

THUN: DIVERSE BUSSPUREN BEIM BAHNHOF THUN WEISEN ERNEUT TIEFE FAHRRINNEN AUF

## Nur Beton würde Rinnen verhindern

Zwei Jahre nach der letzten Sanierung weisen diverse Busspuren beim Terminal am Bahnhof wieder Fahrinnen auf. Schuld sind die starke Belastung und die Sommerhitze. Der Einbau von stabileren Betonplatten ist derzeit kein Thema.

Es sieht fast so aus, als sei dieser Belag nicht aus Teer, sondern aus Gummi. Am Busterminal beim Bahnhof Thun weisen diverse Busspuren tiefe Fahrinnen auf. Besonders auffällig sind die Furchen zwischen den Perrons 7 und 8, 9 und 10 sowie 10 und 11. Das Phänomen an und für sich ist nicht neu: Bereits im Sommer 2007, keine zwei Jahre nach der Eröffnung des neuen Terminals, hatten sich an verschiedenen Stellen tiefe Rinnen gebildet. Die Stadt liess diese im Oktober 2008 entfernen. In den schlimmsten Fällen musste dazu ein komplett neuer Deckbelag aufgetragen werden. Bei den weniger tiefen Unebenheiten wurde lediglich der Belag etwas abgefräst (wir berichteten).

### Stete Belastung und Hitze

Wie ist es möglich, dass sich die Situation nun erneut so präsentiert wie vor zwei Jahren? «Die Busse sind äusserst schwer und fahren im Zehn- oder sogar im Fünf-Minuten-Takt immer an die gleiche Stelle», erklärt Rolf Maurer, Thuns Stadttingenieur. Bei den Unterflurbussen der STI befindet sich zudem der Motor unten am Fahrzeug. Die Wärme entweiche also in Richtung Busspur. «Während der Sommermonate, wenn die Sonne den Belag weich macht, setzt die Hitze der



Ein Bus der STI biegt am Busterminal beim Bahnhof Thun auf die Spur zwischen Perron 9 und 10 ein. Durch die starke und regelmässige Belastung und die Hitze des vergangenen Sommers weist der Spurbelag tiefe Rinnen auf.

Gabriel Berger

Motoren dem Teer zusätzlich zu», erläutert Maurer. Diese Sichtweise bestätigt auch der Betriebschef der Verkehrsbetriebe STI, Werner Fuhrer: «Im Sommer ist der Teer besonders anfällig.»

Ärgerlich sind die Rinnen nicht nur für die Chauffeure, sondern auch für die Fahrgäste. «Bei Regen bilden sich Pfützen. Wenn der Bus am Terminal eintrifft, werden die wartenden Passagiere auf den Perrons teilweise nass gespritzt», gibt Fuhrer zu bedenken. Überdies sind die Rinnen bei Unachtsamkeit potenzielle Stolperfallen. Verletzte

hat es gemäss Aussagen von Fuhrer und auch von Stadttingenieur Maurer bislang noch keine gegeben.

### Sanierung erst im Winter

Die einzige Alternative, die das Problem Fahrinnen langfristig lösen würde, wäre der Einbau von massiven Betonplatten. An anderen Bushaltestellen in der Region Thun werden solche bereits eingesetzt. «Würden wir die Busspuren beim Terminal am Bahnhof mit Betonplatten ausstatten, hätte dies eine ziemlich grosse und länger andauernde Bau-

stelle zur Folge», sagt Rolf Maurer. Die Stadt ziehe diese Variante daher zurzeit nicht in Betracht.

So bleibt es dabei, dass die Rinnen im Rahmen der üblichen Unterhaltsarbeiten im Zwei- bis Drei-Jahres-Rhythmus entfernt werden müssen. Eine Sanierung, die das Abfräsen mit einer Feinfräse sowie das Flickfen von einzelnen Stellen beinhaltet, kostet laut Rolf Maurer jeweils rund 5000 Franken. Berappen muss den Betrag die Stadt, denn die STI ist lediglich Benützerin, nicht aber Eigentümerin des Buser-

minals. «Wir würden es begrüßen, wenn in dieser Sache bald etwas geschieht», sagt STI-Betriebschef Fuhrer.

