Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 16 (2003)
Heft: [1]: Aarefeldplatz Thun : Städtebau und Architektur

Artikel: Die Verkehrsplanung : das geordnete Durcheinander
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-122085

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

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

Das geordnete Durcheinander

Der Wettbewerb von 1981 wollte auch die Verkehrsprobleme im Aarefeld endgültig lösen. Auf dem Bahnhofplatz sollte Ordnung gemacht werden, ein für alle Mal. Daraus wurde nichts. Durchgesetzt hat sich die Akzeptanz. Städtebau ist wichtiger als die Verkehrsplanung.

: «Thun hat keine Verkehrsprobleme», sagt der Verkehrsplaner Daniel Buchhofer. «Das ist eine provokante Aussage, doch man muss sie relativieren. Verglichen mit der Komplexität des Verkehrs in Genf zum Beispiel hat Thun wirklich keine Probleme.» Buchhofer sieht Thun mit der Gelassenheit dessen, der von Zürich aus auf seine Vaterstadt blickt. Er sieht die Verkehrsprobleme der Stadt aus einer andern Perspektive als der Autofahrer, der auf der Sinnebrücke täglich im Stau steht.

Der Bahnhof im Abseits

Thun hat bei 40 000 Einwohnern immer noch dieselben Aareübergänge wie bei 3000. Am südlichen und am nördlichen Rand der Altstadt queren je zwei Brückenpaare die innere und äussere Aare. Diese Querspangen sind mit Längsverbindungen zusammengebunden. Es entsteht ein Viereck, an dessen Ecken die Fernstrassen angebunden sind. Der Bahnhofplatz aber ist nicht direkt an dieses Viereck angebunden. Er liegt etwas ausserhalb. Die Bahnhofstrasse zweigt bei der Bahnhofbrücke ab und führt in eine Art Sack, während die alte Hauptlinie der Frutigenstrasse gerade Richtung Spiez weiterläuft. Das heisst aber auch, dass der Bahnhofplatz nicht zum System der Durchfahrtsstrassen gehört. Der motorisierte Individualverkehr benötigt ihn nicht. Anders herum: Man kann den Platz für die Autos sperren.

Thun wurde immer mehr zu einem Vorort von Bern. Die von Anfang an zweispurige Bahnlinie Bern-Münsingen-Thun ist eine der meistbefahrenen Strecken des SBB-Netzes. Früh schon erhielt Thun seinen Autobahnanschluss. Die Autobahn wurde unter der Allmend mitten im flachen Gelände sogar unterirdisch geführt, was die Bedeutung der Armee unterstreicht. Die wollte weiterhin üben und schiessen können.

Der ungeliebte öffentliche Verkehr

Die Topografie sorgte dafür, dass sich Thun vor allem nach Südwesten in die Ebene hinaus entwickelte. Die Kraftlinien der Bahn und der Autobahn liegen im Westen der Stadt. Auch soziale Unterschiede spielen eine Rolle. Die Oberschicht von Thun wohnt an den steilen, besonnten Hängen im Nordosten der Stadt oder am See, die weniger bemittelten im Westamt, in der Ebene im Südwesten. Der öffentliche Verkehr, der hauptsächlich dem Westamt diente, war darum sozial stigmatisiert und hatte in den Köpfen vieler Thuner keinen hohen Stellenwert.

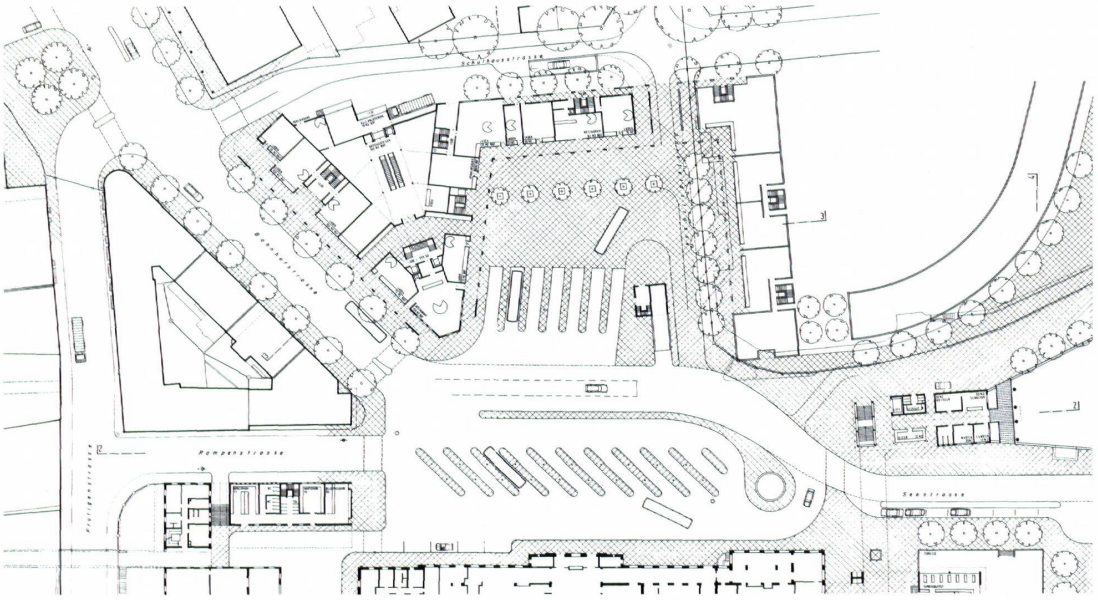
Obwohl der Bahnhofplatz etwas abseits liegt, ist er die Nabe des öffentlichen Verkehrs. Der hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Dazu beigetragen hat der Gesellschafts-Verbund. War früher jede Buslinie eine eigene Gesellschaft, so ist es dem Stadtpräsidenten Eggenberg gelungen, alle unter einen Hut zu bringen. Das ermöglichte so genannte Durchmesserlinien, die den Bahnhofplatz nur noch als Halte- und nicht mehr länger als Wartestelle benutzten.

