



## Impressum

Projektverfasser: **IG Bypass Thun Nord**  
**B+S AG / Theiler Ingenieure AG**  
c/o B+S AG  
Muristrasse 60  
CH-3000 Bern 16  
Tel. 031 356 80 80  
Fax 031 356 80 81  
www.bs-ing.ch

Projektleiter: Christoph Kratzer  
031 356 80 84  
c.kratzer@bs-ing.ch

Berichtsv Verfasser: Walter Schaufelberger, B+S AG  
Christoph Kratzer, B+S AG  
Adrian Weber, B+S AG  
Stefan Sieber, B+S AG  
Daniel Müller, B+S AG  
Martin Dietrich, Theiler Ingenieure AG  
Jürg Hänggi  
Simon Schöni, 4d AG  
Werner Brändli, Bänziger Partner AG  
Urs Fischer, metron AG

### Änderungsverzeichnis:

Entwurf	Datum	Verfasser	Bemerkungen
1. Entwurf	13.10.2009	Ch. Kratzer	

Version	Datum	Verfasser	Bemerkungen
1	22.12.2009	Ch. Kratzer	Kontroll exemplar
2	01.04.2010	Ch. Kratzer	Strassenplan
2.1	01.05.2010	Ch. Kratzer	Ergänzungen Versorgungsroute II
3	30.11.2010	Ch. Kratzer	Bereinigter Strassenplan

