STADT THUN



BAUSTELLEN IN DER STADT THUN
LEITFADEN

ÜBERSICHT INHALTSVERZEICHNIS

1.0 Baustellen in der Stadt Thun 7

2.0 Fussverkehr bei Baustellen 23

3.0 Veloverkehr bei Baustellen 43

4.0 Öffentlicher Verkehr bei Baustellen 63

5.0 Motorisierter Individualverkehr bei Baustellen 75

6.0 Baustellenkommunikation 95

GLOSSAR

- **KöR**
  Koordination öffentlicher Raum Thun.
- **LKW**
  Lastkraftwagen / Lastwagen.
- **LSA**
  Lichtsignalanlage.
- **MIV**
  Motorisierter Individualverkehr.
- **Norm VSS**
  Normierung im Strassen- und Verkehrswesen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute.
- **EnT**
  Energie Thun AG.
- **Fachbereich Strasseninspektorat**
  Das Strasseninspektorat ist ein Fachbereich innerhalb des Tiefbauamts der Stadt Thun.
- **PP**
  Parkplatz.
- **PW**
  Personenwagen.
- **SN**
  Schweizer Norm.
- **SSV**
  Signalisationsverordnung.
- **SVG**
  Strassenverkehrsgesetz.
- **ÖV**
  Öffentlicher Verkehr.
- **STI**
  STI Bus AG (ÖV Transportunternehmung).


jessenmann
AG

1.0
BAUSTELLEN IN DER STADT THUN

1.1 Was dieser Leitfaden beinhaltet **8**
Vorwort 8
Geltungsbereich und Adressaten 9

1.2 Allgemeine Grundsätze **10**
Das Prinzip der Kommunikation bei Baustellen 10
Baustellendauer 12
Temporegime 12
Priorisierung bei Umleitungsmassnahmen 13
Schutz und Sicherheit 15
Zuständigkeiten Baustellensicherung 16
Blaulichtorganisationen 17
Baustellen in der Innenstadt und an publikumsintensiven Standorten 18
Fristen und Publikationen 19

1.3 Rechtsgrundlagen und Zuständigkeiten **20**
Gesetzliche Mindestsignalisation 20

1.1
WAS DIESER LEITFADEN BEINHALTET

VORWORT

Baustellen im Strassenbereich führen zu Verkehrssituationen, die von allen Nutzergruppen erhöhte Aufmerksamkeit erfordern. Mit einheitlichen Standards sollen Sicherheit, Orientierung und Qualität bei der Verkehrsführung durch Baustellen erhöht werden.

Der vorliegende Leitfaden regelt die Ausgestaltung von Verkehrsführungen, Umleitungs- und Kommunikationsmassnahmen bei Baustellen in der Stadt Thun. Dabei werden für alle Verkehrsmittel verbindliche Vorgaben wie beispielsweise die Ausgestaltung der Spurführung und der Signalisation definiert.

Die Massnahmen orientieren sich an den gesetzlichen Vorgaben und an den langjährigen Erfahrungen mit Baustellen in der Stadt Thun. Eine gute Baustellenkommunikation führt sowohl zu mehr Akzeptanz bei den Betroffenen als auch zu mehr Sicherheit im Baustellenbereich.

Der Gemeinderat hat den vorliegenden Leitfaden am 16. September 2026 als verwaltungsanweisend genehmigt. Das Tiefbauamt ist mit dem Vollzug beauftragt.

GELTUNGSBEREICH UND ADRESSATEN

Der vorliegende Leitfaden ist bei Baustellen anzuwenden, die den öffentlichen Strassenraum tangieren und/oder zu Verkehrsumleitungen führen. Dies können sowohl städtische als auch private Baustellen sein.

Hinweis

Der vorliegende Leitfaden bezieht sich in erster Linie auf Baustellen im Bereich von Gemeindestrassen, sowie von Privatstrassen im Gemeingebrauch. Die Prozesse und Zuständigkeiten für Baustellen auf Kantonsstrassen werden nicht behandelt.

Für Baustellen, die keine Auswirkungen auf den öffentlichen Raum (Trottoirs, Fahrbahnbereiche, Parkplätze usw.) haben (z.B. Baumulde auf Parkplatz), hat das vorliegende Dokument lediglich orientierenden Charakter.

Grundsätzlich besteht für alle Infrastrukturprojekte im öffentlichen Raum der Stadt Thun eine Koordinationspflicht durch das KöR (Koordination öffentlicher Raum Thun). Die im Rahmen des Leitfadens KöR definierten Anforderungen und Fristen sind dabei in jedem Fall einzuhalten.

Relevante Gesetze und Normen gehen diesem Leitfaden vor.

Verbindlich ist die aktuell auf der Website der Stadt Thun aufgeschaltete Version des Leitfadens. Die Aktualisierung des Leitfadens erfolgt bei Bedarf durch das Tiefbauamt der Stadt Thun.

1.2
ALLGEMEINE GRUNDSÄTZE

DAS PRINZIP DER KOMMUNIKATION BEI BAUSTELLEN

Eine Baustelle stellt für Anwohnende, Passanten und Gewerbetreibende einen Ausnahmezustand dar. Sie verlangt eine Verhaltensänderung der Nutzenden aufgrund der veränderten Verkehrsführung. Diese Veränderung muss deutlich signalisiert und kommuniziert werden.