Keine Verkehrsmaschine

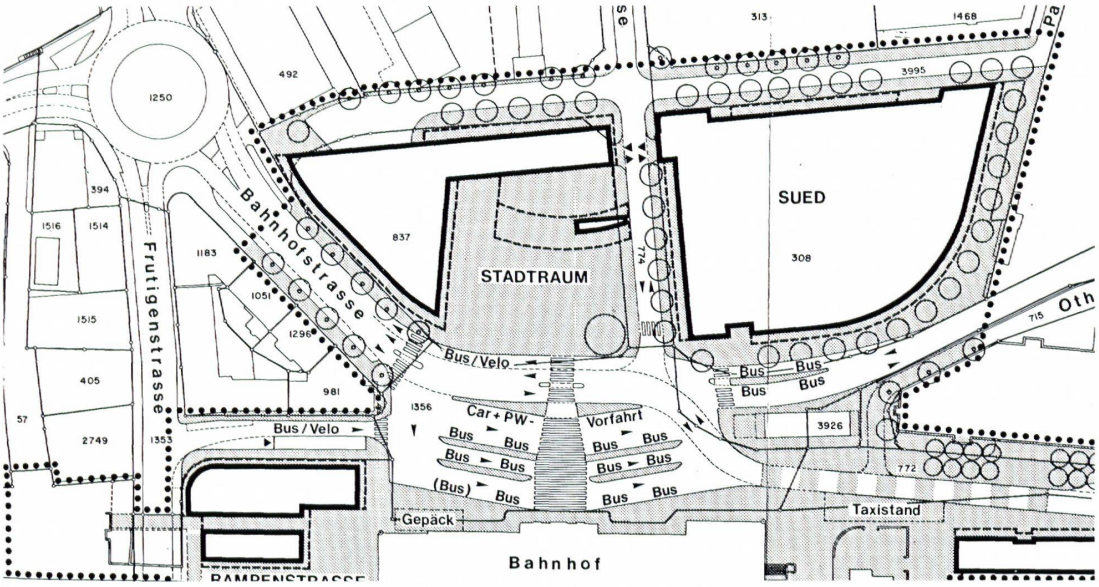
Der Wettbewerb von 1981 war auch, und für einige vor allem, ein Verkehrswettbewerb. Der Architekt Andrea Roost und der Verkehrsplaner Daniel Buchhofer, die beide in Thun aufgewachsen sind und von Anfang an zusammen arbeiteten, haben sich allerdings geweigert, die perfekte Verkehrsmaschine zu planen. Der Städtebau war ihnen wichtiger als die Verkehrslösung. Es gibt Probleme, die man nicht lösen muss, sie zu verbessern genügt. Ihre städtebaulich gedachten Verkehrsvorschläge teilten den Bahnhofplatz auf: In einen Verkehrsplatz vor dem Bahnhof, wo ein geordnetes Durcheinander akzeptiert wird, und in einen wohl geordneten Stadtplatz ohne Autoverkehr. Das Preisgericht war allerdings vom Verkehrsteil des Gesamtprojektes wenig begeistert. Aber auch für die Jury war der Städtebau wichtiger.