Einige Wochen Geduld werden er und die Buspassagiere allerdings noch aufbringen müssen. «Die Ausbesserungsarbeiten werden jetzt im November gemacht, damit für den kommenden Winter keine Eisflächen entstehen können», erklärt Stadttingenieur Rolf Maurer. «Im Frühling 2011 sind dann noch kleinere Nacharbeiten vorgesehen, die wir bei Kälte nicht machen können.»

GABRIEL BERGER

THUN WILL IM DEZEMBER ALS ENERGIESTADT ZERTIFIZIERT WERDEN

## Stadt hat das Gesuch eingereicht

Das Label Energiestadt erhalten – das ist das Ziel der Stadt Thun. Um es zu erreichen, hat sie beim nationalen Trägerverein Energiestadt ein Gesuch eingereicht. Noch ist nicht sicher, ob Thun es erhält. Doch die Chancen stehen gut.

Ab 1. Januar 2011 will sich Thun Energiestadt nennen. Aus diesem Grund hat sie gestern beim nationalen Trägerverein das aktualisierte Gesuch für die Zertifizierung als Energiestadt eingereicht. Möglichst wenig Energie verbrauchen, den Standort stärken und die Umwelt schonen – das sind die Ziele, die sich die involvierten Vertreter der Politik und die mitwirkenden Fachkräfte in diesem Prozess gesteckt haben.

### Planung fast abgeschlossen

Für das ambitionierte Vorhaben sind die Grundsteine gelegt: Nach ihrem Beitritt zum Trägerverein Energiestadt im Jahr 2005 hatte sich die Stadt Thun an die Planung gemacht. «Diese ist heute so gut wie abgeschlossen», erklärte

die für das Energiestadt-Dossier zuständige Gemeinderätin Jolanda Moser (FDP). Ein externer Experte des Trägervereins hat die Gesuchsakten der Stadt letzte Woche geprüft. Mit dem Energiestadt-Label ausgezeichnet wird, wer mindestens 50 Prozent der Anforderungen erfüllt und sich für eine Verbesserung verpflichtet, die mit einer Überprüfung nach vier Jahren nachgewiesen werden muss. Sechs Kriterien sind massgebend: Entwicklungsplanung

und Raumordnung, Energieverbrauch kommunaler Gebäude und Anlagen, Versorgung und Entsorgung von Abfall, Mobilität, interne Organisation, Kommunikation und Kooperation.

### Gute Karten fürs Label

Dass Thun es schaffen wird, sei abzusehen: «Das bisherige Verfahren hat gezeigt, dass wir diese 50 Prozent deutlich übertreffen werden», sagte Moser. Noch ist nicht sicher, ob Thun die Zertifi-

zierung erhält. Doch die Stadt hat gute Karten. «Wenn die Prüfung des Gesuchs positiv ausfällt, erhalten wir das Label im Dezember.» Am 1. Januar 2011 träte Thun erstmals mit dem Slogan und dem Label auf. Die offizielle Übergabe ist für März 2011 im Rahmen einer Ausstellung in der Konzephalle 6 in Thun geplant.

### Nicht nur «schicke Etikette»

Die Mitgliedschaft beim Trägerverein Energiestadt kostet die Stadt jährlich 2000 Franken. Dafür unterstützt der Trägerverein die Stadt Thun, eine nachhaltige Energie-, Verkehrs- und Umweltpolitik zu betreiben. So sollen die Standort- und Lebensqualität verbessert, erneuerbare Energien gefördert, der Energieverbrauch von städtischen Liegenschaften optimiert, aber auch wirtschaftliche Impulse ausgelöst werden. Christian Zeyer, Berater Energiestadt, der Thun beim Werdegang zur Energiestadt begleitet, und Christoph Diez, Leiter Fachstelle Umwelt und Mobilität, sehen für Thun die Chance, eine aktive Rolle bei der Umsetzung der Energiepolitik von Bund und Kanton zu übernehmen. Das Label Energie-

stadt sei nicht nur eine «schicke Etikette», sondern bedeute «dauerhafte Verantwortung gegenüber der Umwelt», beteuerte Moser.