Signalisation und Kommunikation folgen dem Prinzip:

“LEITEN – FÜHREN – INFORMIEREN”.

Wichtig

- → Baustellen stellen für alle Nutzergruppen einen Ausnahmezustand dar.
- → Gewohnheiten müssen verändert oder unterbrochen werden. Dies erfordert eine klare Signalisation.
- → Es gilt: LEITEN – FÜHREN – INFORMIEREN.



→ **Leiten:** Verbote bei einer Baustelle wirken autoritär: Bauliche Massnahmen wie Sperrungen und Umleitungen lassen keine Alternative zu. Leiten kommt einem Befehl gleich und wird in der Signalisationsverordnung abgebildet.

→ **Führen** durch eine Baustelle gibt Sicherheit: Dadurch kommt man zielstrebiger voran. Die in diesem Leitfaden festgehaltenen Verkehrsmassnahmen führen zu einer übersichtlicheren Baustellensituation.





→ **Information** gibt Sicherheit und fördert Akzeptanz. Baustellenkommunikation trägt bei der betroffenen Bevölkerung zu einer positiveren Grundhaltung gegenüber einem Bauvorhaben bei.

BAUSTELLENDAUER

Die Anforderungen an Baustellen mit einer Dauer weniger als 6 Monate und an Baustellen mit einer Dauer länger als 6 Monate sind unterschiedlich.

Dauert eine Verkehrsphase / Bauetappe länger als 6 Monate, ist dies bei der Wahl der Massnahmen und des Materials zu berücksichtigen. Die Umsetzung einer einfachen, aber dauerhaften baulichen Massnahme ist zu prüfen. Zudem muss die Signalisation verfügt und publiziert werden (s. Seite 18 / Fristen und Publikationen).

Für die Einrichtung einer Baustelle bzw. einer Bauphase sind die Anforderungen gemäss Leitfaden KöR zu berücksichtigen.

TEMPOREGIME

Wird der Fahrbahnraum durch Baustellen tangiert oder eingeschränkt, ist eine Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit zu prüfen und für die gesamte Dauer der Einschränkung anzustreben. Die Geschwindigkeit kann auf maximal Tempo 30 km/h reduziert werden (auf Quartierstrassen ist Tempo 20 km/h denkbar). Mit dieser Massnahme soll insbesondere die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden sowie der Baustellenmitarbeitenden erhöht werden.

Ist eine Geschwindigkeitsreduktion infolge der verkehrlichen Randbedingungen nicht möglich (z. B. infolge ÖV-Behinderungen), kann, mit entsprechender Begründung, ausnahmsweise von diesem Grundsatz abgewichen werden. In diesem Fall sind jedoch entsprechende Sicherheitsvorkehrungen zu treffen (Einhaltung Sichtweiten, etc.).

Eine Anpassung des Geschwindigkeitsregimes bei einer Baustelle ist in jedem Fall mit dem Fachbereich Strasseninspektorat zu koordinieren. Der Entscheid obliegt den zuständigen Gremien der Stadt Thun.

Ausgenommen davon sind Kleinbaustellen, die keine Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben, und Baustellen auf Strassenzügen, auf denen bereits ein entsprechendes Temporegime besteht.

PRIORISIERUNG BEI UMLEITUNGSMASSNAHMEN

Sind Verkehrseinschränkungen infolge von Bautätigkeiten unerlässlich, müssen die notwendigen Umleitungsmassnahmen immer in einem Gesamtkontext betrachtet werden. Die Verkehrssicherheit hat höchste Priorität. Die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs sind besonders hoch zu gewichten.

Zur Attraktivitätssteigerung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV sind auch MIV-Umleitungen zu prüfen. Dabei sind die Verlagerungseffekte besonders zu beachten und zu beurteilen. Mehrbelastungen von untergeordneten Quartierstrassen sind zu vermeiden. Bei der Wahl der zu treffenden Massnahmen steht die Reduktion der Gesamtverkehrsauswirkungen und nicht die strikte Priorisierung einzelner Verkehrsmittel im Vordergrund.



SCHUTZ UND SICHERHEIT

Signalisationen, Umleitungen und Beschriftungen bei Baustellen dienen dazu, alle Gruppen von Nutzenden zu schützen. Ein besonderes Schutzbedürfnis haben der Fuss- und Veloverkehr sowie das Baustellenpersonal.

Die in diesem Leitfaden aufgezeigten Massnahmen sorgen für mehr Sicherheit und Übersicht bei Baustellen und Verkehrsumleitungen.



ZUSTÄNDIGKEITEN BAUSTELLENSICHERUNG

Baumassnahmen, die den öffentlichen Strassenraum betreffen, sind mit dem Fachbereich Strasseninspektorat abzusprechen. Betroffene Eigentümer sind immer einzubeziehen (z. B. EnT bei Anbringen eines Signals an einem Kandelaber der öffentlichen Beleuchtung). Allfällig notwendige Signalisationsmassnahmen sind durch die Behörde zu bewilligen.

