



# Abschluss Bauarbeiten Innenstadt Wirkungskontrolle Bypass Thun Nord

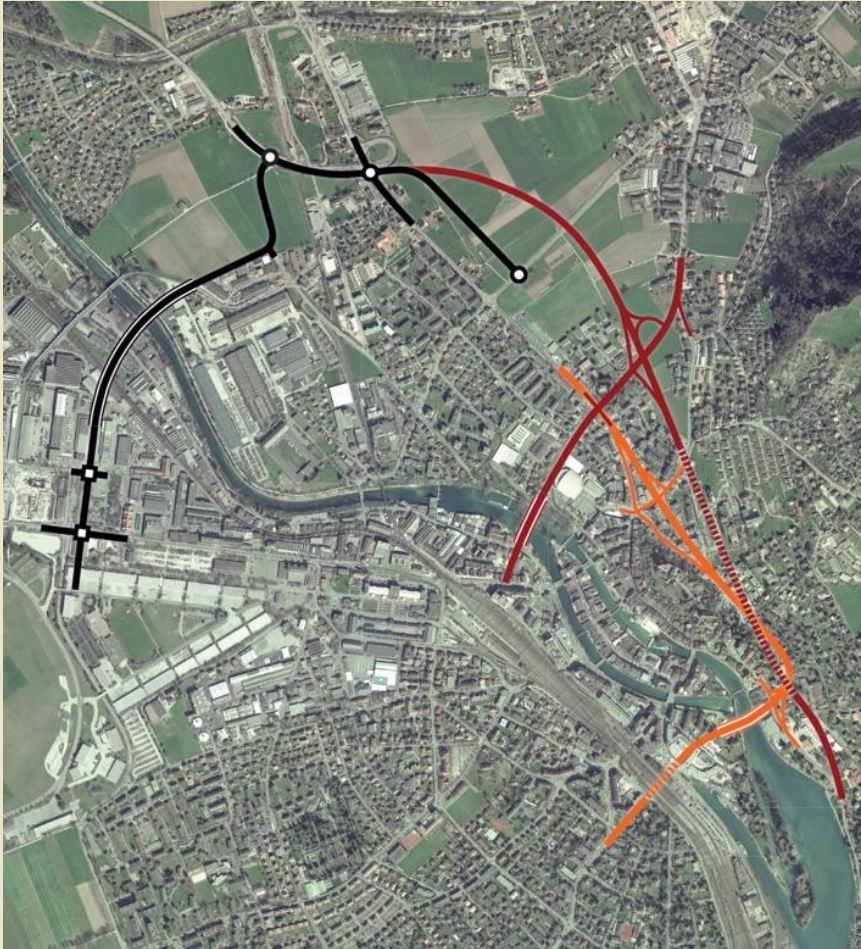
4. Juli 2019 | Medienkonferenz Bilanz Bypass und Bauphase 2019



# **Der Bypass Thun Nord – ein Erfolg in mehrfacher Hinsicht**

Christoph Neuhaus    Regierungsrat, Kanton Bern

# Lange Lösungssuche

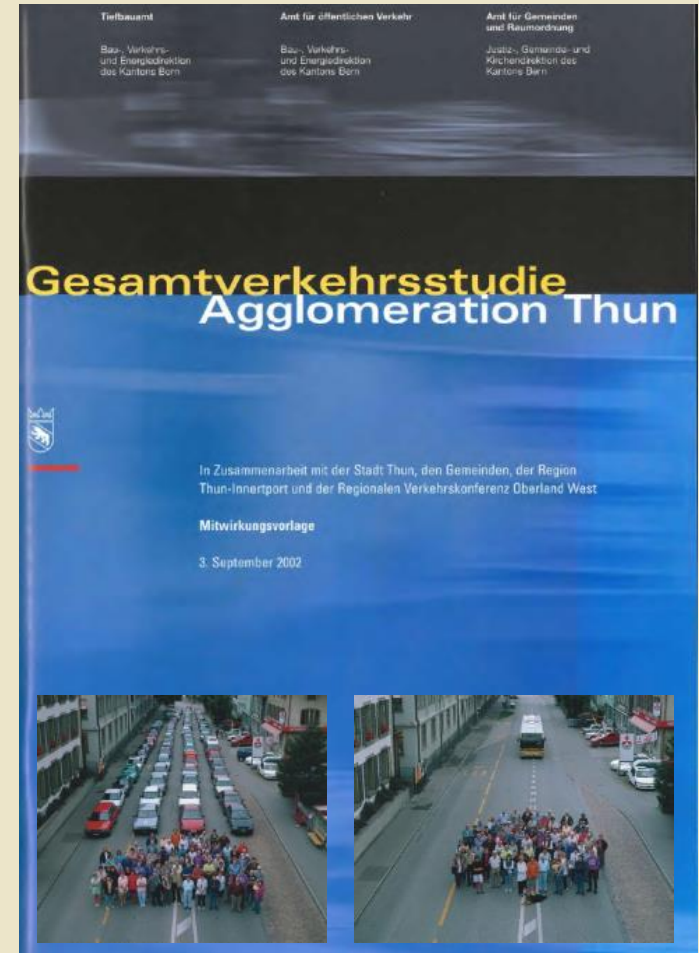


- 1955: Prof. Leibbrand
- 1978 Hübelitunnel
- 1997-2000 Aarequerung Süd  
(ähnliche Linienführung wie Leibbrand)

# Vorbildliche Gesamtverkehrslösung

Gesamtverkehrsstudie (GVS) –  
Ergebnis eines Forumsprozesses mit:

- Kanton
- 10 Agglomerationsgemeinden
- Entwicklungsraum Thun und Regionale Verkehrskonferenz
- 8 politischen Parteien
- 10 Quartierleuten
- 12 Interessengruppen, Organisationen





# Ziele Bypass und Begleitprojekte

- Verkehrsreduktion in der Innenstadt und auf der Bernstrasse, dadurch:
  - Aufwertung Innenstadt ermöglichen
  - Bessere Bedingungen für ÖV, Velo- und Fussverkehr
  - Entlastung Strassennetz dank mehr ÖV und Veloverkehr
  - Bessere Verkehrssituation für den verbleibenden Verkehr