### «Energiepolitik mitsteuern»

Mit der Avag und der Energie Thun verfüge Thun bereits über zwei starke lokale Anlagen, um den Anspruch auf das erhoffte Label auch in Zukunft zu zementieren, sagte Christoph Diez. Da die Energie Thun der Gemeinde gehört, wolle man die Gelegenheit beim Schopf packen, die Energiepolitik auf diesem Weg aktiv mitzusteuern.

Bis heute sind in der Schweiz über 220 Gemeinden mit mehr als 3,3 Millionen Einwohnern Energiestädte und betreiben ihre Energiepolitik unter diesem Label. Spiez, Bern und die Pionierstadt Münsingen sind seit längerer Zeit zertifiziert. Interlaken wurde 2003 als erste Berner Oberländer Gemeinde als Energiestadt ausgezeichnet. Thuns Nachbargemeinden Steffisburg, Uetendorf und Heimberg streben das Label ebenfalls an.

DINO DAL FARRA

• www.energiestadt.ch



Ab 1. Januar 2011 will sich die Stadt Thun mit diesem Label – später ergänzt mit dem Stadtlogo – als Energiestadt präsentieren.

## StaTT-Geflüster



FRANZISKA STREUN

### Blind im Sehen

Lukas steigt in sein Auto, pfeift und prescht los. Was soll diese Velofahrerin mit ihrer unsicheren Fahrerei mitten auf der Fahrspur vor ihm! Genervt fährt er nahe auf. Endlich kann er sie überholen. Er gibt Gas und drückt gleich wieder aufs Bremspedal. Er wettet. Der Fahrer vor ihm hat nicht eingespurt und versperrt ihm den Weg. Lukas trommelt mit seinen Fingern auf das Lenkrad. Er stellt die Musik im Radio lauter. Schliesslich zwingt er sich am Auto vorbei. Er rast in den Kreisel und über die erhöhte Kreiselmittte. Er mag diesen leichten Hüpfen. Schliesslich zwingt er sich am Auto vorbei. Er rast in den Kreisel und über die erhöhte Kreiselmittte. Er mag diesen leichten Hüpfen. Dass ein Velofahrer soeben wegen ihm abrupt bremsen muss und hinfällt, sieht er nicht.

Lukas fliegt förmlich Richtung Stadt. Er zwingt sich im stark befahrenen Kreisel zwischen zwei Fahrzeuge, fährt dem Auto vor ihm nahe auf und beschleunigt beim Hinausfahren sofort. Er will den Zebrastreifen noch vor dem betagten Ehepaar passieren. Ohne Vorankündigung zweigt er nach links ab. Er überholt einen stehenden, blinkenden Wagen, um in den soeben frei gewordenen Parkplatz davor einzubiegen. Dass er den wartenden Autolenker verärgert, der dort parkieren wollte, sieht er nicht.

Lukas steigt aus und knallt die Türe zu. Er schaut kurz um sich und vergewissert sich, ob er die Aufmerksamkeit der Leute auf sich zieht. Sofort setzt er die Sonnenbrille auf und stösst dabei mit seinem Ellbogen an einen älteren Herrn, der sich mit einer Frau unterhält. Das ist ihm egal. Zielstrebig hastet er davon. Er stösst an einen Kinderwagen. Dass deshalb der Mutter die Tasche zu Boden fällt, sieht er nicht.

Lukas erblickt seine Freunde draussen vor der Bar. Sie flirten mit kichernden Frauen und rauchen. Er hebt den Arm, winkt und lacht ihnen zu. Er greift in seiner Jackentasche nach einer Zigarette. Im selben Moment quietschen Reifen. Die Leute schauen. Lukas fliegt durch die Luft. Ein Lenker hat ihn erfasst, als er unvermittelt auf die Strasse getreten ist. Er hat Lukas übersehen.

franziska.streun@thunertagblatt.ch

ANZEIGE