Das korrekte Einrichten der Baustelle inklusive der Bauabschrankung obliegt dem Verursacher der Bautätigkeiten. Dieser hat auch für die regelmässige Kontrolle sowie für die allfällige Instandsetzung der definierten Massnahmen zu sorgen.

Die Stellung der Signalisation erfolgt grundsätzlich durch das Tiefbauamt der Stadt Thun (Team Verkehrstechnik). Ausnahmen sind möglich und mit dem Tiefbauamt zu koordinieren.



BLAULICHTORGANISATIONEN

Die Bedürfnisse der Blaulichtorganisationen (Feuerwehr, Sanität, Polizei) sind bei Baustellen besonders zu beachten. Allfällige Sperren oder Engpässe sind deshalb immer mit dem Tiefbauamt (Fachbereich Strasseninspektorat) zu koordinieren. Damit die Durchfahrt für alle Einsatzfahrzeuge gewährleistet ist, muss die Durchfahrtsbreite mind. 3,5 Meter (Innenstadt: 4 m) betragen. Bei Totalsperren sind alternative Erschliessungsrouten in Absprache mit dem Tiefbauamt (Fachbereich Strasseninspektorat) zu definieren. Die Blaulichtorganisationen werden gemeinsam mit der Publikation der Verkehrsmassnahme per Mail über das Verkehrskonzept informiert.
(Vgl. auch Richtlinien der Feuerwehrkoordination Schweiz für Feuerwehrzufahrten, Bewegungs- und Stellfläche: https://www.feukos.ch/de/unterlagen



BAUSTELLEN IN DER INNENSTADT UND AN PUBLIKUMSINTENSIVEN STANDORTEN

Für Baustellen in der Innenstadt sowie an anderen publikumsintensiven Standorten, beispielsweise bei Veranstaltungsorten oder auf öffentlichen Parkplätzen, ist zwingend eine vorgängige Abstimmung mit der Abteilung Sicherheit (Polizeiinspektorat) erforderlich. Sie koordiniert die Schnittstellen zur öffentlichen Sicherheit, zum Gastgewerbe, zu Veranstaltungen, zum Marktwesen sowie zur Parkierung.



FRISTEN UND PUBLIKATIONEN

Freihaltung Veloabstellplätze

Müssen infolge von planbaren Bautätigkeiten vorübergehend Veloabstellplätze freigehalten werden, sind die Signale mindestens 10 Tage vor Beginn der Freihaltung aufzustellen. Dies gilt ebenfalls für die Freihaltung von Veloverleih-Standorten.

Freihaltung MIV-PP

Müssen infolge von Bautätigkeiten Parkplätze vorübergehend aufgehoben werden, ist die Freihaltung mindestens 10 Tage vor Beginn der Freihaltung aufzustellen.

Publikation Signalisation

Dauert eine Baustelle länger als 6 Monate, sind die Signalisationen zu verfügen und zu publizieren. Die Publikation erfolgt über den Fachbereich Strasseninspektorat. Die dafür notwendigen Unterlagen sind mindestens 8 Wochen vor Baustart einzureichen. Beschwerdefristen vor Baustart sind zu berücksichtigen. Auch bei kürzeren Baustellen erfolgt in der Stadt Thun grundsätzlich eine Publikation, in diesem Fall jedoch ohne Beschwerdemöglichkeit.

Verlängert sich die auf 6 Monate geplante Bauzeit (ohne Publikation), sind die Verkehrsmassnahmen umgehend zu publizieren. (Ausnahmeregelung gemäss Strassenverordnung für Fahrverbote, Vortrittsanpassungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen. Publikationspflicht ab Dauer > 60 Tage)

1.3 RECHTSGRUNDLAGEN UND ZUSTÄNDIGKEITEN

GESETZLICHE MINDESTSIGNALISATION

Wichtig

Die in diesem Leitfaden beschriebenen Massnahmen sind als Zusatz zur gesetzlichen Mindestsignalisation von Baustellen zu verstehen. Sie ersetzen in keiner Weise die gesetzlich geregelte Mindestsignalisation, die hier zu finden ist:

- → Strassenverkehrsgesetz (SVG), Signalisationsverordnung (SSV)
- → Strassengesetz (SG), Strassenverordnung (SV)
- → Normen VSS
- → Normalien Stadt Thun

Die Verantwortung für das Einrichten der temporären Verkehrsführung sowie der Umsetzung der Baustellenkommunikation liegt bei der Bauherrschaft.

Weitere Informationen zum Thema Signalisation von Baustellen sind der Norm VSS 40 886 zu entnehmen.


BAUSTELLEN-
EINFAHRT
Umleitung

2.0
FUSSVERKEHR BEI BAUSTELLEN

2.1 Einleitung **24**
Fussverkehr bei Baustellen 24
Normalien / Rechtliche Grundlagen 25

2.2 Fussverkehrsführung **26**
Mindestmasse / Wegbreiten 26
Provisorische Fussgängerstreifen 28
Aufhebung bestehender Fussgängerquerungen 29
Beleuchtung 29

2.3 Bauliche Elemente **31**
Bauliche Abtrennung 31
Provisorische Wegführungen 32
Provisorische Treppen 32
Anrampungen von prov. Fussgängerstreifen oder Fussgängerschutzinseln 33
Stahlplatten 33

2.4 Signalisation **35**
Sperrung Trottoir 35
Umleitung Fussverkehr 36
Grössen und Material 36

2.5 Markierungselemente **38**
Längsstreifen für den Fussverkehr 38
Taktil-visuelle Markierung 39

2.6 Schulwegsicherheit **40**
Sicher unterwegs 40
Massnahmen zur Schulwegsicherheit 41

2.1
EINLEITUNG

FUSSVERKEHR BEI BAUSTELLEN

In der Stadt Thun wird ungefähr ein Viertel aller Wege zu Fuss zurückgelegt. Zudem beginnen und enden nahezu alle anderen Verkehrsoptionen mit einem Fussweg. Gleichzeitig sind die Zufussgehenden die gefährdetsten Verkehrsteilnehmenden.

