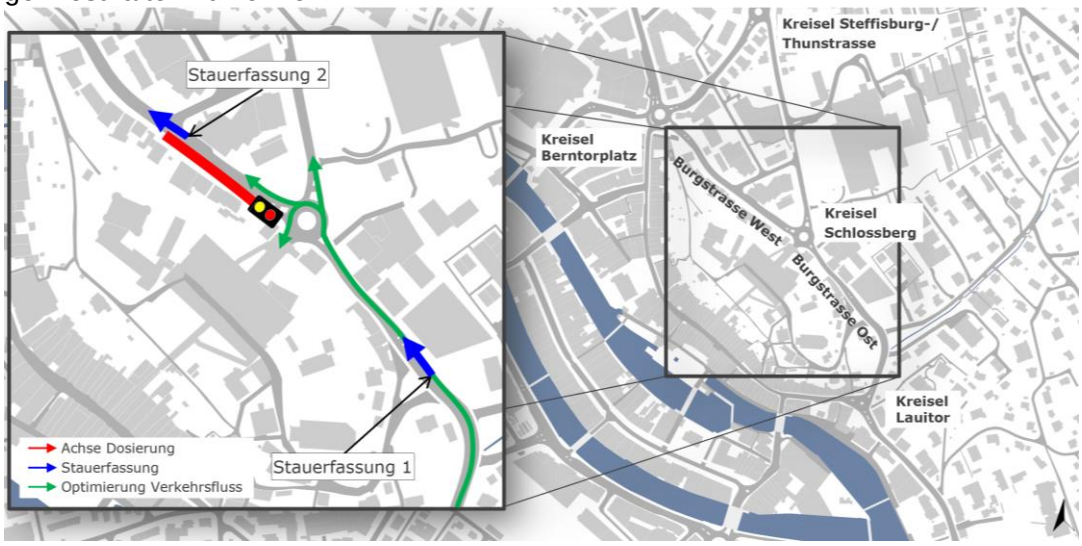
Kanton Bern
Canton de Berne

Faktenblatt Pilot / Verkehrsversuch Kreisel Schlossberg

Geschäft	0600-103 Verkehrsmanagement Region Thun Rechtes Thunerseeufer – Lauitor – Kreisverkehr Schloss
Kantonsstrasse	221
Gemeinde	Stadt Thun
Ortsbezeichnung	Kreisel Schlossberg
Bauherrschaft	Kanton Bern TBA, FS VM, Uwe Scharenberg-Nuding
Zeitdauer	Pilot / Verkehrsversuch 03. Juni - 02. Juli 2025
Auslöser für das Vorhaben	Der stark ausgelastete Kreisverkehrsplatz Schlossberg liegt im Dreieck zwischen den Kreiselverkehrsplätzen Lauitor, Berntorplatz und Steffisburg-/ Thunstrasse. Er ist ein wichtiges Verbindungselement innerhalb des Stadtgebietes von Thun und hat direkte Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen am rechten Thunerseeufer. Während der Abendspitze und teilweise an Wochenenden sind die Reisezeiten stadteinwärts unberechenbar und es kommt vermehrt zu Überstauungen der Achse Hofstettenstrasse – Lauitor – Schlossberg. Im Jahr 2022 wurden auf Anregung des «Verkehrsforums Thun» verschiedene Sofortmassnahmen versuchsweise eingeführt und deren Wirkung überprüft. Aufgrund der positiven Wirkung wurde festgelegt, dass die Massnahmen weiterverfolgt werden sollen. Dazu gehört auch die «Optimierung Schlossbergkreisel».
Ziel / Vorgehen	Ziel der Optimierung des Schlossbergkreisel ist die Entlastung des rechten Thunerseeufers. Dazu ist die Zufahrt vom Berntor Richtung Schlossbergkreisel mit einer Ampel zu bewirtschaften, damit der Verkehrsfluss in der Gegenrichtung verbessert werden kann. Um die Chancen, Risiken und Grenzen der Bewirtschaftung verkehrstechnisch zu untersuchen wurde ein Pilot bzw. Verkehrsversuch mit einem begleitenden Monitoring direkt vor Ort durchgeführt.
Konzept Pilot	Bei Rückstau zwischen Lauitor und Schlossbergkreisel «Stauerfassung 1» wurde die Ampel in der Burgstrasse West Richtung Kreisel für eine definierte Zeit auf Rot geschalten. Die Dosierung stoppte, sobald kein Rückstau «Stauerfassung 1» mehr erkannt oder Stau zwischen Berntorplatz und Schlosskreisel «Stauerfassung 2» erfasst wurde. Der vierwöchige Versuch fand unter aktiver Beobachtung statt. Die Anlage wurde laufend feinjustiert, um wichtige Erkenntnisse von verschiedenen Einstellungen festhalten zu können.



