Bern veranlasste, einen anständigen Anschluss ans rechte Thunerseeufer zu planen. Dazu gehörte ein kühner Bogen durch die Äcker und Weiden des Glockentals und ein Tunnel unter dem Hübeliquartier hindurch an die Hofstettenstrasse. Der Thuner Stadtverkehr wäre entlang der Steffisburger Wohnquartiere über eine neue Aarebrücke und über raumfressende, spaghetti-förmige Anschlüsse auf den Autobahnzubringer gelangt – der Kreisel war damals noch nicht erfunden. Diese Lösung fand zwar den Weg in die Verkehrsrichtpläne der betroffenen Gemeinden Thun und Steffisburg. Anlässlich der Ortsplanungsrevision 1978 – es war die Zeit der

Volksinitiative für zwölf autofreie Sonntage – erwachte in Steffisburg aber Widerstand: «Keine Zerschneidung des Glockentals zur Lösung der Thuner Verkehrsprobleme» verlangten rund 5500 Personen in einer Petition. Stattdessen sollte der Hübelitunnel unter dem ganzen Glockental bis an die Bernstrasse verlängert und der Thuner Stadtverkehr links liegen gelassen werden. Die Positionen zwischen Steffisburg und Thun schienen unversöhnlich: «Krieg zwischen Thun und Steffisburg», titelte der TCS in seinen Mitteilungen. Ein Baugesuch im Trasseebereich zwang den Kanton, das Strassenvorhaben aufzulegen, um zumindest das Trasse zu sichern. 120 Einsprachen waren die Folge. Das Projekt verschwand vorerst in der Schublade des Kantons, während in Thun interessierte Bürger und Fachleute eine Vielzahl von Lösungsvorschlägen und Untervarianten ins Spiel brachten. Die zerstrittenen Gemeinden Thun und Steffisburg merkten bald, dass sie nur zusammen weiterkommen würden, und erfanden eine «Fünfer- und-Weggli-Lösung», die der Kanton berappen sollte. Der spielte den Ball elegant zurück: «Nur unter namhafter Kostenbeteiligung der Gemeinden!» Thun und Steffisburg einigten sich im Kostenstreit zumindest darauf, auch die Gemeinden am rechten Thunerseeufer zur Kasse zu bitten, die den Hübelitunnel ja seit Jahren vehement gefordert hatten. In der Folge wurde der Autobahnzubringer rechtes Thunerseeufer auf Wunsch der Gemeinden flugs aus dem regionalen Verkehrsrichtplan gekippt. Begründung: Man wolle keinen Mehrverkehr. Stattdessen hiess das Zauberwort nun Verkehrsoptimierung. Die Stadt Thun prüfte in den Achtziger- und Neunzigerjahren zwar nochmals verschiedene lokale Varianten für eine zusätzliche Aarequerung, aber ohne externe Kostenbeteiligung war eine stadtverträgliche Lösung nicht zu finanzieren.

So kommt es, dass sich die Autos über die Aare nach wie vor durch die Innenstadtgassen quälen. Aber es besteht Hoffnung. Der Bypass Thun Nord soll ab 2017 den aarequerenden Verkehr aufnehmen. Der Strassenplan sieht vor, die neue Stadtumfahrung vom Autobahnzubringer in der Nähe des Bahnhofs Steffisburg entlang dem Armeearéal im Schwäbis über eine neue Aarebrücke und über die Bahnlinie Bern-Thun an die Allmendstrasse zu führen. Die Stadtumfahrung liegt damit etwas peripher, hat aber den Vorteil, dass wichtige Arbeitszonen wie die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte Thun Nord und

Bahnhof Steffisburg optimal erschlossen werden. Die Linienführung ist städtebaulich wenig heikel und tangiert kaum Wohnquartiere. Damit die Verkehrsverlagerung auf den rund 120 Millionen Franken teuren Bypass Thun Nord optimal funktioniert, sind Einbahnstrecken auf einzelnen Innenstadtbriicken geplant. Die Fahrt durch das Zentrum wird dadurch weniger attraktiv.

**LÖSUNG BYPASS** Was macht nach fünfzig Jahren Plänen und Streiten diese Lösung möglich? Es sind der Problemdruck, der Einbezug aller wichtigen Akteure und die Gunst der Stunde in Form des Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr. Aufgrund der zunehmenden Verkehrsüberlastung des Zentrums und der Bernstrasse beschloss der Kanton Bern 2002, eine Gesamtverkehrsstudie für die Agglomeration Thun auszuarbeiten. Teil davon war ein «Forum» mit rund achtzig beteiligten Interessenvertretern. Die Analyse zeigte, dass das ÖV-Angebot der Agglomeration Thun zu wünschen übrig lässt, das Potenzial des Langsamverkehrs bei Weitem nicht ausgeschöpft wird, die Anzahl der Autos pro 1000 Einwohner dafür deutlich höher liegt als in anderen Agglomerationen.