Bei Baustellen ist deshalb ein grosses Augenmerk auf den Schutz des Fussverkehrs zu legen. Er ist in jedem Fall so direkt wie möglich zu führen. Sperrungen und Umleitungen für Zufussgehende sind wenn möglich zu vermeiden.



NORMALIEN / RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Die Fussverkehrsmassnahmen bei Baustellen sind nach Strassenverkehrsgesetz (SVG), Signalisationsverordnung (SSV) und den Vorgaben der VSS-Normen auszugestalten. In der SN 640 070 werden folgende Grundanforderungen bei der Planung von Fussgängerführungen definiert:

- → attraktiv
- → hindernisfrei
- → sicher
- → Sicherstellen des Netzzusammenhangs

Neben diesen Grundsätzen ist bei der Planung von Fussverkehrquerungen insbesondere die Norm VSS 40 241 anzuwenden, welche die Ausgestaltung und Anordnung von Fussgängerstreifen definiert.

Wichtig

Die in den nachfolgenden Kapiteln definierten Massnahmen erfüllen oder übertreffen die gesetzlich definierten Anforderungen.

2.2 FUSSVERKEHRSFÜHRUNG

MINDESTMASSE / WEGBREITEN

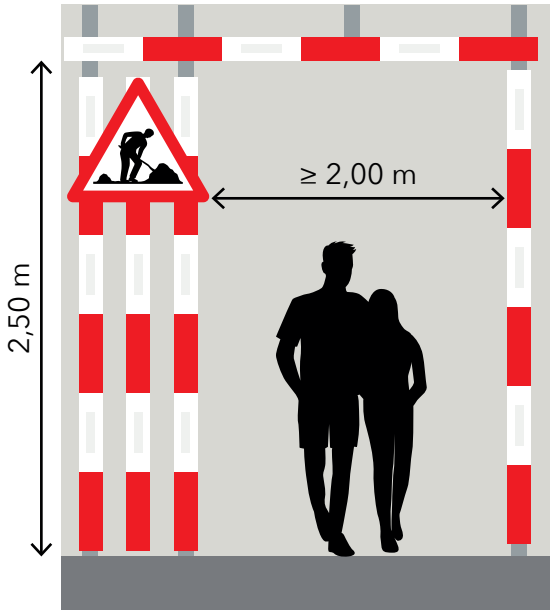
Falls der Platz vorhanden ist oder wenn eine Umleitung eingerichtet wird, gilt die Standardbreite von ≥ 2 Meter. Zulässig sind Minimalbreiten von 1,80 Meter (auf einem Abschnitt bis zu 50 m Länge mit Ausweichmöglichkeiten). Kann diese Breite nicht durchgehend gewährleistet werden, sind kurze Engpässe von mindestens 1,20 Meter möglich. Die Sichtbeziehung im Engpass muss jedoch gewährleistet sein. Für die Machbarkeit von Engpässen sind nebst Einsehbarkeit auch folgende Faktoren massgebend:

- → Fussverkehrsfrequenz
- → Richtungsverteilung
- → Baudauer
- → Nutzende

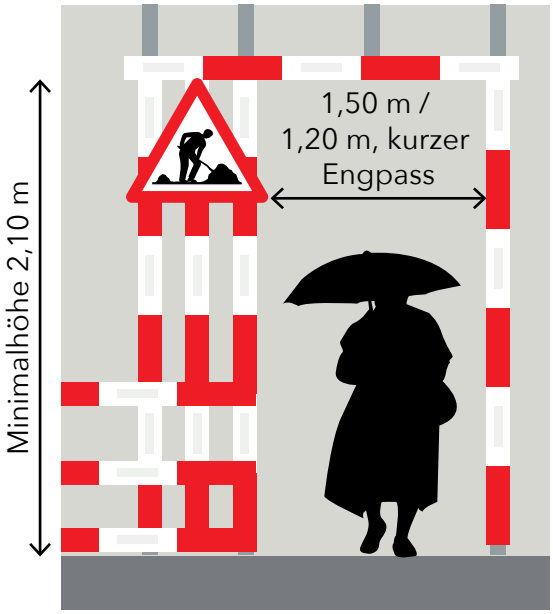
Kann die bestehende Fussverkehrsführung nicht beibehalten werden, sind die Umleitung auf die gegenüberliegende Strassenseite und das Einrichten einer provisorischen neuen Wegführung zu prüfen. Die anzustrebende Wegbreite der provisorischen Führung orientiert sich an der bestehenden Trottoirbreite. Als letzte Option besteht die Möglichkeit, den Fussverkehr lokal umzuleiten (z. B. um den Häuserblock).

