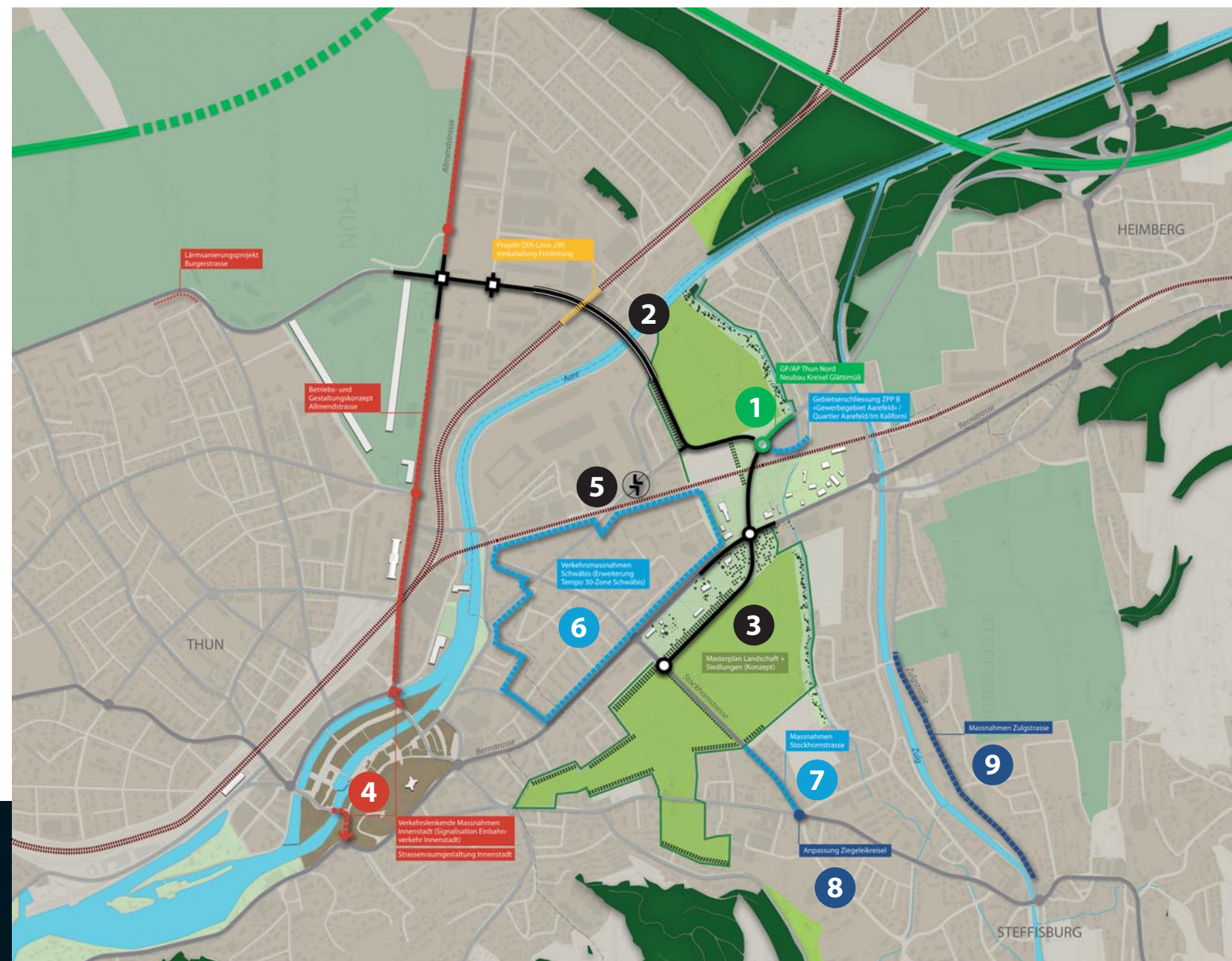


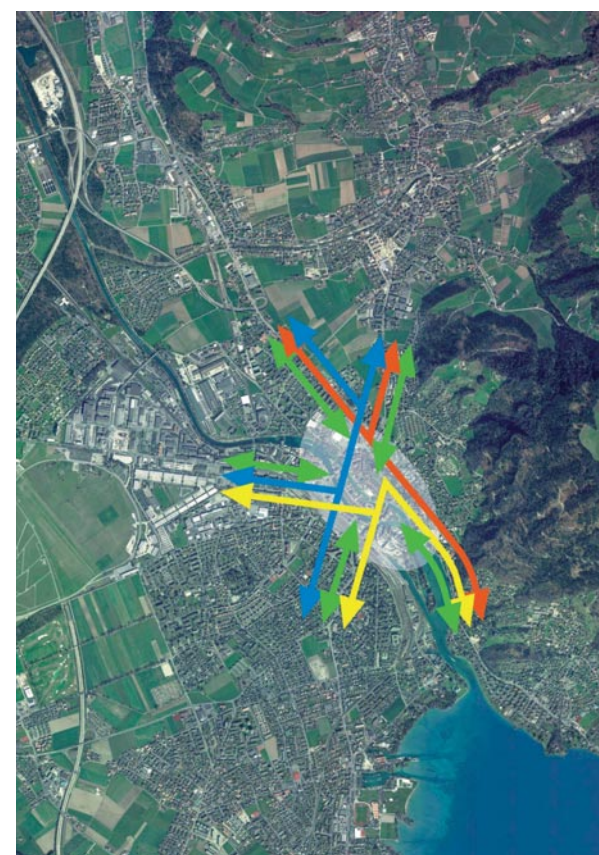
1 Nutzen und Wirkungsweise des Bypass Thun Nord