# 1. Standort

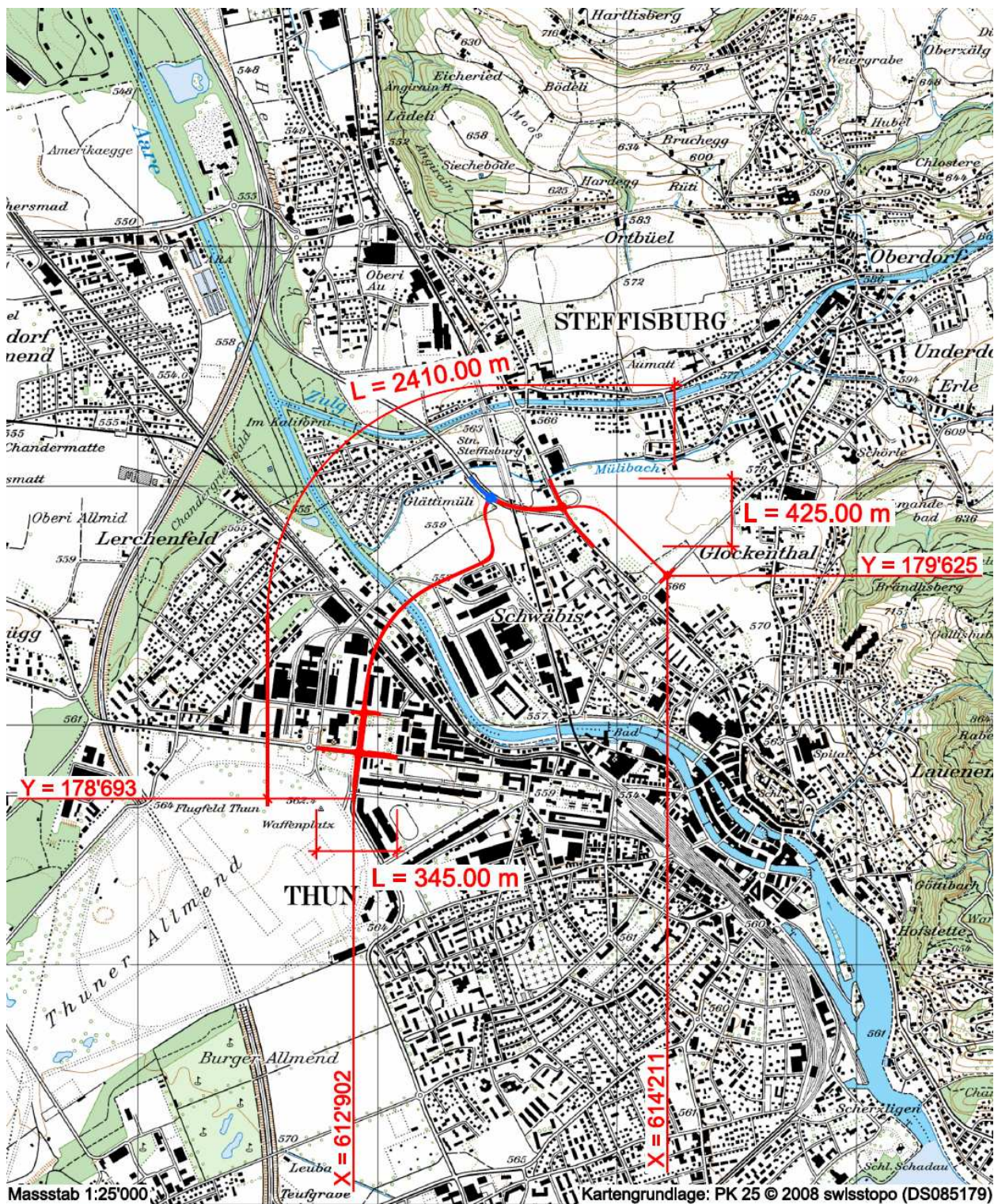


Abb. 1-1: Übersicht 1:25'000

## IG Bypass Thun Nord

B+S AG / Theiler Ingenieure AG

c/o B+S AG · Muristrasse 60 · CH-3000 Bern 16 · Tel. 031 356 80 80 · Fax 031 356 80 81 · www.bs-ing.ch

## 2. Grundlagen / Rahmenbedingungen

Das Projekt Bypass Thun Nord ist Bestandteil des im Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun festgelegten Massnahmenpakets 2. Dort sind auch der grobe Projektumfang und die generelle Linienführung verankert. Im Weiteren ist die Linienführung der neuen Aarequerung im Richtplan ESP Thun Nord / Steffisburg festgehalten.

Der vorliegende Strassenplan basiert auf folgenden Vorstufen:

- Studienauftrag Bypass Thun Nord von 2006 resp. der daraus stammenden Verkehrslösung des Teams „liaison“, die mit dem Landschaftskonzept des Teams „à niveau“ abgestimmt ist.
- Vorprojekt zum Strassenplan vom 31. Juli 2008
- Öffentliches Mitwirkungsverfahren im Herbst 2008
- Überarbeitetes Vorprojekt vom Mai 2009

Für die verkehrstechnische Dimensionierung liegen dem Projekt Verkehrszahlen der Verkehrszählung Thun 2007 und daraus abgeleitet dem Verkehrsmodell Thun (2007/2008) zu Grunde.

Der Planungshorizont für das Projekt ist das Jahr 2025, wobei für die Spitzenstunde insgesamt von einer Verkehrszunahme gegenüber heute von 11% ausgegangen wird.

## 3. Problemanalyse

Das Strassennetz von Thun wird geprägt von fünf stark belasteten Einfallstrassen, welche untereinander mit dem Innenstadtring (Aarebrücken, Aarestrasse, Burgstrasse) verbunden sind. Somit belastet der Ziel- und Quellverkehr wie auch der die Innenstadt querende Verkehr mangels alternativer Aarequerung den Innenstadtring, was täglich zu grösseren Rückstausituationen führt. Die angespannte Verkehrslage in der Innenstadt behindert den öffentlichen Verkehr und erschwert zudem den weiteren Ausbau des ÖV-Netzes.

Ein weiterer Stauschwerpunkt liegt auf der Bernstrasse zwischen dem Anschluss Autobahnzubringer Thun Nord und dem Stuckikreisel, da dieser Strassenabschnitt die Verkehrsströme Heimberg – Thun, Autobahn - Thun (- rechtes Seeufer) und Autobahn - Steffisburg bewältigen muss. Infolge des leistungskritischen Stuckikreisels kommt es hier regelmässig zu Rückstau (stadtwärts bis zum Kreisel Kyburgstrasse, Richtung Heimberg bis zum Kreisel Zulgrücke).

Für die Entwicklungsgebiete im Agglomerationskern, insbesondere die erfolgreiche schrittweise Umsetzung des ESP Thun Nord / Steffisburg muss ein attraktiver und leistungsfähiger Anschluss an das überregionale Strassennetz bereitgestellt werden können.

Das Gebiet Heimberg Süd (Obere Au) ist nach wie vor im Wachstum begriffen. Dies betrifft sowohl die Wohn- als auch die Gewerbezone. Da die Gurnigelstrasse, an welche heute das ganze Gebiet ausschliesslich angebunden ist, die Belastungsgrenze erreicht hat, besteht Bedarf nach einer alternativen Erschliessung.