# Aarequerung am richtigen Ort



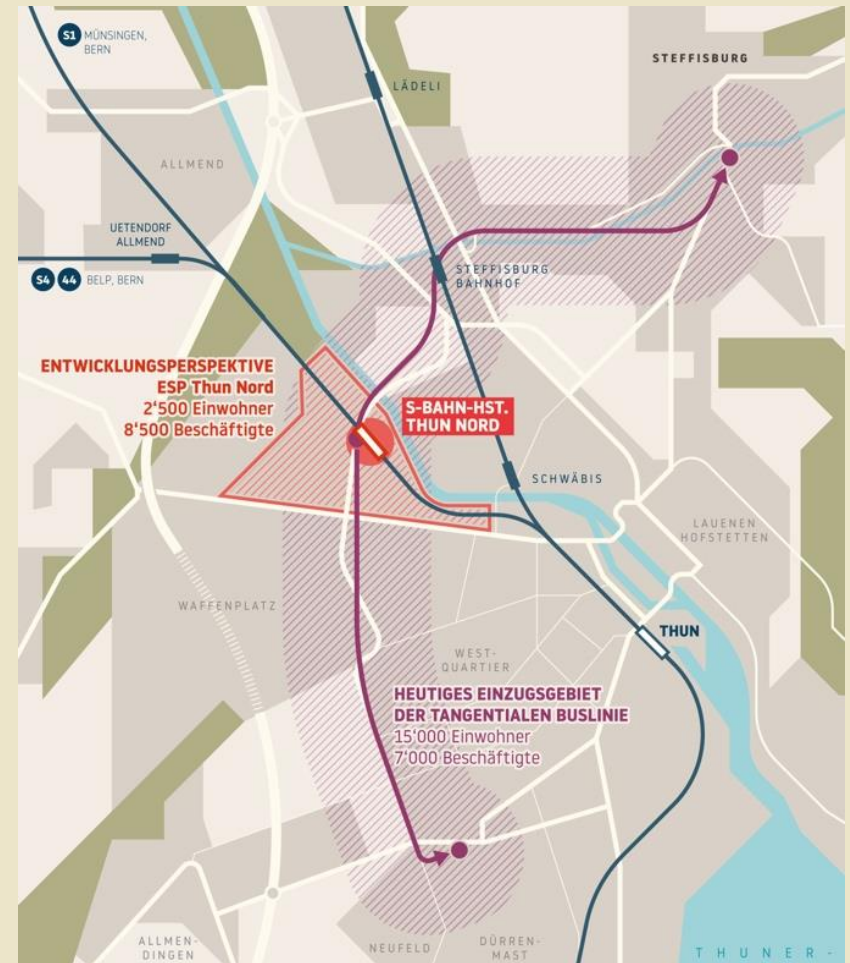
Kanton Bern



# Tangentialbus mit grossem Potenzial

Einzugsgebiet des Tangentialbus über den Bypass Thun Nord:

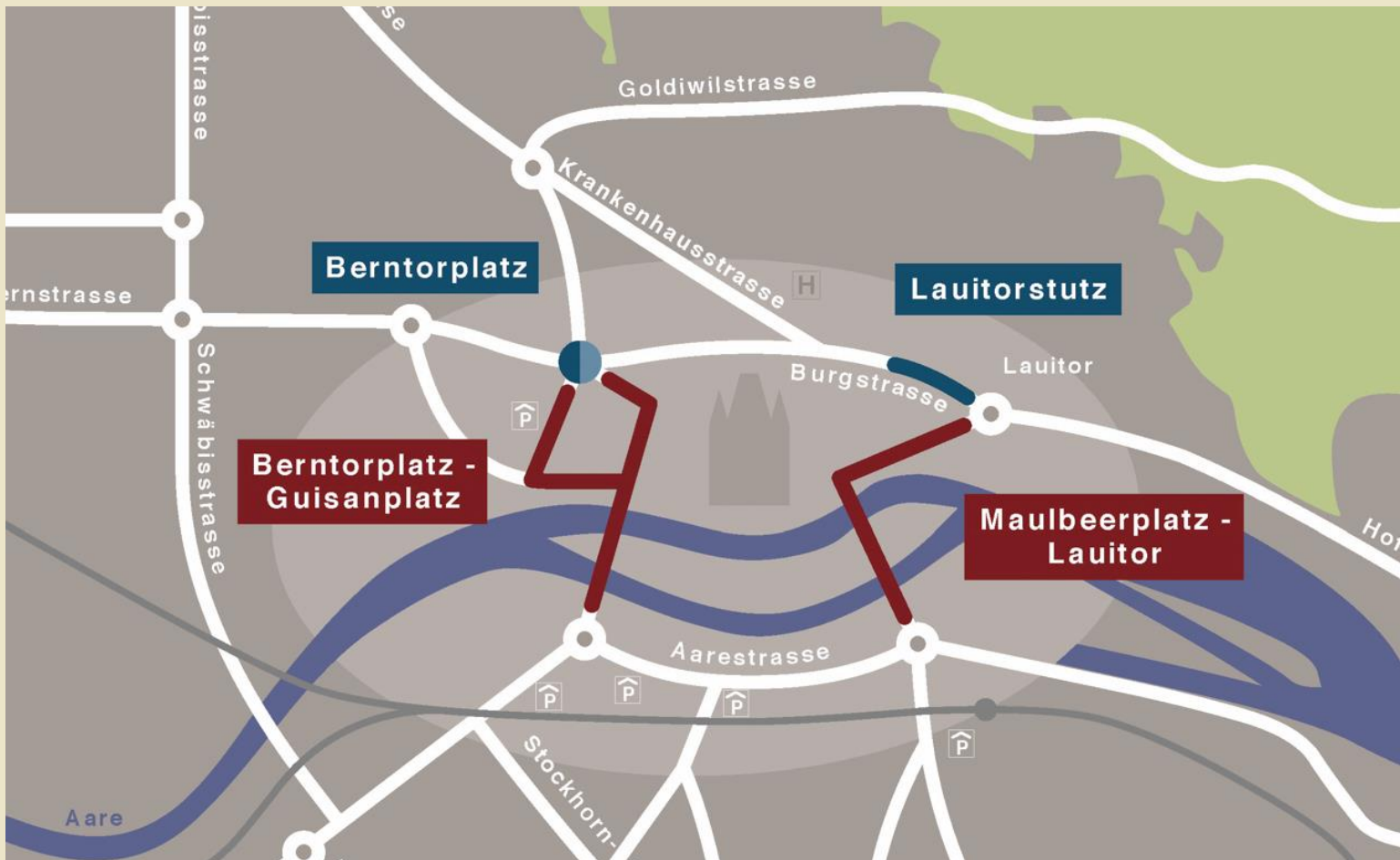
- ca. 15'000 Einwohner
- ca. 7000 Beschäftigte