In hochfrequentierten Räumen (z. B. Bahnhofumfeld, Innenstadt etc.) sind die Wegbreiten bei grossen Einschränkungen mittels verkehrstechnischer Nachweise zu bestimmen. Die definierten Standardbreiten gelten hier nicht.

Bei der Ausgestaltung von Fussverkehrsumleitungen ist ebenfalls auf die Durchgangshöhe zu achten. Diese sollte mind. 2,50 Meter betragen, darf jedoch in Ausnahmefällen 2,10 Meter nicht unterschreiten.



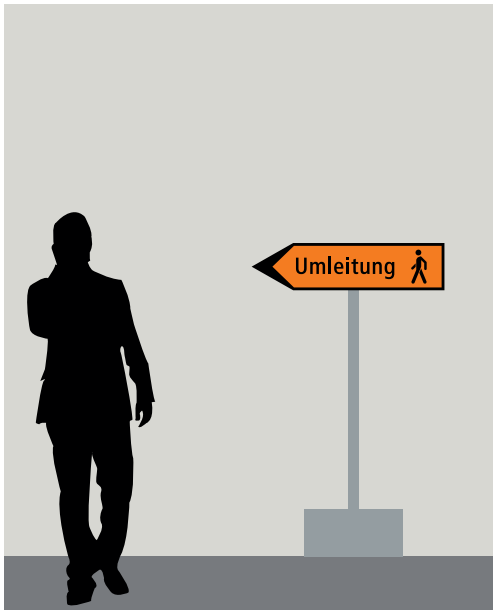
1. Standardbreite ≥ 2,00 m



2. Minimalbreite ≥ 1,20 m



3. Wegweiser bei Baustelle



4. Wegweiser fernab Baustelle

PROVISORISCHE FUSSGÄNGERSTREIFEN

Wird ein provisorischer Fussgängerstreifen eingerichtet, sind die Sichtweiten gemäss Norm VSS 40 241 zu berücksichtigen. Diese Norm gilt auch, wenn bestehende Fussgängerstreifen von Baustellen und Installationsplätzen tangiert werden. Zudem sind die provisorischen Fussgängerstreifen hindernisfrei einzurichten. Dies bedeutet:

- → Anrampung des Trottoirs mit Gefälle von max. 6 %
- → Erstellen eines vertikalen Absatzes von 3 cm trottoirseitig

Die Markierung der provisorischen Fussgängerstreifen ist gemäss den Normen VSS zu erstellen. Die Fussgängerstreifen sind mit gelber Markierung umzusetzen. Das orange Markieren von Fussgängerstreifen ist nicht zulässig. Provisorische Fussgängerstreifen sind mit dem Signal 4.11 “Standort eines Fussgängerstreifens” zu signalisieren.

Bei Strassen mit einer Breite von > 8,5 Meter ist das Erstellen einer provisorischen Fussgängerschutzinsel zu prüfen. Die Dimensionierung der Fussgängerschutzinsel erfolgt gemäss Norm VSS 40 241. Die Schutzinsel soll eine Breite von 2,0 Meter aufweisen (in Ausnahmefällen sind 1,5 m möglich). Die Schutzinsel ist zur taktilen Erkennung mit einem 3-cm-Anschlag auszugestalten, (z. B. mittels Belagskeil und Holzlatte auf Belag verschraubt inkl. farblicher Markierung). Der Anschlag ist baulich oder visuell hervorzuheben. Die Fussgängerschutzinsel muss mit Inselköpfen versehen sein, die so gewählt und angebracht sind, dass die erforderliche freie Sicht für und auf den Fussverkehr gewährleistet ist.

AUFHEBUNG BESTEHENDER FUSSGÄNGERQUERUNGEN

Wird ein Fussgängerstreifen aufgrund einer Bautätigkeit aufgehoben, ist dieser mit Baulatten (Dreifachablattung) und dem Signal 2.15 “Verbot für Fussgänger” abzusperren. Die Markierungen sind orange abzukreuzen.

Es besteht zudem die Möglichkeit, den Fussgängerstreifen vollständig zu demarkieren. Bei vollständiger Demarkierung kann auf die Baulatten verzichtet werden.

Wird ein Fussgängerstreifen aufgehoben, ist wenn möglich ein entsprechender Ersatz anzubieten.