Projektaufgabe Bypass Thun Nord



Der Bypass Thun Nord mit dem Autobahnzubringer und dem Kreisell Glättimüli (1), der neuen Aarequerung (2), der Verbindung Stockhornstrasse (3), den Einbahnabschnitten in der Innenstadt (4), dem Pförtner Mittelstrasse (5), die Tempo 30 Zone im Schwäbis (6) und den Anpassungen an der Stockhornstrasse (7), dem Ziegeleikreisel (8) und an der Zugstrasse (9)

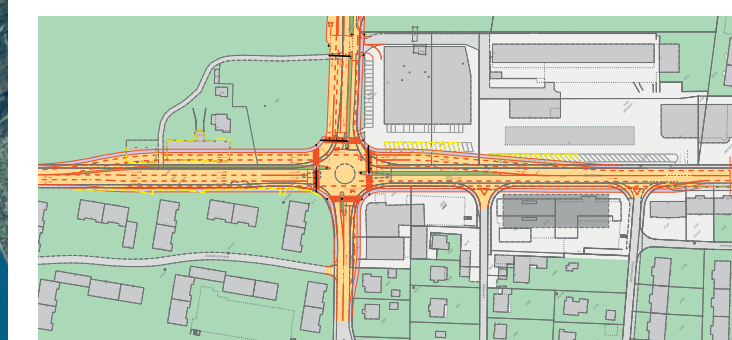
Mit dem Bypass Thun Nord wird sich die Verkehrssituation in Thun deutlich verbessern. Die Innenstadt mit ihren überlasteten Aarebrücken kann umfahren werden. Die Steffisburger gelangen künftig direkt über die neue Verbindung Stockhornstrasse unter der Bernstrasse durch auf den Bypass und zur A6. Die entlastete Bernstrasse bietet dem Verkehr von und zum rechten Thunerseeufer bessere Bedingungen. Zu den Gewinnern des Bypass gehört auch der Werkplatz Thun. Ohne das Verkehrshandicap wird die Agglomeration als Unternehmensstandort attraktiver. Ausserdem können mit dem Bypass die wichtigen Entwicklungsgebiete ESP Thun Nord Steffisburg und ESP Bahnhof Steffisburg optimal erschlossen werden.



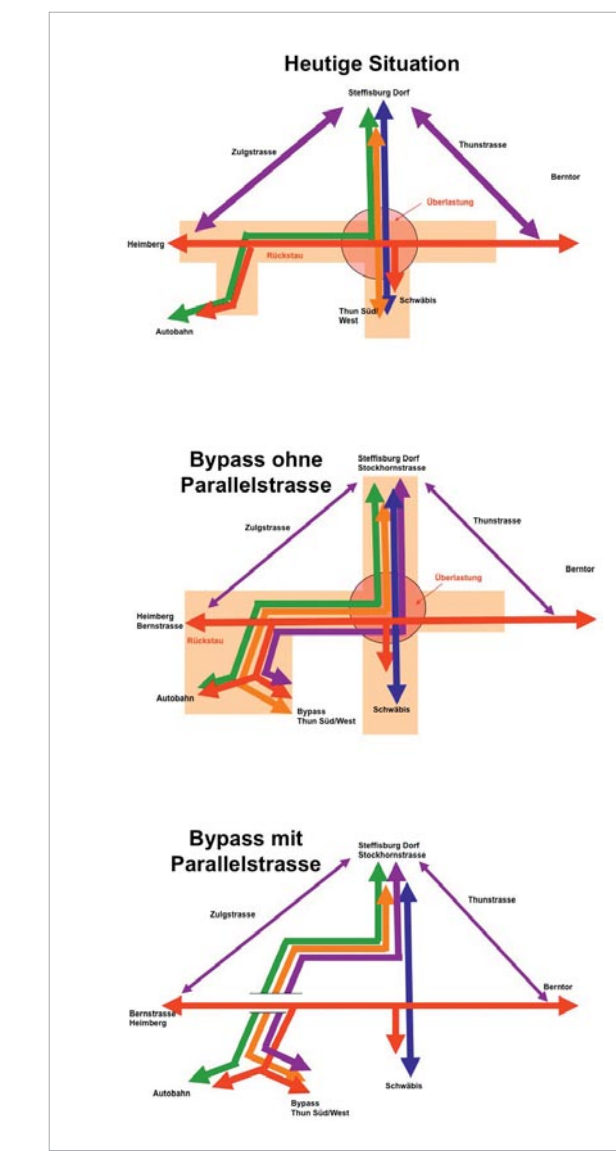
Heute fährt der Durchgangsverkehr gezwungenermassen durch die Innenstadt (blaue und gelbe Pfeile)