# Projekte Verkehrszukunft Thun



Kanton Bern







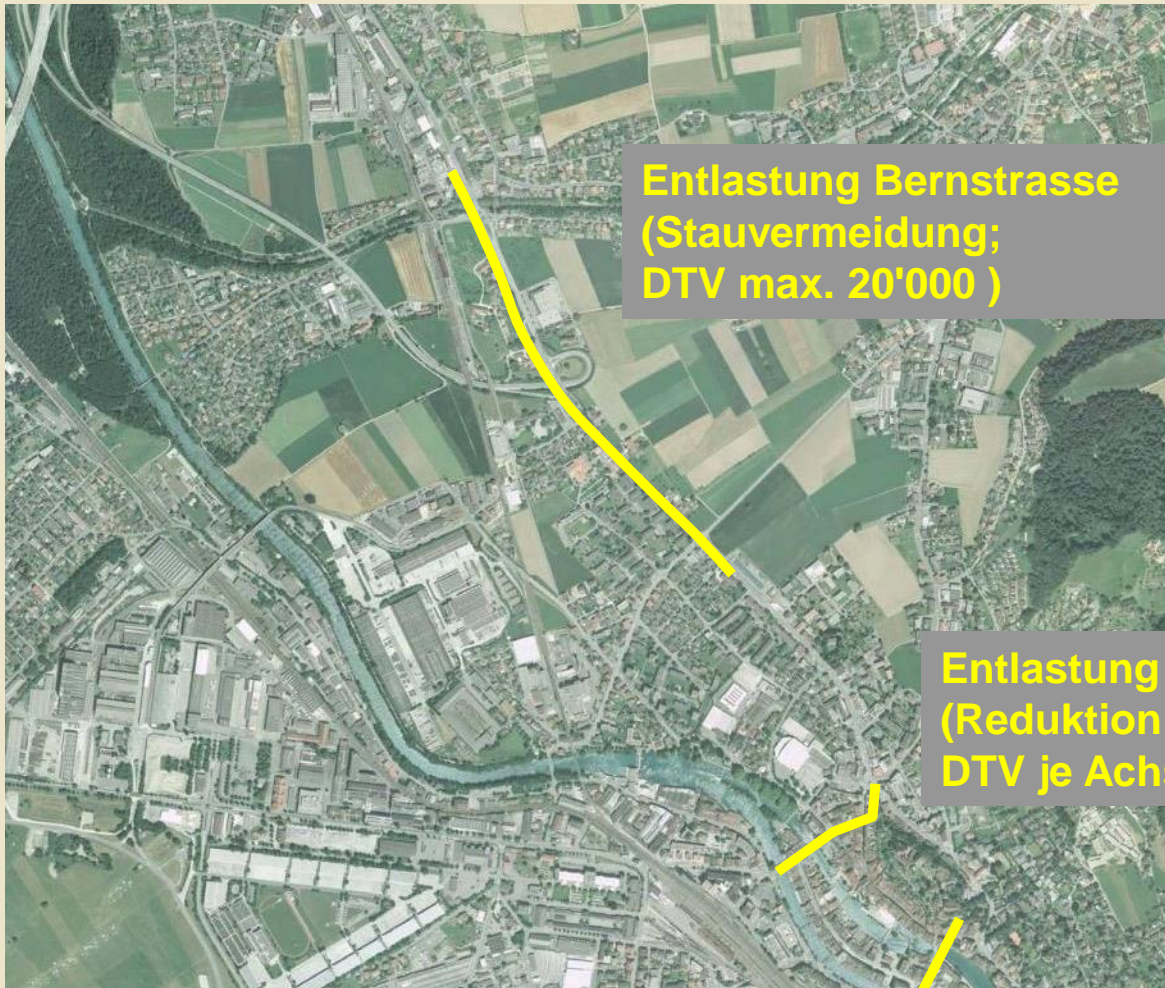
# Wirkungskontrolle Bypass Thun Nord

Markus Wyss    Kreisoberingenieur OIK I, Kanton Bern

# Verkehrsziele Massnahmenpaket 2



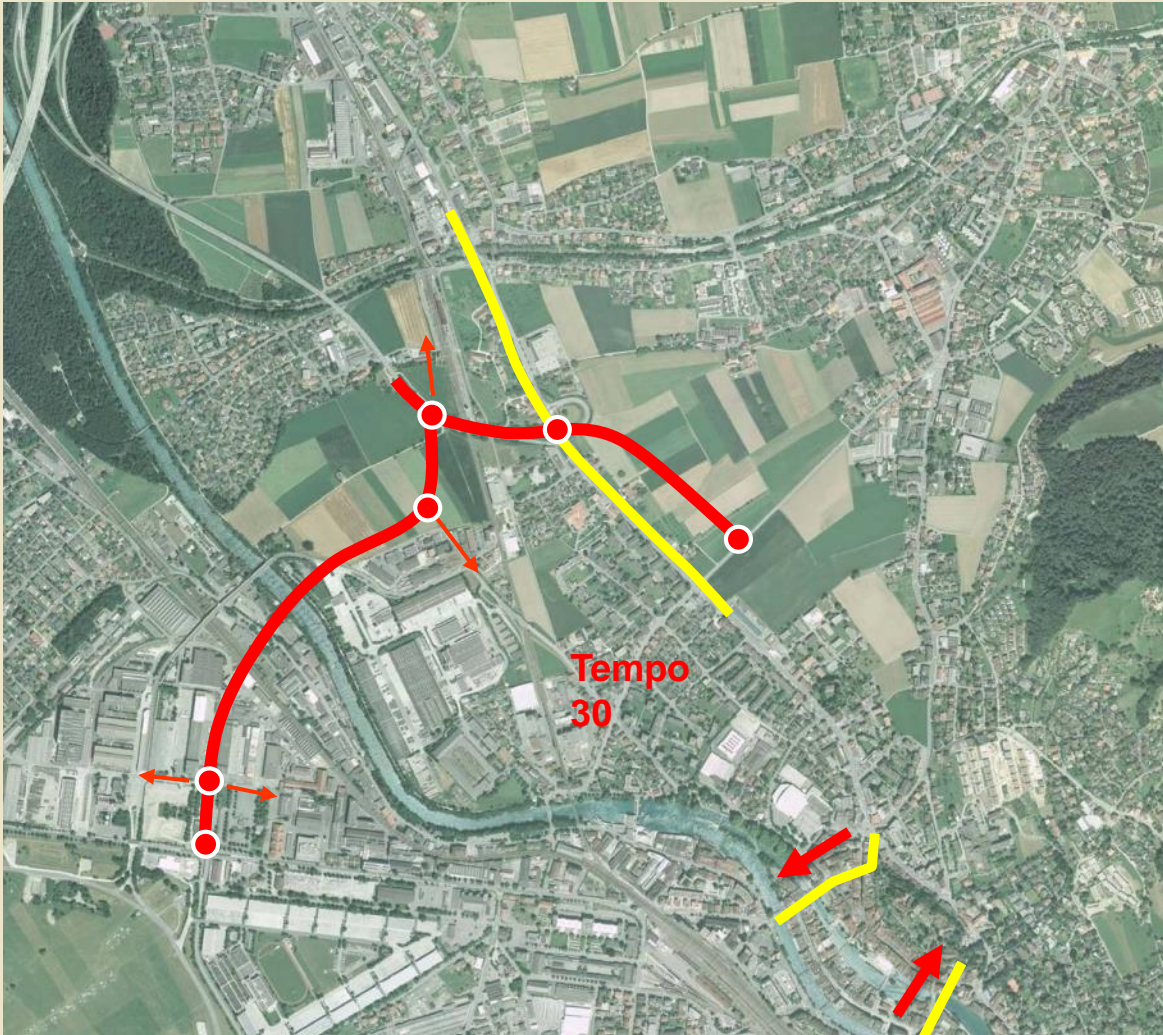
Kanton Bern



# Die Lösung des Massnahmenpakets 2



Kanton Bern

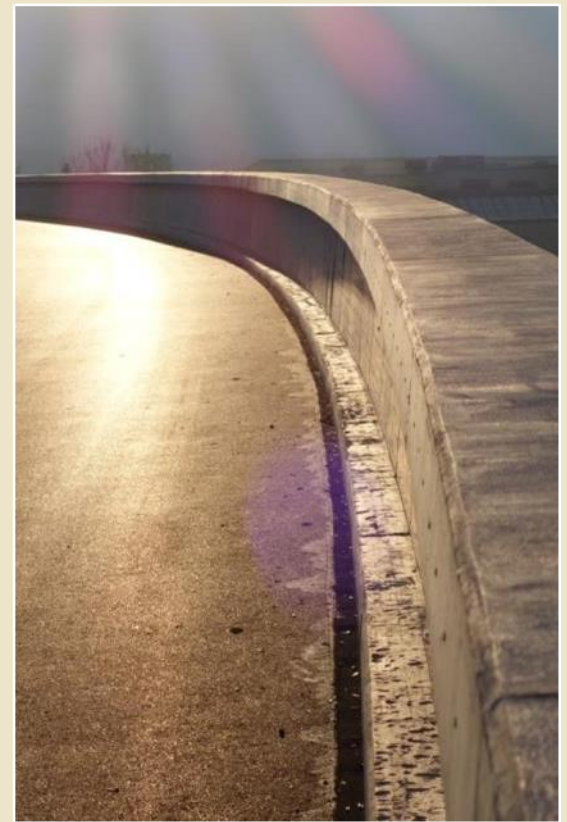
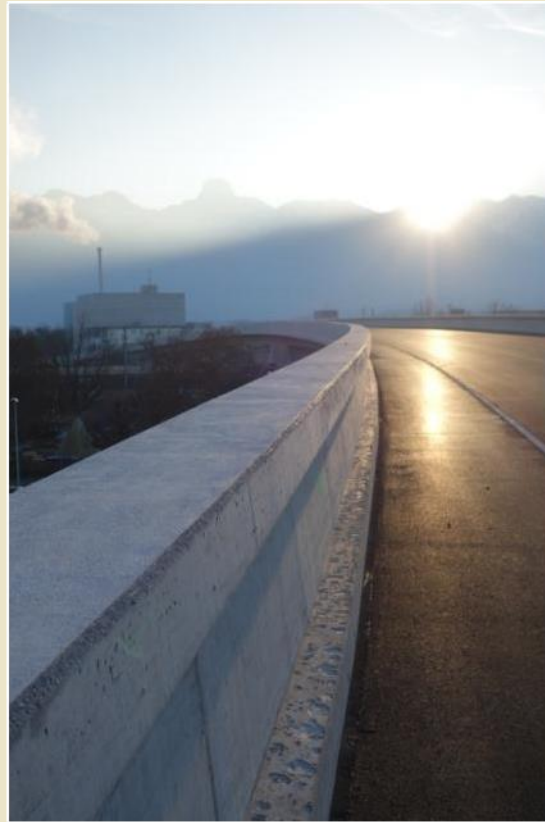
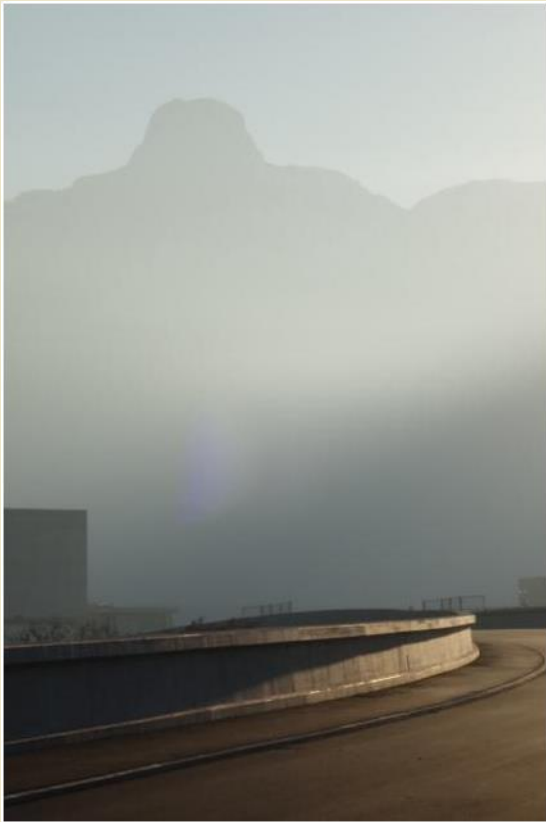