Auf Grund der Resultate aus dem Mitwirkungsverfahren sistierte die Gemeinde Heimberg das im Projekt Bypass Thun Nord integrierte Vorhaben, Heimberg Süd direkt über einen eigenen Knoten auf dem Zubringer Thun Nord zu erschliessen.

## 4. Projektziele

Das vorliegende Projekt soll folgende Ziele erreichen:

- Entlastung der Innenstadt von unnötigem Durchgangsverkehr
- Entflechtung des Verkehrs von der Autobahn nach Steffisburg von demjenigen nach Thun durch den Bau einer Parallelstrasse zur Bernstrasse
- Realisierung einer leistungsfähigen Tangentialverbindung zwischen Thun Süd/West und Thun Nord / Steffisburg
- Direkte Anbindung ESP Thun Nord / Steffisburg und des Entwicklungsgebiets beim Bahnhof Steffisburg an das übergeordnete Strassennetz
- Möglichst grosse Entlastung der stark belasteten Siedlungs- und Wohngebiete
- Verbesserung der Sicherheit

## 5. Begleitprojekte zum Bypass Thun Nord

Das Projekt Bypass Thun Nord wird von zahlreichen weiteren Projekten begleitet. Drei dieser Projekte müssen zwingend gleichzeitig mit dem Projekt Bypass Thun Nord behandelt und realisiert werden:

- **Neubau Knoten Glättimüli**  
Dieser Kreisels ist zentraler Bestandteil des Bypasses Thun Nord. Als neuer, erster „Sekundärknoten“ des Nationalstrassennetzes obliegt dessen Planung und Realisierung beim Bundesamt für Strassen, ASTRA.
- **Begleitprojekt Thun**  
Einbahnregime auf den Aarebrücken der Innenstadt sorgt für den nötigen zusätzlichen Widerstand, um die Benutzung des Bypasses zu fördern.
- **Begleitprojekt Steffisburg**  
Die in der Wohnzone liegende Schwäbisstrasse und die Mittelstrasse werden in die Tempo 30-Zone „Schwäbis“ aufgenommen und damit von der Verbindungsstrasse zur Erschliessungsstrasse abgestuft.

## 6. Projektbeschreibung

Das Strassenprojekt Bypass Thun Nord umfasst im Wesentlichen zwei Teile:

- Neue Strassenverbindung zwischen dem Knoten Allmendstrasse und dem Autobahnzubringer Thun Nord mit Anschlüssen an den ESP Thun Nord / Steffisburg und die Gewerbezone Schwäbis (Mittelstrasse)
- Verlängerung des Autobahnzubringers Thun Nord als Verbindungsstrasse bis zur Stockhornstrasse zur Erschliessung von Steffisburg unter Umgehung des überlasteten Stuckikreisels

Die neue Strassenverbindung schliesst am heutigen Knoten Allmendstrasse an das bestehende Strassennetz an. Der Knoten muss aus Kapazitätsgründen in eine Lichtsignalanlage umgestaltet werden. Der darauf folgende Knoten ESP erschliesst den ESP Thun Nord/Steffisburg.

Nach der Aarebrücke bildet der Bypass die Grenze zwischen der Gewerbezone Schwäbis und dem Landwirtschafts- und Grundwasserschutzgebiet Glättimüli. Die Erschliessung der Gewerbezone erfolgt über den Knoten Mittelstrasse, was die Entlastung des Schwäbis insbesondere vom Schwerverkehr ermöglicht. Eine Pfortneranlage auf der Mittelstrasse im Bereich der Bahnquerung für den motorisierten

Verkehr verhindert neu entstehenden Schleichverkehr ab dem Bypass ins Schwäbis und weiter in die Innenstadt Thun. Die Fortsetzung des Bypasses ab der Einmündung Mittelstrasse erreicht nach einer engen Linkskurve den zweistreifigen Kreisel Glättimüli. Dieser verbindet den Autobahnzubringer mit der neuen Aarequerung und muss als erster sekundärer Knoten des Nationalstrassennetzes das eidg. Verfahren durchlaufen. Er ist deshalb als eines der wichtigsten Elemente des Bypasses Thun Nord nicht Bestandteil des vorliegenden Strassenplans. Eine Erschliessung des Entwicklungsgebietes Bahnhof Steffisburg und des Quartiers Aarefeld/Kaliforni ist zu einem späteren Zeitpunkt ab dem Knoten möglich.