Mit dem Bypass wird die Innenstadt künftig umfahren



Ohne die Verbindung Stockhornstrasse müsste der Stuckikreisel durch eine mehrspurige, ampelgesteuerte Kreuzung ersetzt werden.



- Steffisburg – Innenstadt Thun / Heimberg
- Steffisburg – A6
- Steffisburg – Thun Süd / West
- Steffisburg – Schwäbis
- Thun – Heimberg / A6

Der Stuckikreisel ist bereits heute oft überlastet. Dank der Verbindung Stockhornstrasse geht der grösste Teil des Steffisburger Verkehrs künftig nicht mehr über die Bernstrasse, sondern unterquert diese auf dem Bypass. Ohne die Parallelstrasse würde der Mehrverkehr des Bypass auf der Bernstrasse zum Verkehrskollaps führen.

Damit der Verkehr künftig tatsächlich über den Bypass fährt statt über die Thuner Innenstadt und die Bernstrasse, muss der Weg über den Bypass möglichst attraktiv sein. Dazu trägt die leistungsfähige Dimensionierung der Knoten bei.

Verkehrlenkende Massnahmen Innenstadt

Der Durchgangsverkehr soll die Thuner Innenstadt nicht mehr queren, sondern den Bypass als beste Route wählen. Dazu braucht es Begleitmassnahmen. Es sind dies die zwei kurzen Einbahnabschnitte auf der Sinnebrücke / Obere Hauptgasse und auf der Allmendbrücke. Für die Besucher der Thuner Innenstadt ist die geänderte Verkehrsführung vorteilhaft, sie profitieren von mehr Aufenthaltsqualität.

Verkehrlenkende Massnahmen Schwäbis

Auch im Schwäbis braucht es verkehrlenkende Begleitmassnahmen, um Schleichverkehr vom Bypass in Richtung Innenstadt zu unterbinden. Die Mittelstrasse wird zwar beim AMP-Areal an den Bypass Thun Nord angeschlossen, damit der Schwerverkehr aus dem Gewerbegebiet möglichst direkt auf die Autobahn gelangt. Ein Pförtner an der Mittelstrasse sorgt aber dafür, dass nur Berechtigte die Durchfahrt ins Schwäbis nutzen werden. Da auf der Schwäbis- und der Mittelstrasse künftig Tempo 30 gilt, verliert dieser Schleichweg zusätzlich an Reiz.

Unverzichtbare Verbindung Stockhornstrasse

Von zentraler Bedeutung für das Funktionieren des Bypass Thun Nord ist die Verbindung Stockhornstrasse im Glockental. Sie erlaubt es, den Verkehr von und nach Steffisburg unter der Bernstrasse durch direkt und unbehindert auf den Bypass zu lenken und damit die Bernstrasse zu entlasten. Diese ist bereits heute ein Flaschenhals. Der Verkehr staut sich am Stuckikreisel mehrmals täglich in allen Fahrrichtungen. Um die Notwendigkeit der Verbindung Stockhornstrasse zu überprüfen, wurde in einer Verkehrssimulation getestet, was bei einem Verzicht auf die Parallelstrasse passieren würde (siehe Filmsequenzen). Der Bypass würde der Bernstrasse einen Mehrverkehr von 20 bis 30% bescheren. Wegen der Überlastung des Stuckikreisels hätte dies den Verkehrszusammenbruch auf der Bernstrasse und Stau bis auf den Autobahnzubringer und zum Kreisell Zugbrücke und in die andere Richtung bis gegen das Berntor zur Folge. Als einzige Alternative zur Verbindung Stockhornstrasse käme der Umbau des Stuckikreisels zu einer Kreuzung mit Lichtsignalanlagen in Frage. Dazu müsste die Bernstrasse vor dem Kreisell auf vier und teilweise sogar fünf Fahrspuren verbreitert werden. Die Konsequenzen wären untragbar: Abriss des Bauernhauses, massive Ausdehnung der Strassenfläche und dadurch minimaler Abstand der Strasse zu Wohn-, Gewerbe und Verkaufsanlagen. Der Bau der Verbindungsstrasse im Glockental bedeutet zwar einen Eingriff. Er wird aber landschafts- und siedlungsverträglich umgesetzt werden.