- **Bypass Thun Nord**  
mit den **zwingenden**,  
flankierenden  
Massnahmen:
- Einbahnregime  
Innenstadt
- Tempo 30 im  
Schwäbis
- Verkehrsmanage-  
ment auf Haupt-  
achsen (noch nicht  
realisiert)

# Impressionen



Kanton Bern



# Impressionen



Kanton Bern



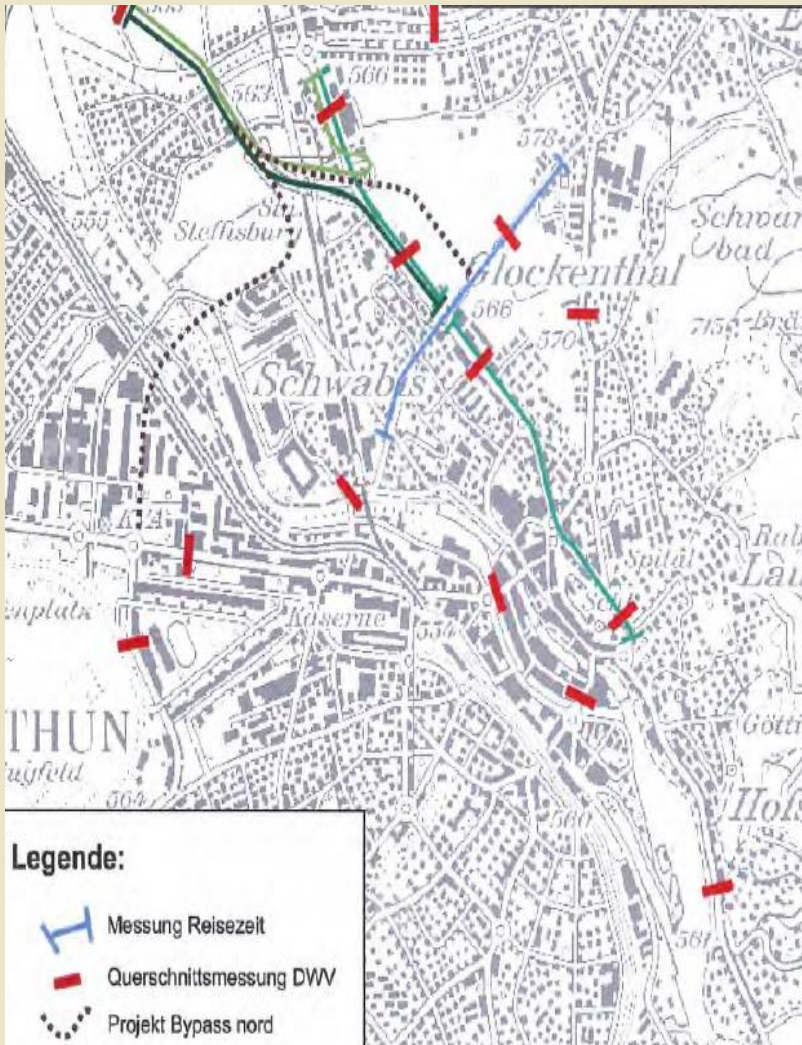
# Impressionen



Kanton Bern



# Bypass Thun Nord: Verkehrsmonitoring



## Konzept:

- Verkehrsmonitoring vor dem Bau und nach Inbetriebnahme des Bypass Thun Nord:
- Querschnittsmessungen DTV/DWV/MSP/ASP
- Messung der Reisezeiten auf 5 Abschnitten

## Bisheriges Monitoring:

- 2014 – vor Baubeginn Bypass
  - 2018 – Bypass ohne Einbahnregime
  - 2019 – Bypass mit Einbahnregime
- (alle Messungen erfolgten ausserhalb der Bauphasen am Berntor/Lauitorstutz)

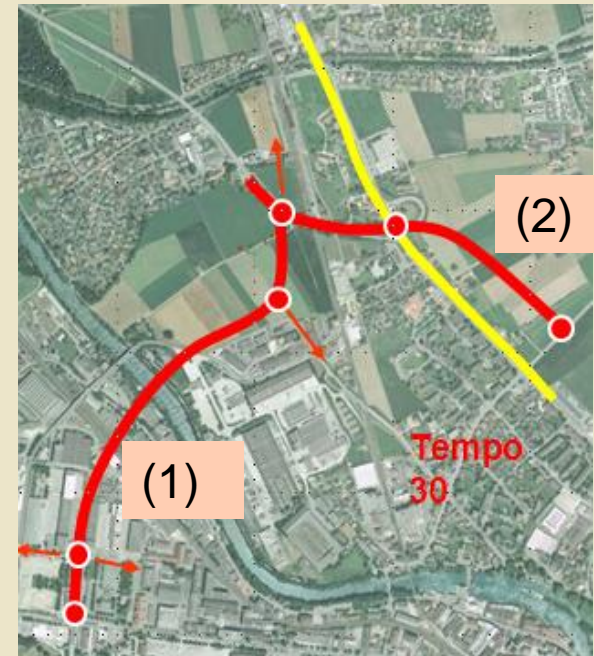
# Verkehrsbelastung Querschnitte



Kanton Bern

## DTV im Vergleich (1)

Querschnitt	DTV 2018	DTV 2019	DTV 2025*
Bypass, Alpenbrücke (1)	10'600	14'400	16'400
Neue Verbindungsstrasse (2)	7'100	7'800	9'800



\* DTV 2025: Prognose mit Verkehrsmodell im 2007 berechnet



# Verkehrsbelastung Querschnitte

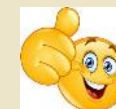
## DTV im Vergleich (2)