Die Zulgrücke des Autobahnzubringers erfährt bis auf das Anpassen der Fahrstreifenmarkierung keine Veränderungen. Erst vor dem Knoten Glättimüli erfolgt eine Spurerweiterung zwecks Erreichens einer zweistreifigen Kreiseleinfahrt. Die je zweistreifige Strecke zwischen dem Knoten Glättimüli und dem Knoten Bernstrasse dient der Ver- und Entflechtung des Verkehrs von/nach Steffisburg, Thun und Heimberg bzw. von/nach Autobahn, Bypass (Allmendstrasse). Die Verbindung zwischen dem Knoten Bernstrasse und dem Autobahnzubringer wird durch zwei Rampen hergestellt, Fahrzeuge von/nach Steffisburg benutzen hingegen den Underpass und die parallel zur Bernstrasse verlaufende Verbindungsstrasse bis zur Stockhornstrasse, welche über einen Kreisel angeschlossen ist.

Die Verlängerung der bestehenden Busspur Bernstrasse um 60 m Richtung Kreisel Steffisburg Station erlaubt die Priorisierung des öV (Sicherstellung der Fahrplanstabilität, Vermeidung von Verlustzeiten bei Rückstau auf der nach wie vor stark belasteten Bernstrasse).

Dem Langsamverkehr steht ein attraktives Wegnetz zur Verfügung, welches mit Ausnahme auf der neuen Aarequerung vom motorisierten Verkehr getrennt geführt wird. Dieses dient vor allem folgenden Haupttrouten:

- Allmendstrasse - ESP Thun Nord / Steffisburg - Glättimüli - Radweg (- Bernstrasse)
- Thun - Schwäbis - Glättimüli – Aarefeld/Kaliforni - Heimberg Süd (obere Au)
- Aarefeld/Kaliforni - Glättimüli - Sonnenfeld/Bernstrasse

## 7. Bauprogramm

Die Gesamtbauzeit für das Vorhaben beträgt fünf Jahre. Der Bau soll 2013 - 2017 erfolgen.

## 8. Kostenvoranschlag

Der Bau des Bypasses Thun Nord kostet CHF 120.5 Mio. inkl. MWST.

An den Baukosten beteiligt sich einerseits das ASTRA (SABA Glättimüli) und die Stadt Thun (SABA Allmendstrasse) mit rund CHF 0.5 Mio. resp. CHF 1.0 Mio.

Als Teil des Agglomerationsprogramms Region Thun wird das Projekt mit bis zu CHF 40 Mio. durch den Bund mitgetragen. Netto betragen die Projektkosten zu Lasten des Kantons Bern CHF 77.4 Mio. inkl. MWSt.

Das Projekt enthält Risiken, welche auf CHF 25.1 Mio inkl. MWSt. geschätzt sind. Die Risikokosten sind in den oben erwähnten Baukosten nicht eingerechnet.

Für den Unterhalt der neuen Strassenanlage fallen jährlich rund CHF 61'600.00 an. Für die Amortisierung der Strassenabwasserpumpwerke sind jährliche Rückstellungen von CHF 132'600.00 vorzusehen.

## 9. Auswirkungen eines Projektverzichts

Ein Verzicht auf die Ausführung des Projektes Bypass Thun Nord hat weitreichende Konsequenzen:

- Die Entwicklung der Agglomeration Thun als Wirtschafts-, Arbeits- und Wohnstandort ist aufgrund der unbefriedigenden Verkehrssituation stark eingeschränkt.
- Die rasche Entwicklung des Standortes des ESP Thun Nord / Steffisburg sowie weitere Entwicklungsgebiete in der Kernagglomeration sind mangels direktem resp. verbessertem Anschluss an das übergeordnete Strassennetz gefährdet.
- Die bereits stark eingeschränkte Verkehrsqualität auf der Bernstrasse und in der Innenstadt Thun verschlechtert sich weiterhin.
- Eine Entlastung der Innenstadt Thun vom Durchgangsverkehr ist nicht möglich.

**B+S AG**



Christoph Kratzer  
Projektleiter