Eine weitere wichtige Erkenntnis: Nebst dem aarequerenden Verkehr belastet vor allem die Parkplatzsuche die Achsen in der Innenstadt. Und schliesslich: Nur etwa jedes vierte Fahrzeug vom rechten Seeufer hat die N6 via Autobahnzubringer Thun Nord zum Ziel, was dem Hübelitunnel, der noch immer in vielen Köpfen herumgeistert, ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis besichert. Die vom «Forum» verabschiedete Lösung der Thuner Verkehrsprobleme besteht deshalb aus einem Bündel von Massnahmen: Optimierung von Buslinien, Fahrplanverbesserungen und Busbevorzugungen sollen zum Umsteigen auf den ÖV verleiten. Der Langsamverkehr, der im flachen Thun beste Voraussetzungen hat, wird mit neuen Verbindungen, der Entschärfung von Gefahrenstellen und besseren Veloabstellmöglichkeiten beim Bahnhof gefördert. Zusätzliche Parkhäuser an der Peripherie der Innenstadt sollen den Parkverkehr reduzieren. Das Herzstück der Thuner Verkehrslösung ist aber der Bypass Thun Nord mit der neuen Aarebrücke und den verkehrslenkenden Begleitmassnahmen in der Innenstadt und im Schwäbis.

Auch der Weg zum Bypass Thun Nord war kein planerischer Spaziergang. In Steffisburg gab vor allem die neue Verbindung zur Stockhornstrasse



^Die Erschliessung des rechten Seeufers ist seit Jahren ein Knackpunkt: — Lösungsvorschlag 1955 von ETH-Professor Kurt Leibbrand. — Der Hübeltunnel 1978 samt Hübelianschluss im Glockental. — Der Bypass Thun Nord 2010. Er ist Teil des Agglomerationsprogramms, um das die Tiefbauämter von Stadt und Kanton besorgt sind.  
Plan: Metron Bern

zu reden, die parallel zur Bernstrasse durch den Grünraum Glockental führt. Die Strasse dient dazu, den Verkehr von Steffisburg direkt unter der so entlasteten Bernstrasse hindurch auf den Autobahnzubringer zu führen. Wenig Freude haben auch die Anwohner der Steffisburger Stockhornstrasse, wo der Verkehr aufgrund der Verlagerung deutlich zunehmen wird, während andere Quartiere, wie das Schwäbis, von einer Entlastung profitieren. Dass der Konsens und das Bekenntnis zum Bypass Thun Nord auch zehn Jahre nach dem «Forum» noch halten, hat zwei wichtige Gründe: Erstens beinhaltet der Bypass für Thun und Steffisburg nicht einfach nur eine Verkehrslösung, sondern wertet wichtige Entwicklungsgebiete auf. Es geht auch um zusätzliche Arbeitsplätze und Steuerzahler. Zweitens werden die Realisierungschancen für eine neue Aarequerung nie mehr so gut sein wie jetzt, wo die Aussicht besteht, dass der Bypass mit Bundesbeiträgen finanziert werden kann. Geld aus dem Infrastrukturfonds gibt es allerdings nur für ganzheitliche Verkehrslösungen in Form von Agglomerationsprogrammen.

Das Massnahmenpaket der Gesamtverkehrsstudie wurde deshalb in das Agglomerationsprogramm Thun überführt und mit weiteren Projekten ergänzt. Die Frist zum Einreichen der Agglomerationsprogramme ist ein wichtiger Motor im Projekt: «Jetzt oder nie!» Dies erleichtert es, über ein paar Haare in der Suppe hinwegzusehen, wobei die Vorbehalte weniger den Bypass selbst als die damit verknüpften Projekte betreffen: Dem VCS beispielsweise dauert die Umsetzung der Projekte für den Langsamverkehr zu lange, der TCS sieht den Bypass nur als halbe Lösung und erwartet eine zweite südliche Aarequerung. Die Chancen stehen aber gut, dass das Projekt 2012 bewilligt und der Baukredit vom Kantonsparlament genehmigt wird.

Da der Kanton auch Beiträge an die übrigen kommunalen Agglomerationsprojekte leistet, setzen der Bypass und das Agglomerationsprogramm in Thun einiges in Bewegung. Über zwanzig Jahre lang galt der geplante Uferweg vom Bahnhof Thun nach Schadau als nicht finanzierbares Projekt. Als Teil des Agglomerationsprogramms ist er aber inzwischen realisiert und wurde im August 2011 eingeweiht. Auch mit den Parkhäusern geht es vorwärts: Das City Parking Süd sollte ab 2014 zur Verfügung stehen, das Schlossberg-Parking ab zirka 2017. Im gleichen Zug sollen oberirdische Parkplätze aufgehoben werden. Punkto Innenstadtachsen hat die Stadt Thun schon gehandelt: Ende August 2011 wurden die drei Fussgängerstreifen zwischen dem Guisankreisel und dem Sternenplatz entfernt, stattdessen wurde im Rahmen eines Verkehrsversuchs eine Mittelzone markiert. Die Fussgänger queren die Strasse nun frei, der Verkehr läuft zumindest auf einer Innenstadtachse etwas flüssiger. \*Suzanne Michel ist

selbstständige Geografin und PR-Beraterin in Bern.