BELEUCHTUNG

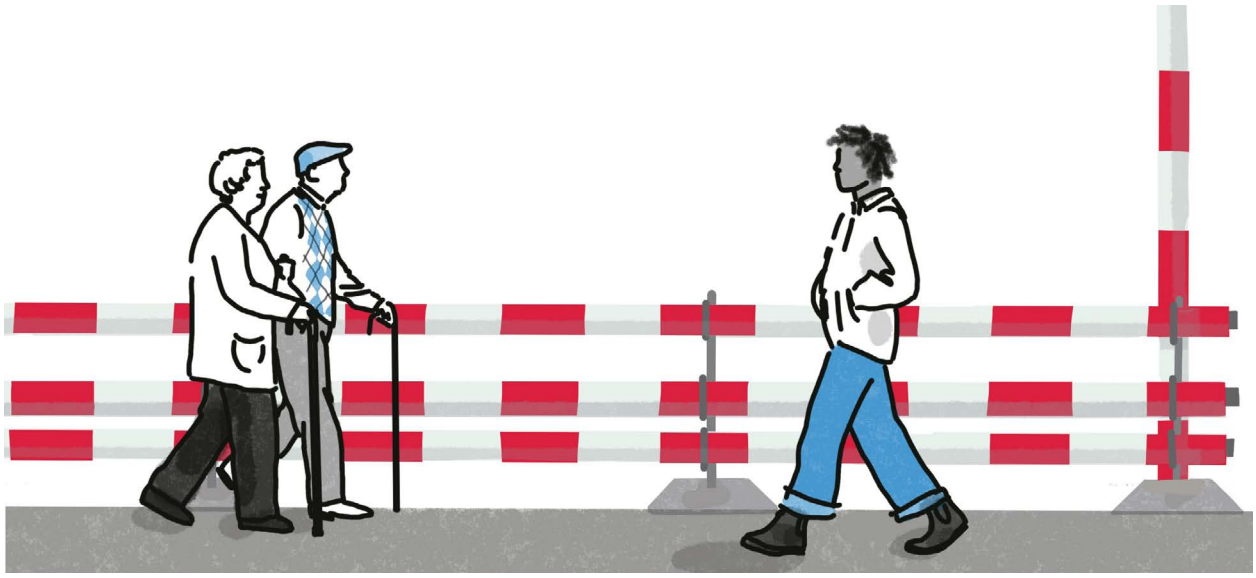
Umleitungen für den Fussverkehr sind durchgehend auszuleuchten. Dies gilt sowohl für provisorische Wegleitungen als auch für bestehende Trottoirs. Die Beleuchtung ist, wenn immer möglich, zentral über Kopf anzubringen. Muss aufgrund von Bautätigkeiten ein Teil der öffentlichen Beleuchtung ausser Betrieb genommen werden, ist dies über die zuständige Projektleitung des Tiefbauamts der Stadt Thun mit Energie Thun zu koordinieren. Je nach Situation wird die Ersatzbeleuchtung von der Bauherrschaft oder durch Energie Thun erstellt – die Kosten gehen jedoch immer zulasten des Verursachenden.


Ganzer Platz

2.3
BAULICHE ELEMENTE

BAULICHE ABTRENNUNG

Baustellen und Installationsplätze sind entlang der Fusswegführung durchgehend baulich abzutrennen. Die Abtrennung muss mittels dreifacher Baustellenablattung oder Gitterzaun erfolgen. Die Abtrennung ist so auszugestalten, dass die Sockel möglichst nicht in die Fusswegführung ragen (Stolperfalle). Bei quergestellten Sockeln ist eine fixierte Baulatte am Boden anzubringen. Eine Baulatte mittig von Bauwand/-zaun ist nur nötig, wenn diese/r direkt die Fahrbahn begrenzt.



PROVISORISCHE WEGFÜHRUNGEN

Sind provisorische Wegführungen erforderlich, müssen diese eine Standardbreite von mindestens 2 Meter aufweisen (s. Kapitel 2.2. / Seite 26) und hindernisfrei ausgestaltet sein. Die Befahrbarkeit für Menschen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen etc. ist sicherzustellen. Massgebend für die Dimensionierung möglicher Kurven ist der Radius des Wendekreises von Rollstühlen mit Zuggerät. Dieser beträgt 1,9 Meter.

Provisorien sollen, auch bei Regen und Schnee, rutschsicher sein. Wegführungen können mit Belag / Mergel oder speziell beschichteten Konstruktionen ausgeführt werden.

Temporäre Grabenquerungen auf bestehenden Trottoirs können mit den gängigen 1,0 Meter breiten Hilfsbrücken sichergestellt werden. Die Mindestbreite für punktuelle Engpässe kann hierfür ausnahmsweise unterschritten werden.

