

BURGERGEMEINDE

Rechnung ist besser als budgetiert

Statt des budgetierten Aufwandüberschusses von 121 700 Franken konnte die Burgergemeinde Thun bei der Spezialfinanzierung Armengut einen Ertragsüberschuss verbuchen. Positiv war auch die Forstwirtschaft.

Erfreut berichtete der Präsident der Burgergemeinde Thun, Markus Engemann, über ein positives Geschäftsjahr. Er stellte fest, dass die Rechnung besser abgeschlossen hat als erwartet und auch beim Forstbetrieb trotz budgetiertem Defizit von 72 000 Franken einen Überschuss von 20 800 Franken realisieren werden konnte.

Finanzverwalter Michael Aeberhard stellte den 47 Stimmberechtigten die Verwaltungsrechnung im Detail vor. Der Gesamtaufwand betrug 16,8 Millionen Franken. Das von der Burgergemeinde Thun getragene Defizit Bürgerheim betrug mit 382 000 Franken – das sind 57 Prozent weniger als budgetiert. Dies sei vor allem den geringeren Personalkosten zuzuschreiben, erklärte Aeberhard. Auch die Minderausgaben im Bereich der Sozialhilfe trugen zum guten Ergebnis bei.

Dank den durchwegs positiven Abschlusszahlen konnten zusätzliche Abschreibungen im Finanz- und Verwaltungsvermögen von knapp 1,2 Millionen Franken vorgenommen werden. Die Spezialfinanzierung Armen-gut schliesst so mit einem Gewinn von 9483 Franken. Die Rechnung des allgemeinen Bürger-guts erzielte einen Gewinn von 79 Franken. Das Eigenkapital betrug damit Ende letzten Jahres 28 858 Franken.

Bürgerheim und Wald

«Ich wage zu behaupten, das unser Bürgerheim zu den ältesten Institutionen zählt. Eine Urkunde aus dem Jahre 1335 gibt einen Hinweis auf das Siechenhaus an der Zull», sagte Markus Engemann. Nachdem 2006 die 28 Seniorenwohnungen bezogen werden konnten, stehe heute der Ersatz der Pflegeabteilung im Vordergrund. Der Bau von zusätzlichen Seniorenwohnungen auf dem Areal werde daher geprüft. Neben der Modernisierung und Anpassung der Infrastruktur müssen die neue Pflegefinanzierung sowie neue Wohnformen berücksichtigt werden, stellte Engemann die Zukunft des Bürgerheims vor.

Ein Sorgenkind des Präsidenten ist der Wald. «Die Burgergemeinde hat 453 Hektaren Wald als wichtiger Bestandteil des Vermögens. Immer mehr Freizeitbeschäftigungen werden in den Wald verlagert. Private nutzen den Wald und dem Waldbesitzer bleiben oft nur noch das Aufräumen, die Schäden und die Haftung», äusserte er besorgt. Die Regeln sind 100 Jahre alt und müssten angepasst werden, damit die Eigentümer besser geschützt wären, fügte er an.

VERENA HOLZER

**Abo-Service:
Telefon
0844 036 036**

DIE ÜBER 50-JÄHRIGE GESCHICHTE DER VERKEHRSPANUNG IN STEFFISBURG UND THUN

Ein verkehrsplanerischer Krimi

Die Geschichte über die Verkehrsplanung in Thun und Steffisburg beginnt 1955 und liest sich wie ein Krimi. Offen bleibt noch, wie er ausgeht. Und ob ihm der Bypass Thun Nord mit der neuen Aarequerung ein Ende setzen wird.

Die Verkehrsverhältnisse in Thun waren bereits in den 50er-Jahren problematisch: Die Stadt beauftragte 1955 den ETH-Professor Kurt Leibbrand mit einem Gutachten, das neben dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und der Situation beim Bahnhof auch diejenige des motorisierten Individualverkehrs prüfte. Auf der Basis einer Verkehrszählung mit Postkarten sollten Varianten einer Umfahrungsstrasse auf ihre Wirksamkeit abgeklärt werden.

Als Lösung wurden der Ausbau der Achse Berntor-Burgstrasse bis zum Thunerhof, eine Brücke über die Aare und die Unterquerung des Bahnhofs bis in die Frutigenstrasse empfohlen – unter Opferung einiger Häuser an der Burgstrasse.

Autobahnzeitalter begann

Die Umfahrung mit Überführungen in den Bereichen Thunerhof und Berntor wurde nie gebaut. Zudem wollte der Kanton die Verkehrsprobleme auf der Achse rechtes Thunerseeufer-Heimberg nicht zu seinen eigenen machen. Zunächst wurde in der Region das Autobahnzeitalter eingeläutet und 1971 der Abschnitt der N6 Kiesen-Spiez eröffnet.