Querschnitte in Thun	DTV 2014	DTV 2018	DTV 2019	DTV 2025**
Bernstrasse*	27'400	19'600	18'600	21'800
Bälliz – Kuhbrücke	16'500	14'700	10'100	13'100
Bahnhofbrücke – Bälliz	15'300	13'900	9'800	12'300
Burgstrasse	16'600	13'900	16'300	21'200
Hofstettenstrasse	19'800	18'800	16'200	15'600

\* westlich Stuckikreisel

\*\* DTV 2025: Prognose mit Verkehrsmodell im 2007 berechnet

→ **Die Verkehrsziele des MP 2 sind im 2019 erreicht**



# Verkehrsbelastung Querschnitte

## DTV im Vergleich (3)

Querschnitte in Steffisburg	DTV 2014	DTV 2018	DTV 2019	DTV 2025**
Zulgstrasse	11'000	9'800	9'700	11'300
Stockhornstrasse	10'400	10'700	12'100	18'400
Thunstrasse	11'000	9'400	8'700	5'600
Schwäbisstrasse	13'100	6'800	8'300	9'500

\*\* DTV 2025: Prognose  
mit Verkehrsmodell im 2007 berechnet



# Veränderung der Fahrzeiten

## Fahrzeiten in der Abendspitzenstunde (17:00 - 18:00 Uhr, werktags)

Abschnitt	Fahrzeit [Min.] 2014	Fahrzeit [Min.] 2018	Fahrzeit [Min.] 2019
Zubringer A6* → Stuckikreisel	6:08	2:06	2:08
Zubringer A6* → Zulgkreisel	2:45	2:11	2:21
Stuckikreisel → Lauitor	3:51	3:21	3:41
Lauitor → Stuckikreisel	4:58	2:42	3:10
Bächimatte - Lauitor		2:04	3:10

\* Glättimühleviadukt

# Schlussfolgerungen



Kanton Bern

- Die Aussagekraft ist zwar noch nicht eindeutig, da in der Innenstadt im Januar 2019 viele baustellenbedingte Provisorien bestanden (Berntor, Lauitor, 2 priv. Baustellen)
- Ein Fazit ist jedoch klar: Die Verkehrsziele des MP 2 konnten erreicht werden und das Einbahnregime funktioniert gut
- Das Verkehrsaufkommen auf dem Bypass entspricht der Prognose
- Die im 2007 durchgeführten Modellberechnungen für das Jahr 2025 sind gut, tendenziell leicht zu hoch (heute erwartete Verkehrszunahme 2019 bis 2025 = 10 % resp. ca. 1.5 % pro Jahr; Ausnahme Thunstrasse: geringere Entlastung als prognostiziert)
- Erfreulich ist der Umstand, dass die Bypass bedingte Zunahme auf der Stockhornstrasse weit unter der prognostizierten liegt (-38 % dank geringerer Abnahme auf Thunstrasse) und die Zunahme auf der Burgstrasse ebenfalls tiefer als prognostiziert ist (-19 %)