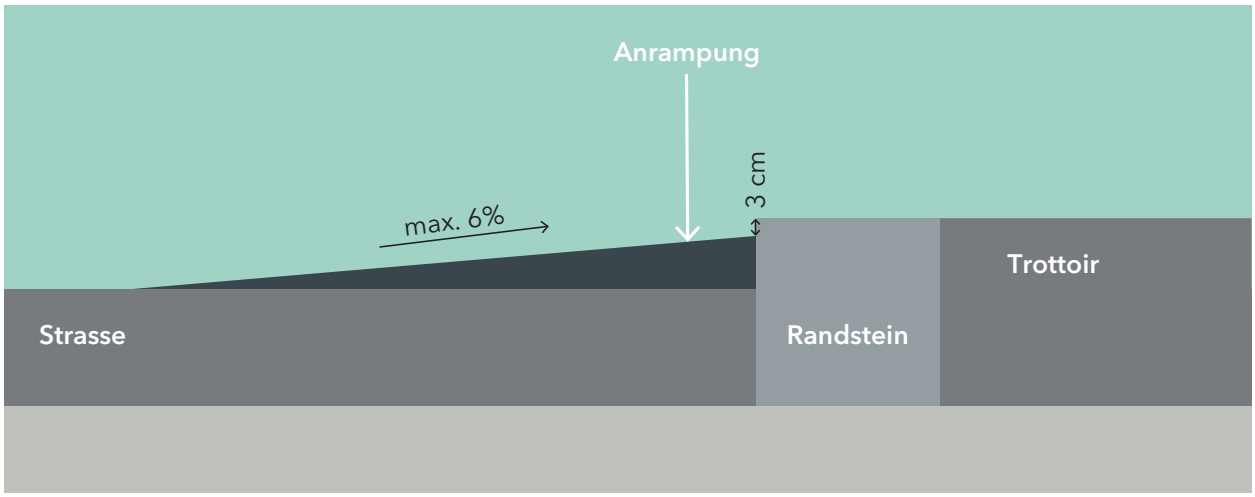
PROVISORISCHE TREPPEN

Provisorische Treppen sind nur zulässig, wenn das Anbieten einer direkten, rollstuhlgängigen Wegführung aufgrund der räumlichen Gegebenheiten nicht möglich ist. Es ist immer eine hindernisfreie Alternativroute anzubieten. Die provisorische Treppe bzw. die alternative hindernisfreie Route ist gemäss Kapitel 2.4 zu signalisieren. Die Treppen sind gemäss Norm VSS 40 238 zu konstruieren. Sie sollen eine Mindestbreite von 2,5 Meter aufweisen und sind mit Geländer / Handläufen zu sichern. Es sind rutschfeste Materialien zu verwenden, zudem sind die Treppen zur besseren Erkennbarkeit mit einer Markierung zu kennzeichnen.

ANRAMPUNGEN VON PROV. FUSSGÄNGERSTREIFEN ODER FUSSGÄNGERSCHUTZINSELN

Wird ein provisorischer Fussgängerstreifen eingerichtet, ist das Trottoir auf der gesamten Breite des Fussgängerstreifens anzurampen. Die Rampen sind mit Belag auszuführen und, für die taktile Erkennbarkeit, mit einem 3-cm-Absatz auszugestalten. Die Rampe darf maximal ein Gefälle von 6 Prozent aufweisen. Die Rampen sind so auszugestalten, dass diese in Längsrichtung befahren werden können.

Fussgängerschutzinseln sind ebenfalls mit Belag auszuführen und müssen eine Höhe von 3 Centimeter aufweisen, damit die taktile Erkennbarkeit gewährleistet ist.



STAHLPLATTEN

Der Einsatz von Stahlplatten auf Trottoirs ist zulässig. Diese sind anzurampen, bzw. von Anfang November bis Ende März abzusenken (Anforderungen Winterdienst).


Umleitung

2.4
SIGNALISATION

SPERRUNG TROTTOIR

Muss ein Trottoir gesperrt werden, ist dies mit dem Signal 2.15 “Verbot für Fussgänger” zu signalisieren. Zusätzlich ist frühzeitig eine Umleitungsroute auszuschildern. Die Signalisation der Umleitungsroute erfolgt gemäss “Umleitung Fussverkehr” (s. Seite 26). Auskragende Elemente auf Kopfhöhe sind zu vermeiden.

Werden Sitzgelegenheiten (z. B. Sitzbänke) durch die Sperrung tangiert, sind Ersatzmöglichkeiten zu prüfen.



UMLEITUNG FUSSVERKEHR

Wird der Fussverkehr umgeleitet, ist eine Wegweisung der Umleitung gemäss Anforderungen der Signalisationsverordnung (SSV) auszuführen.

Grundsätzlich sind für den Fussverkehr Umleitungswegweiser mit orangem Grund zu verwenden. Wo nötig / sinnvoll, sollen diese mit einer Zielangabe versehen werden. Die Signalisation ist über den gesamten Baustellenperimeter fortzuführen. Bei jeder Verzweigung müssen Weg und Ziel erneut ausgeschildert werden.

Situativ kann die Aufstellung von weiteren Umleitungswegweisern geprüft werden, insbesondere wenn eine Umleitungsroute über eine nicht hindernisfreie Strecke führt (s. Beispiele nächste Seite).

GRÖSSEN UND MATERIAL

Für die Installation von Schildern sind nach Möglichkeit bereits vorhandene Träger (Kandelaber, LSA-Masten etc.) zu nutzen (Rücksprache mit Eigentümerschaft nötig).