1964 wurde die Linienführung für den Autobahnzubringer rechtes Seeufer durch das Glockental skizziert und planerisch gesichert: mit dem Hübeltunnel und einem Anschluss im Hübeli für den Stadtverkehr.

Opposition in Steffisburg

Thun und zunächst auch Steffisburg nahmen diese Vorgabe zu Beginn der 70er-Jahre in ihre Verkehrsrichtpläne auf. Der Kanton ging die Planung an, bis in Steffisburg mit den Arbeiten an der Ortsplanungsrevision Opposition gegen das Vorhaben wach

THEMA Bypass

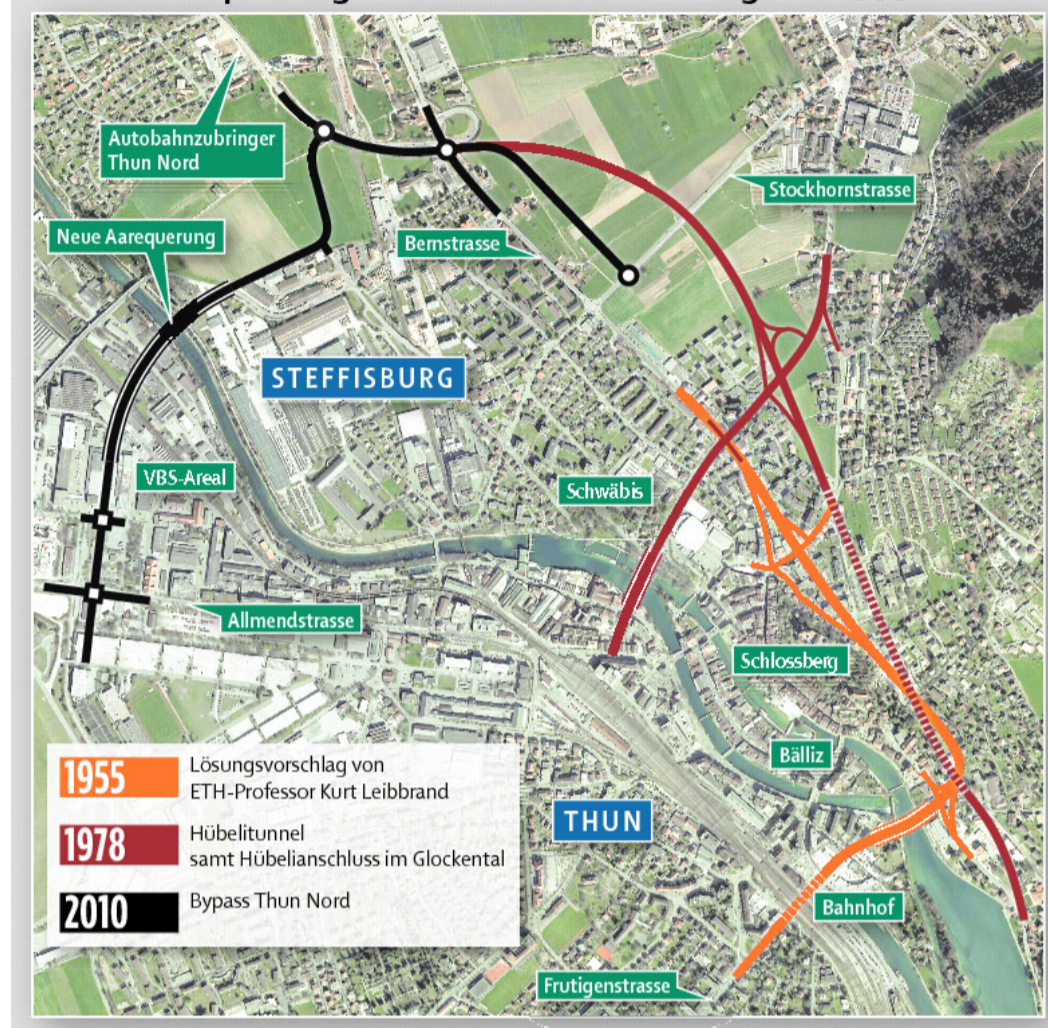
wurde: Die Leute waren nicht damit einverstanden, dass mit dem Anschluss Hübeli die Thuner Verkehrsprobleme auf Steffisburger Boden gelöst werden sollten. Der Anschluss beanspruchte viel Terrain, die Zufahrt führte durch ein dichtes Wohnquartier, und der Anschluss liess die Chancen auf die Verlängerung des Hübeltunnels bis an die Bernstrasse deutlich schwinden. Stattdessen wollte der Kanton die neue Strasse lediglich in einen rund 30 Meter breiten «Graben» versenken.

Thun befürwortete diese Lösung und pochte auf die regionale Bedeutung des Anschlusses samt neuer Kyburgbrücke.