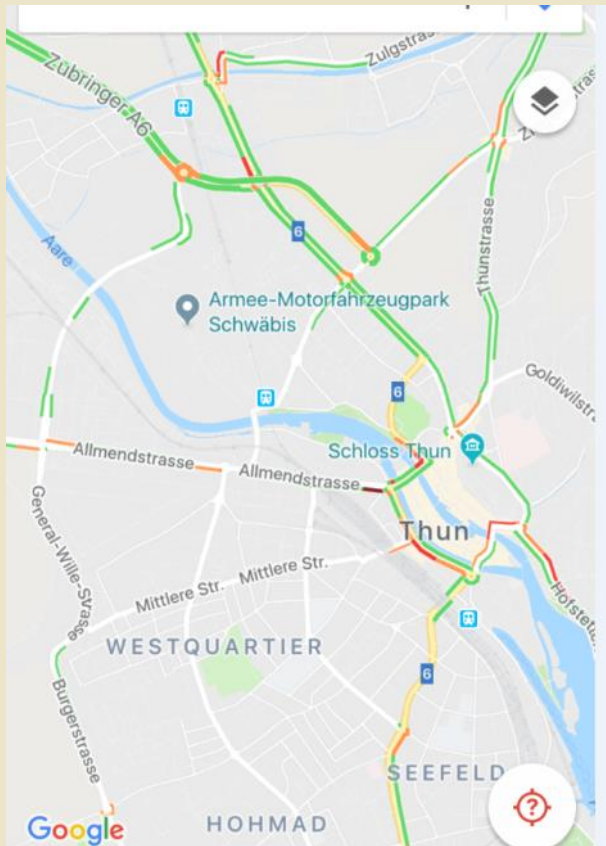
# Schlussfolgerungen



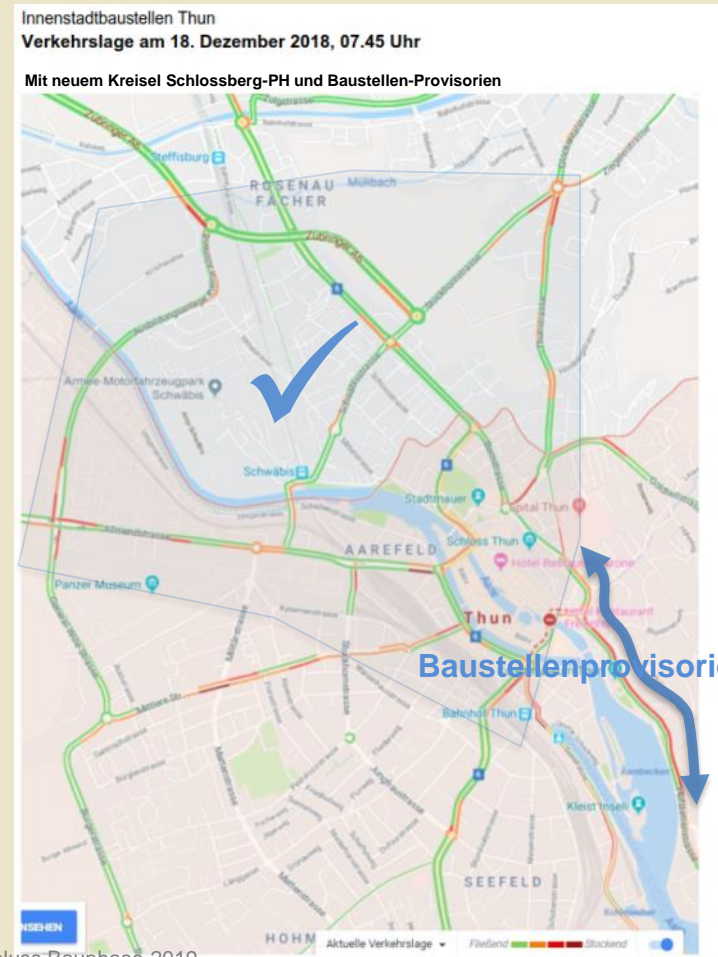
Kanton Bern

## Vor Einbahnregime

Verkehrslage am 29. März 2018, 06:58



## Mit Bypass-Einbahnregime



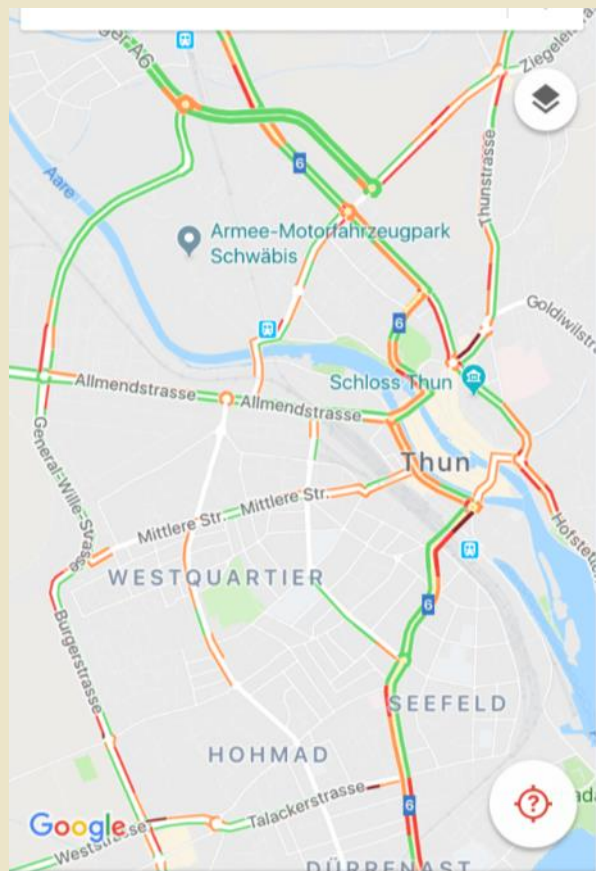
# Schlussfolgerungen



Kanton Bern

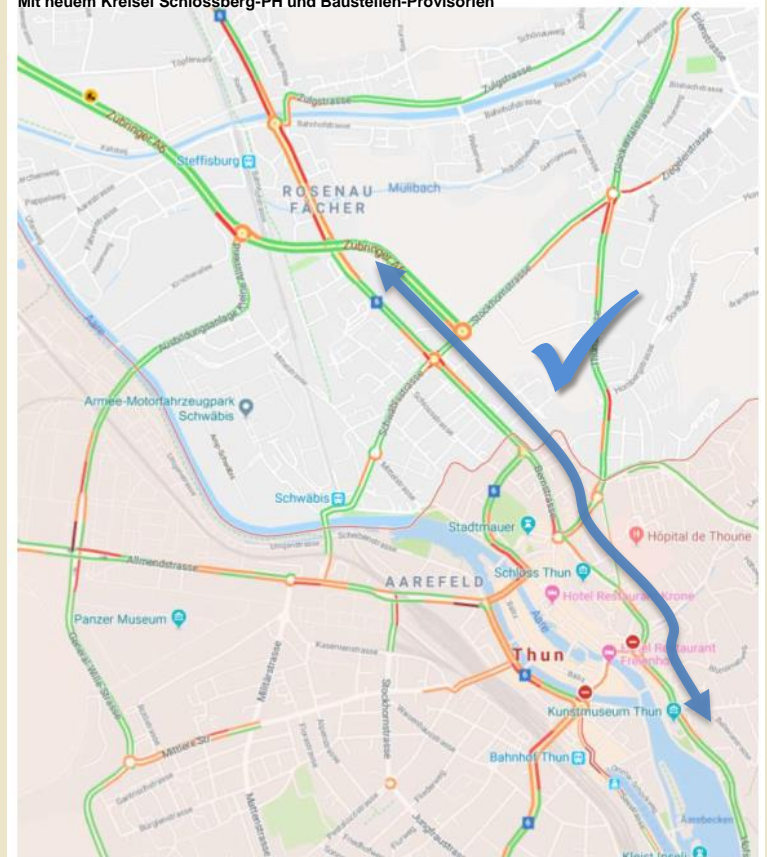
## Vor Einbahnregime

Verkehrslage am 28. März 2018, 17:55



## Mit Bypass-Einbahnregime

Innenstadtbaustellen Thun  
Verkehrslage am 23. November 2018, 17.40 Uhr  
(Tag 12 nach Inbetriebnahme Einbahnregime Bypass)  
Mit neuem Kreisel Schlossberg-PH und Baustellen-Provisorien



# Schlussfolgerungen

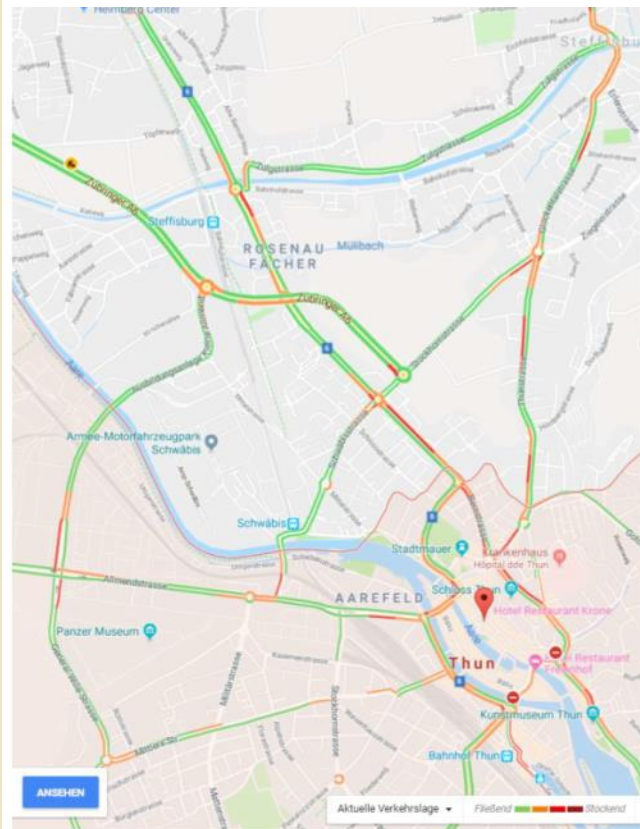


Kanton Bern

## Mit Bypass-Einbahnregime

Innenstadtbaustellen Thun  
Verkehrslage am 22. November 2018, 16.58 Uhr  
(Tag 11 nach Inbetriebnahme Einbahnregime Bypass)

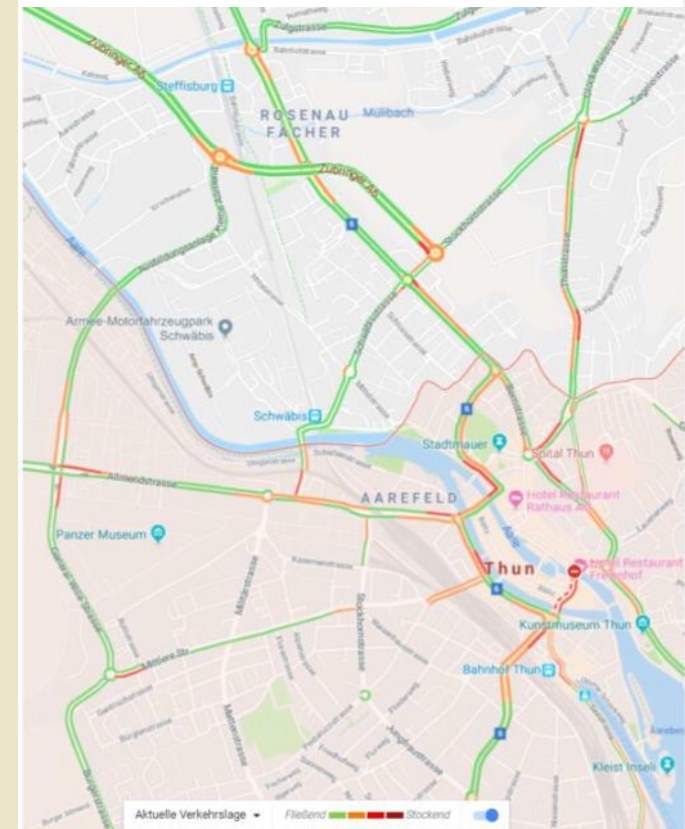
Mit neuem Kreisell Schlossberg-PH und Baustellen-Provisorien