Vor der Realisierung

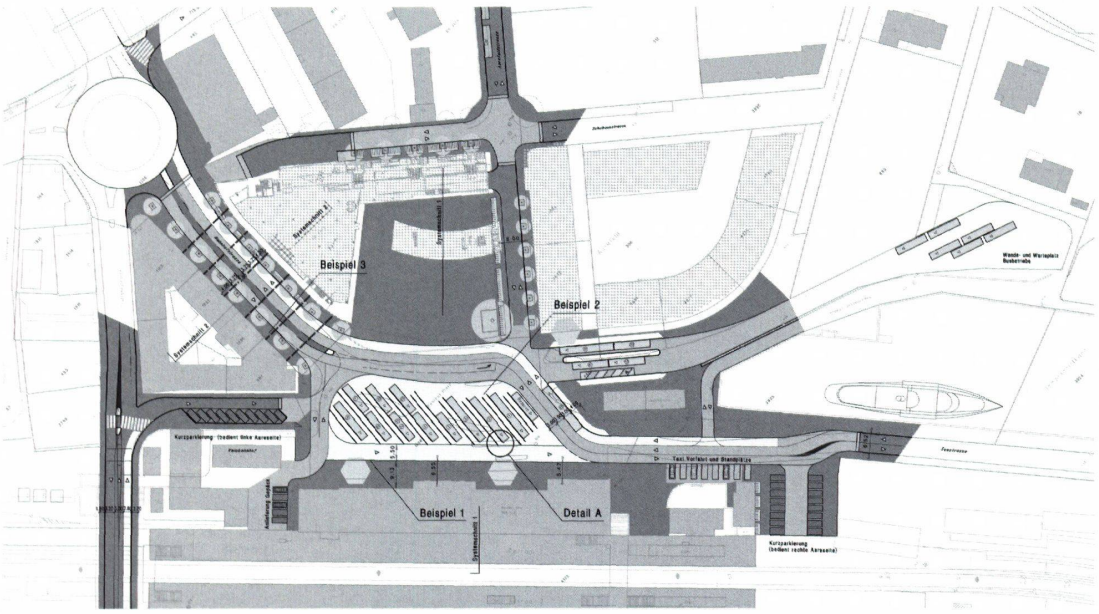
Das war vor 21 Jahren. Unterdessen haben Architekten, Verkehrsplaner und die Stadt weiter gearbeitet. Sie schoben die Busstandplätze hin und her, prüften die Machbarkeit einer Tiefgarage unter dem Bahnhofplatz, fanden aber heraus, dass das Projekt zu teuer kommt. Sie gestalteten die Bahnhofstrasse, bauten den grossen Maulbeerkreisel bei der Bahnhofbrücke, trennten mit Natursteinstreifen im Teer den Fussgänger- vom Haltestellenbereich, schufen Anschlagkanten für den öffentlichen Verkehr, grenzten baulich-optisch die Gehwege von der Fahrbahn ab, entwickelten Systemquerschnitte, stellten Überlegungen zum Warteplatz der Busbetriebe an, kämpften mit den Widrigkeiten der Taxivorfahrt, sorgten für Kurzparkiererplätze in Bahnhofsnähe, fanden heraus, wo die Wartehäuschen stehen sollen, liessen die Fussgänger die Strasse überqueren, die Busse anhalten, die Autos abbiegen, beruhigten die Seestrasse, die nun dem öffentlichen Verkehr vorbehalten ist, was die fünfte Buslinie ermöglichte, erdachten sich Alternativen und Varianten, konzipierten, detaillierten. Zusammenfassend: Die Verkehrsplanung nahm ihren Lauf. Im Frühling 2002 war der Entwurf zu einer Konzeptstudie für den Richtplan Verkehr zur Überbauungsordnung vom 6. Februar 1991 geboren. Der Umbau des Bahnhofplatzes steht kurz vor der Realisierung. Etwas Wichtiges aber hat alle Änderungen der letzten Jahre überlebt: Die Akzeptanz der Beteiligten. Denn auf dem Bahnhofplatz wird auch künftig ein geordnetes Durcheinander herrschen. Die Planer haben stillschweigend beschlossen, dass die Verbesserung genügt. •



1



2



3

1 **Wettbewerbsprojekt von Andrea Roost aus dem Jahre 1981: Er schlägt vor, den Bahnhofplatz in einen befahrenen Verkehrsplatz vor dem Bahnhof und in einen geordneten Stadtplatz gegenüber aufzuteilen.** Plan: Andrea Roost

2 **Richtplan Verkehr und Umgebung aus der Überbauungsordnung aus dem Jahre 1991: Der Stadtraum wird völlig autofrei, alle Busstandplätze werden vor den Bahnhof geschoben. Ein grosser Kreisel entsteht bei der Bahnhofbrücke.** Plan: Planungsamt Stadt Thun

3 **Verkehrsplan heute: Viele Massnahmen, wie beispielsweise Natursteinstreifen zwischen Fussgänger- und Haltestellenbereich, verbessern die Situation heute; doch der Bahnhofplatz bleibt ein geordnetes Durcheinander.** Plan: Buchhofer Barbe AG