Petition in Steffisburg

1978 reichten Steffisburger eine Petition mit 5500 Unterschriften ein, um dem Gemeinderat den Rücken zu stärken. Ein Bau-

Die Verkehrsplanung in Thun und in Steffisburg seit 1955



gesuch beim Thunerhof zwang den Kanton, den Strassenplan aufzulegen. Die Antwort: rund 120 Einsprachen. Die Zeit der Strassenbau- und Autoeuphorie ging zu Ende, und der Verkehrslärm war ein Thema, wie 1978 die Volksinitiative für 12 autofreie Sonntage zeigte.

Die Positionen zwischen Steffisburg und Thun schienen unversöhnlich: «Krieg zwischen Thun und Steffisburg?» titelte der TCS. «Wer siegt? Thun oder Steffisburg?», fragten die damaligen «Berne Nachrichten».

Doch ein Hübeltunnel?

Nach dem Streit gaben Thun und Steffisburg den Ball an den Kanton zurück. Zugleich ging ein munteres Planen los, mit Lösungsvorschlägen und Untervarianten interessierter Bürger. Bald merkten die Gemeinden Thun und Steffisburg, dass sie nur gemeinsam weiterkommen. 1979 gaben sie zwei Ingenieurbüros den Auftrag, Alternativvorschläge zu erarbeiten. Die Lösung 1980 bestand aus einem durchgehenden Tunnel von der Bernstrasse bis zum Thunerhof, mit einem unterirdischen Hübelianschluss, der aus Raumgründen auf die Verkehrsachse Thun-rechtes Thunerseeufer reduziert wurde.

Der Verkehr Thun-Heimberg soll weiter über die Bernstrasse führen, lautete der Kompromiss, den die beiden Gemeinden Baudirektor Bürki präsentierten. Er sagte: «Es ist natürlich einfach, sich auf Kosten des Staatssäckels zu einigen.»

Mehrkosten: 5-6 Millionen

Immerhin beilte sich der Kanton mit einer Beurteilung und präsentierte 1981 seine Lösung: ein bis ins «Günzenengebiet» verlängerter Hübeltunnel mit unterirdischem Hübelianschluss. Den Thunern passte diese Lösung: Die Steffisburger forderten – diesmal von Thun freundschaftlich unterstützt – weiterhin den Tunnel. Der Kanton stellte klar, dass die

Mehrkosten von 5 bis 6 Millionen Franken von den Gemeinden zu finanzieren seien. Es sollte kein Präjudiz im Hinblick auf weitere Umfahrungsprojekte in Wabern, Zollikofen oder Worb geschaffen werden.

Für die Steffisburger Behörden war klar, dass Steffisburg diese Mehrkosten nicht alleine übernehmen würde.

Mit den Gemeinden am See

Nach zwei Jahren waren sich Thun und Steffisburg 1983 einig, dass sich auch die Gemeinden am rechten Seeufer beteiligen sollten. Diese wiederum lehnten nun den Autobahnzubringer rechtes Thunerseeufer, den sie Jahre zuvor noch vehement gefordert hatten, in der Vernehmlassung zum regionalen Verkehrsrichtplan ab. Man wolle keinen Mehrverkehr. Der Zubringer zum rechten Seeufer wurde aus dem Richtplan ausgeklammert. Verkehrsoptimierung hiess nun das Zauberwort.

Auch die Thuner hielten den Zubringer samt Hübelianschluss inzwischen nicht mehr für dringend: 1983 wurden Varianten für die Kyburgbrücke mit Anschluss an die Allmend- und die Jungfraustrasse geprüft. Fazit: Die Brücke sei teuer, städtebaulich keine Zierde und verkehrstechnisch von mässigem Nutzen, da sie keine echte Stadtaufumfahrung biete.

Zu teure Kyburgbrücke

Die Kyburgbrücke hätte sich nur gerechnet, wenn Thun den Hübelianschluss zum Nulltarif bekommen hätte. 1987 teilten die Thuner den Steffisburgern mit, dass Thun auf den Autobahnzubringer zum rechten Seeufer verzichte. Fast 20 Jahre nachdem der Kanton dessen Linienführung auf den Plan gesetzt hatte, war das Projekt gestorben. Statt der Kyburgbrücke diskutierten die Thuner im Zusammenhang mit der Erschliessung der Migros eine ebenerdige, zweiteilige Brücke vom Graben über die Inselspitze an die

Scheibenstrasse. Aber auch diese Lösung versandete.

Aarequerung im Süden?