## Mit Bypass-Einbahnregime

Innenstadtbaustellen Thun  
Verkehrslage am 9. Januar, 17.25 Uhr

Mit neuem Kreisell Schlossberg-PH und Baustellen-Provisorien

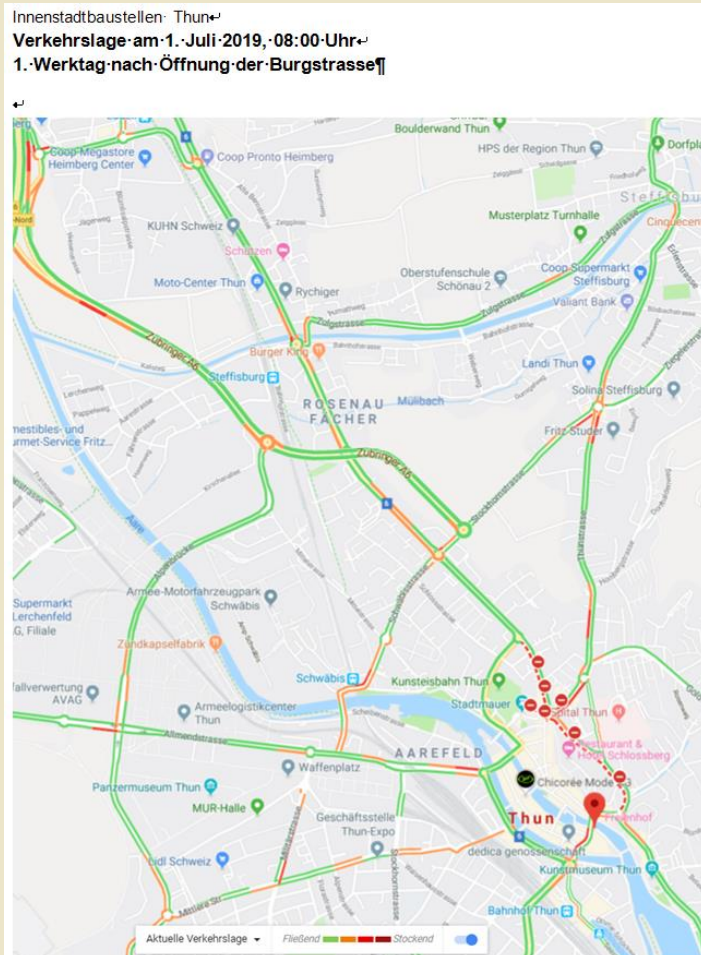


# Schlussfolgerungen



Kanton Bern

## Mit Bypass-Einbahnregime nach Öffnung der Burgstrasse







# Rückblick Bauphase 2019

René Wüthrich Projektleiter Berntorplatz, OIK I, Kanton Bern

# Erkenntnisse aus 2018 / Bilanz 2019

- Die Verkehrsführung und der Verkehrsdienst haben sich bewährt  
**Verkehrsführung bleibt 2019 im Wesentlichen gleich**
  - **Befriedigende Verkehrssituation aus Sicht Bauherrschaft**
  - **26 von 113 Anfragen / Reklamation zur Verkehrssituation**
- Die Belastung für das Gewerbe in der Innenstadt ist gross  
**2019: längere Tagesarbeitszeiten, dafür kürzere Gesamtzeit**
  - **17 statt der ursprünglich geplanten 22 Wochen****2019: Aufhebung PP Marktgasse auf 6 Wochen beschränkt**
  - **Längere Arbeitszeiten haben sich bewährt, kaum Reklamationen**
  - **Aufhebung PP Marktgasse 5 statt 6 Wochen**
  - **1 Woche früherer Bauabschluss als geplant**

# Erkenntnisse aus 2018 / Bilanz 2019



Kanton Bern

- Es kommt immer wieder zu Unvorhergesehenem  
→ **Betroffene Betriebe / Anwohner rasch informieren (Email-Liste)**
  - **Total 13 Flyer mit Anwohnerinformationen, davon 5 zu lärmintensiven Nachtarbeiten**
  - **nur 3 Reklamationen zum Thema Lärm beim Auskunftstelefon**
- Das Auskunftstelefon erhält sehr viele Anfragen und Einwände  
→ **Anfragen rasch und verständlich beantworten**
  - **2019 fast 1/3 weniger Anfragen beim Auskunftstelefon als 2018**
  - **deutlich kürzere Bearbeitungszeiten**



# Wichtige Themen beim Auskunftstelefon

	2018		2019
<u>Spezifische Anfragen zu Zufahrtsmöglichkeiten</u>	43	- 63 %	<u>16</u>
<u>Zufahrt Rechtes Ufer / Stau / Einbahnabschnitte</u>	40	- 35 %	<u>26</u>
<u>Sonstige spezifische Anfragen</u>	40	- 60 %	<u>16</u>
<u>Fussgänger / Velo</u>	34	- 59 %	<u>14</u>
<u>Busbetrieb / Haltekante X</u>	33	- 64 %	<u>12</u>
<u>Verkehrsdienst / Signalisation</u>	32	- 75 %	<u>8</u>
<u>Ausweichverkehr Wartbodenquartier</u>	26	- 96 %	<u>1</u>
<u>Mobikit / ÖV-Gutscheine</u>	18	- 56 %	<u>8</u>
<u>Kommunikation / Flyer</u>	15	- 67 %	<u>5</u>
<u>Gewerbe / Umsatzeinbussen</u>	11	- 64 %	<u>4</u>
<u>Lärm</u>	4	- 25 %	<u>3</u>
<b>Total Anfragen / Reklamationen</b>	<b>296</b>	<b>- 62 %</b>	<b>113</b>

- "Rangliste" der Themen über beide Jahre praktisch gleich
- alle Themen im 2019 gegenüber 2018 weniger betroffen
- Umsetzung Erkenntnisse aus dem 2018 hat Wirkung gezeigt