Ergebnisse

Verkehrsniveau: Am Wochenende verhält sich die Verkehrsmenge tagsüber ähnlich wie werktags, jedoch ohne ausgeprägte Abendspitze. Die Verkehrsmenge bewegt sich während dem Testbetrieb innerhalb der üblichen Schwankungen. Sie weist keine signifikativen Merkmale auf, welche den Verkehrsversuch spezifisch beeinflussen würden.

Rückstau vor der Ampel: Bei aktivem Betrieb der Anlage entstand in den Spitzenzeiten ein zyklischer Rückstau von ca. sieben Fahrzeugen an der Ampel. Dieser löste sich mit jeder Freigabe auf. Es wurde kein Rückstau auf der Burgstrasse West über mehrere Umläufe generiert.

Betriebszeiten: Werktags war die Anlage tagsüber vereinzelt und während den Abendspitzen nahezu durchgängig aktiv. Am Samstag gab es ebenfalls viele Aktivierungen bis zum Mittag und manchmal den ganzen Tag, während die Anlage am Sonntag nahezu durchgängig in Betrieb war. Grundsätzlich können zwei Verkehrszustände bei einer Aktivierung der Anlage differenziert werden. Ein Zustand zeigt eine hohe Verkehrslast auf den umliegenden Strassen, was zu Rückstau vom Berntorkreisel führt. Um diese Überlast nicht durch den erhöhten Abfluss der Burgstrasse Ost zu fördern, wurde zu diesem Zeitpunkt die Anlage auf Gelbblinken gestellt bzw. deaktiviert. Dieses Szenario ist vor allem werktags regelmässig in den Abendspitzen und samstags vor allem vormittags vorzufinden. Im zweiten Verkehrszustand war das Verkehrsniveau auf den umliegenden Achsen normal (keine Überlast), dadurch entstand kein Rückstau vom Berntorkreisel her. Hierbei kann die Anlage den Verkehr aktiv und durchgängig bewirtschaften. In beiden Szenarien ist keine massgebende Verbesserung des Verkehrsflusses erkennbar.

Verkehrsverhalten: Zwischen dem Lauitor bis zum Schlossbergkreisel fliesst der Verkehr im Kurvenbereich meistens stockend. Die Zeitlücken bei der Einfahrt in den Kreisel verändern sich während des Versuchs nicht grundlegend. Gründe hierfür sind das stark gesättigte Verkehrssystem. Insgesamt führte der Versuch zu keiner kontinuierlichen Veränderung des Fahrverhaltens der Fahrzeuge im Kreisel.

Auswirkungen öffentlicher Verkehr: Aufgrund der geringen Auswirkungen der LSA auf das Verkehrsgeschehen sind keine Veränderungen der Beförderungszeiten vom öffentlichen Verkehr im umliegenden Gebiet erkennbar.

Optimierungsmöglichkeiten: Zusätzliche Signalgeber an der Parkhausausfahrt oder der Krankenhausstrasse haben keinen massgebenden Vorteil für den Abfluss der Burgstrasse Ost. Zudem kann durch eine Anpassung der Parameter insb. der Einschaltzeiten bei hohem Verkehrsaufkommen der Nutzen der Anlage nicht massgebend erhöht werden.

Fazit

Anhand der Erkenntnisse des Verkehrsversuchs kann festgehalten werden, dass die Massnahme zu keiner massgebenden, anhaltenden Verbesserung der Verkehrssituation führt. Das Verkehrssystem an diesem Knoten wird von weiteren Faktoren im Umfeld beeinflusst, welche mit einer isolierten Ampel nicht gelöst werden können. Geplante Projekte im Raum Thun können die Verkehrssituation verändern, wodurch eine neue verkehrliche Ausgangslage entstehen kann. Deshalb ist eine solche Anlage als Element des ganzheitlichen Verkehrssystems zu gegebener Zeit bezüglich ihrer Wirkung erneut zu prüfen. Nachfolgende Projekte könnten die Wirkung der LSA am Schlossbergkreisel erhöhen und eine allfällige spätere Realisierung ermöglichen.

- Verkehrsmanagement Region Thun inkl. Tempo 30 auf dem Innenstadtring
- Modalsplitveränderungen zugunsten des LV und ÖV u.a. durch
  - Buspriorisierungen als Element des VM Region Thun
  - Zusätzliches Erhöhen der Fahrplanstabilität der STI-Busse
  - Neue Langsamverksehrsbrücke über das Aarebecken
  - Verlängerung des Radwegs Heimberg-Steffisburg zum Bahnhof Thun
- Übergeordnete Ausbauten wie die S-Bahnhaltestelle Thun Nord