Hübeltunnel und Kyburgbrücke waren vom Tisch, die Verkehrsprobleme jedoch nicht: Mitte der 90er-Jahre begann Thun in Eigenregie vier Varianten einer neuen Aarequerung bezüglich Verkehr, Städtebau, Siedlungsentwicklung, Umwelt und Kosten zu prüfen: ♦ einen Tunnel von der Hofstettenstrasse zur Frutigenstrasse im Bereich Hohmad; ♦ einen Tunnel vom Thunerhof unter der Aare und dem Bahnhof durch an den Mönchsplatz; ♦ eine Brücke vom Thunerhof über die Aare und einen Tunnel unter dem Bahnhof durch an den Mönchsplatz; ♦ eine Brücke vom Graben an die Scheibenstrasse mit Sperrung der Allmend-/Kuhbrücke.

Ziel einer neuen Aarequerung sollte eine verkehrssarme

Freienhofgasse und eine Entlastung des Maulbeerplatzes und des Bahnhofareals sein. Die Variante Thunerhof mit durchgehendem Tunnel wurde, abgesehen von den Kosten, favorisiert. Ein Beitrag des Bundes an die Kosten von damals geschätzten 130 Millionen Franken schien nicht unrealistisch. Klar war jedoch, dass die neue Aarequerung ein kantonales Vorhaben sein musste.

Über 80 Leute involviert

Der neue Kreisoberingenieur Markus Wyss nahm diese Variationsdiskussion entgegen. Für den Kanton stand jedoch fest, dass die Zielsetzung sowie die Vor- und Nachteile einer neuen Aarequerung aus regionaler Optik zu beurteilen sind. 2002 wurde ein Forumsprozess mit rund 80 beteiligten Interessensvertretern aus Thun und Umgebung durchgeführt. Das Ziel: das Verkehrsgeschehen verstehen, Schwachstellen erkennen, Ziele definieren und Lösungen suchen.

Es zeigte sich, dass das ÖV-Angebot der Agglomeration verglichen mit jenem anderer Städte unterdurchschnittlich war, die Anzahl Autos pro Einwohner aber deutlich höher. Und, dass der Durchgangsverkehr bei den Nadelöhren Freienhof- und Markt-gasse ein Drittel des Verkehrs ausmachte, hingegen die Parkplatzzuche die Aarebrücken stark belastete. Weniger als ein Viertel des Verkehrs vom rechten Seeufer hatte das Ziel A6 via Autobahnzubringer Thun Nord (und umgekehrt).

Der Bypass Thun Nord

Schliesslich wurde die Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun verabschiedet – mit dem Projekt Bypass Thun Nord, der eine Aarequerung im Schwäbis und neue Verkehrselemente und Massnahmen in Thun und in Steffisburg enthält. Im Massnahmenpaket 1 sollen der ÖV und der Langsamverkehr gefördert und der Parkhausring in Thun fertiggestellt werden. Das Massnahmenpaket 2 beinhaltet eine neue Aarequerung. Die Forumsteilnehmenden einigten sich auf folgende Ziele: Die Innenstadt soll nicht einseitig entlastet werden, sondern sowohl auf der Freienhof- als auch auf der Markt-gasse. Zudem muss das rechte Seeufer über die stark belastete Bernstrasse deutlich besser erreichbar sein.

Das Forum empfahl, nach der Inbetriebnahme des Bypasses die Notwendigkeit einer Aarequerung Süd erneut zu prüfen (Massnahmenpaket 3) und das mögliche Trasse eines Hübeltunnels langfristig zu sichern.

Auflage im Januar 2011

Der Bypass Thun Nord erschliesst zusätzlich Gebiete wie den Entwicklungsschwerpunkt Thun Nord/Steffisburg oder den Bahnhof Steffisburg. Zurzeit werden die Detailplanungen für den rund 120 Millionen Franken teuren Bypass ausgearbeitet, damit der Strassenplan im Januar 2011 aufgelegt werden kann (vgl. Ausgabe vom 20. Mai, Teil 1 der Serie).

FRANZISKA STREUN

SERIE IM TT

Die Berichte zum Bypass

Das «Thuner Tagblatt» nimmt die Verschiebung der Auflage des Strassenplans in den Januar 2011 zum Anlass, in mehreren Themenbereichen über das komplexe Grossprojekt Bypass Thun Nord zu berichten. Dieser enthält neben einer neuen Aarequerung im Schwäbis flankierende Massnahmen in Thun und Steffisburg. Der zweite, heutige Teil widmet sich der 55-jährigen Geschichte zur Verkehrsplanung in und um Thun. Die Berichte werden, zusammen mit früheren Artikeln, auf dem Internet aufgeschaltet. **sft**

Bypass Thun Nord online:

Frühere und aktuelle Berichte

www.bypass.thunertagblatt.ch

• www.bypassstunnord.ch

Quelle: Diverse Zeitungsartikel und Unterlagen aus der über 50-jährigen Verkehrsplanung in und um Thun.