# Berntorplatz / Lauitorstutz (vorher / nachher)



Kanton Bern

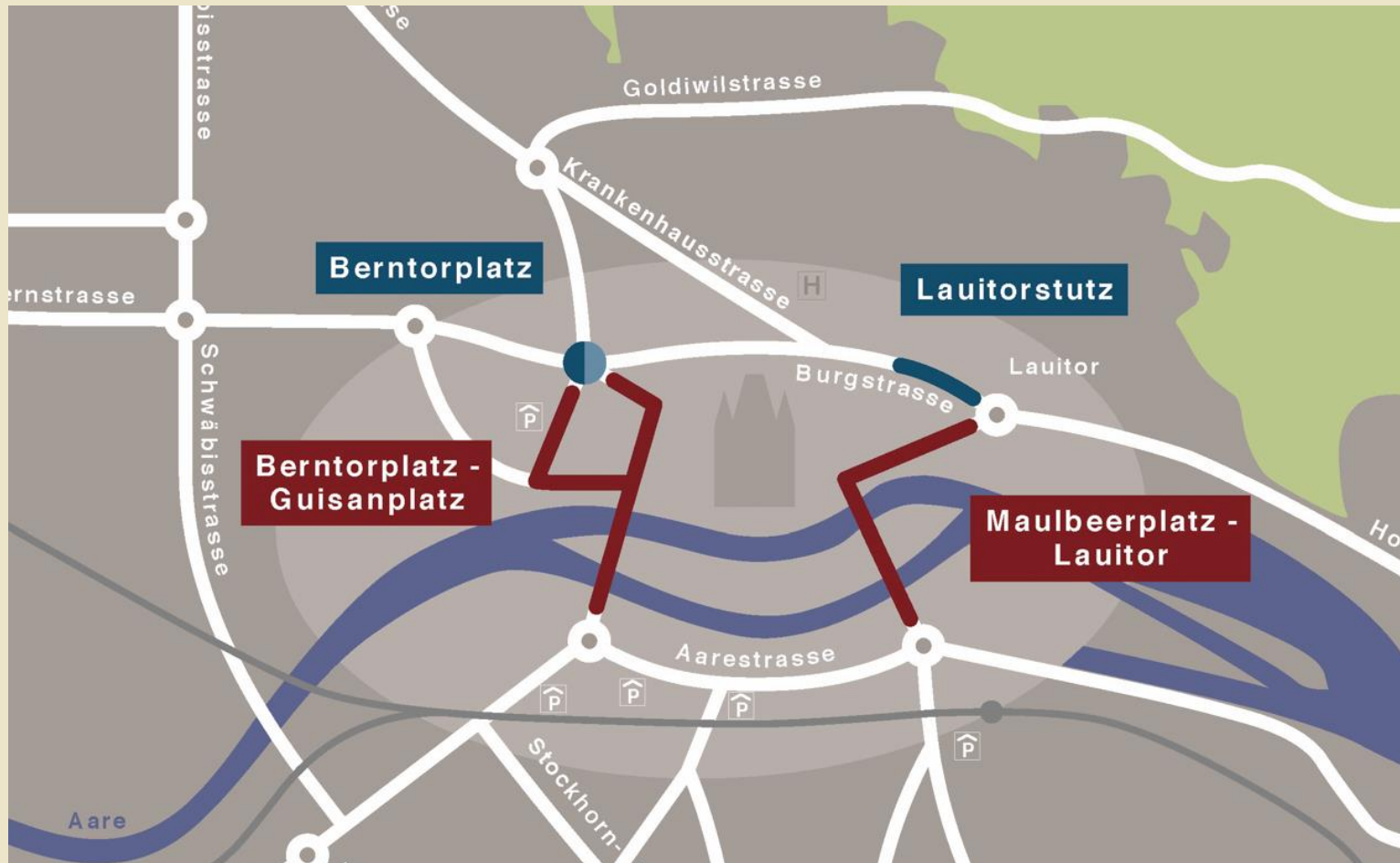


# Ausblick auf die Umgestaltung der aarequerenden Achsen

Konrad Hädener

Vorsteher Direktion Bau und Liegenschaften  
der Stadt Thun

# Sanierung und Erneuerung Strassenräume Innenstadt (SEVI)



# Zielsetzungen



Achse Berntorplatz bis Guisanplatz





Achse Maulbeerplatz bis Lauitor

- Anpassung der Strassenräume an die neue Funktion und Bedeutung
- Aufwertung der Strassenräume
- Wo möglich: flächiges Queren für Fussverkehr
- Verflüssigung des Verkehrs









# Ursprünglicher Zeitplan

Jahr	2018				2019				2020				2021				2022	
Quartal	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
Berntorplatz																		
Lauitorstutz																		
Guisanplatz – Berntorplatz																		
Maulbeerplatz – Lauitor																		

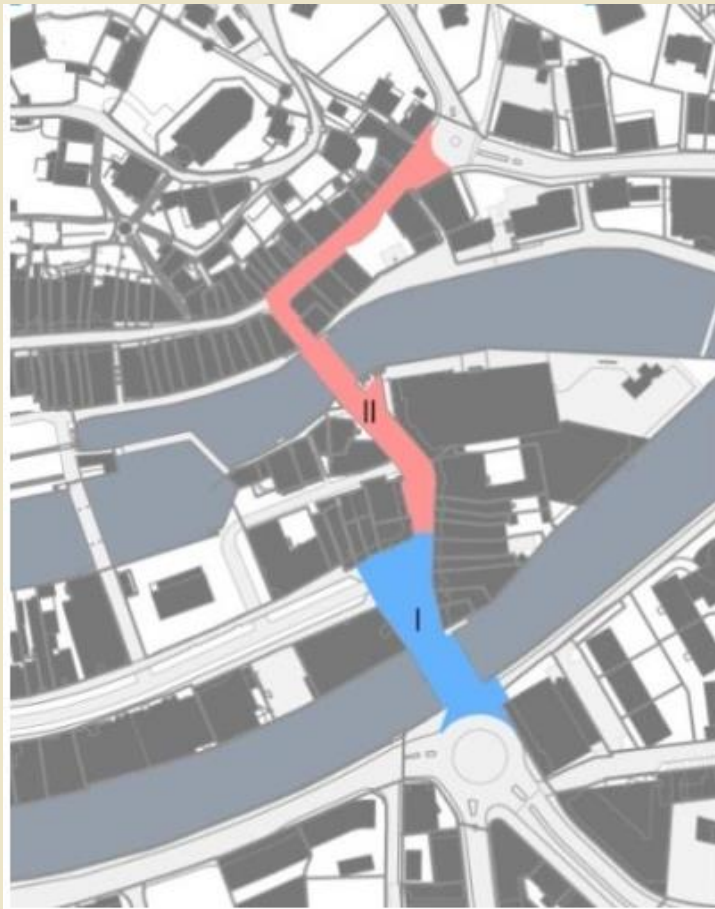
 Kanton Bern  
 Werke

 Stadt Thun

   Hauptbauphasen

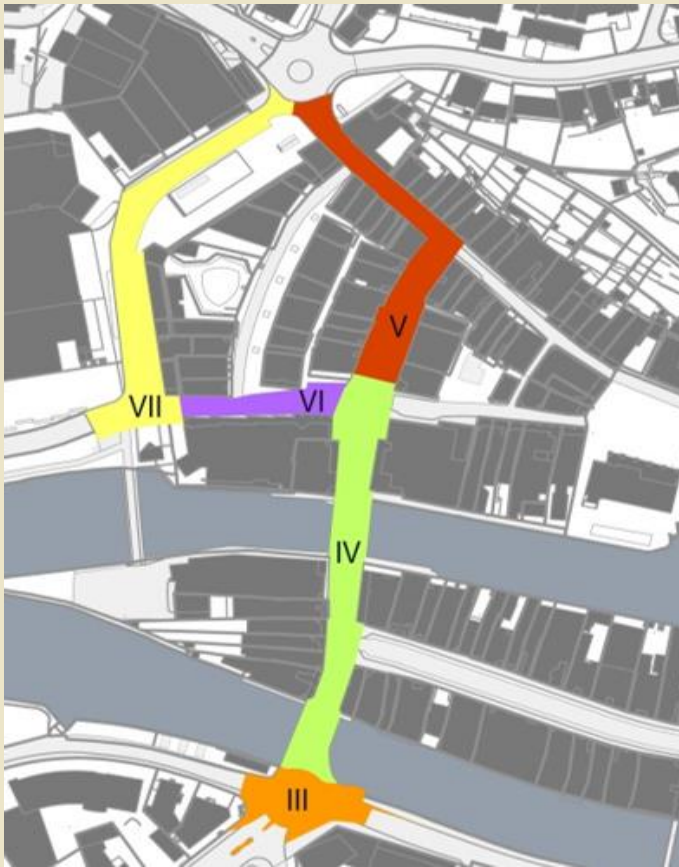
   Vor- und Nacharbeiten

# Etappierung (Teilprojekt 1)



- Zustandsanalyse Sinnebrücke legt Neubau nahe
- Neuprojektierung ab 2021  
Neubau 2024 (→ Etappe II)
- Bahnhofbrücke bis Bälliz von **Mai – Juli 2020** (→ Etappe I)
- Intensivbauweise (05 – 23 Uhr)
- unter Verkehr (einspurig)
- STI stadteinwärts via Burgstrasse
- Ausführungskredit im Stadtrat am 22. August 2019

# Etappierung (Teilprojekt 2)



- Achse Guisanplatz bis Berntorplatz 2025 und 2026
- Zwischenzeitlich minimale Instandsetzungen nötig

# Vielen Dank für Ihr Interesse

## Ihre Fragen beantworten gerne:

- Regierungsrat Christoph Neuhaus
- Markus Wyss, Kreisoberingenieur OIK I, Kanton Bern
- René Wüthrich, Projektleiter Berntorplatz OIK I, Kanton Bern
- Gemeinderat Konrad Hädener, Stadt Thun