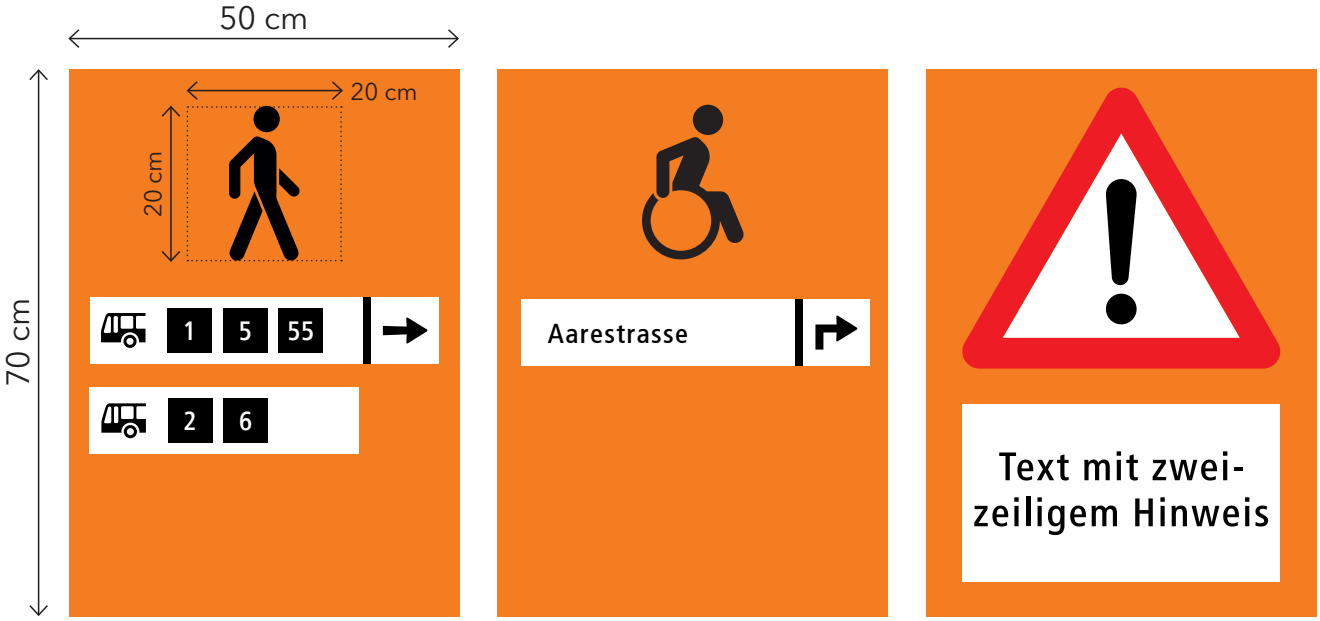
Es ist wichtig, dass die Schilder so angebracht werden, dass sie im Sichtfeld der Zielgruppe liegen. Dies gilt insbesondere auch für Vertikalständer vor Fussgängerstreifen; die erforderliche Sichtweite darf nicht tangiert werden.

→ **Produktion:** Tiefbauamt der Stadt Thun (Team Verkehrstechnik) oder ähnliche Betriebe

→ **Installation:** Verantwortung Bauherrschaft, Unterstützung durch das Tiefbauamt der Stadt Thun (Team Verkehrstechnik)



Beispiel Umleitungswegweiser Fussverkehr ohne Zielangabe



Situativ mögliche ergänzende Wegweisung

2.5 MARKIERUNGSELEMENTE

LÄNGSSTREIFEN FÜR DEN FUSSVERKEHR

Längsstreifen für den Fussverkehr dienen als Not- oder Übergangslösungen, wenn eine bauliche Trennung der Fussverkehrsflächen von der Fahrbahn nicht möglich ist. Die Längsstreifen sind gemäss SN 640 850a auszuführen. Es ist zu beachten, dass diese vom MIV befahren werden dürfen, sofern dadurch keine Zufussgehenden behindert werden.



TAKTIL-VISUELLE MARKIERUNG

Werden im Rahmen von Baustellen bestehende taktilvisuelle Markierungen tangiert, sind diese aufzuheben und anderweitig neu anzubringen. Bei Kurzbaustellen kann auf eine Aufhebung verzichtet werden, wenn die Leitung sehbehinderter Menschen mit anderen Massnahmen sichergestellt werden kann (z. B. Verkehrsdienst).

Wenn die Sicherheit und Orientierung sehbehinderter Zufussgehenden durch bauliche Elemente gefährdet wird, sind zusätzliche taktil-visuelle Markierungen anzubringen. Die Umsetzung der taktil-visuellen Markierungen erfolgt gemäss SN 640 852.



2.6 SCHULWEGSICHERHEIT

SICHER UNTERWEGS

Bei Bautätigkeiten im Bereich von Schulhäusern und Kindergärten ist explizit auf die Sicherheitsbedürfnisse der Kinder zu achten. Die Verantwortlichen der betroffenen Schulen sind frühzeitig über die Bautätigkeiten und Anpassungen der Fussverkehrsführung zu informieren. Bauunternehmungen sind bezüglich Schulwegsicherheit zu sensibilisieren. Neben den im Leitfaden definierten Massnahmen können folgende zusätzlichen Massnahmen ergriffen werden:

- → Einsatz von Verkehrsdienst
- → Beizug von Verkehrsinstruktoren
- → Information über die geänderten Schulwege auf der Website des Bauprojekts

Weiter kann in Ausnahmefällen und unter Einbezug des Fachbereichs Verkehr und Strasse des Tiefbauamts der Stadt Thun der Einsatz zusätzlicher Signalisations- und Markierungsmassnahmen für Kinder geprüft werden.

MASSNAHMEN ZUR SCHULWEGSICHERHEIT

Bei Baustellen im Bereich von Schulhäusern und Kindergarten sind folgende Massnahmen zu berücksichtigen:

Zwingend

Information:

- → Schulen
- → Kindergarten

Optional

Sensibilisierung:

- → Bauteam
- → Verkehrsdienst
- → Verkehrsinstruktoren

Projektwebsite:

- → Informationen auf der Projektwebsite

3.0
VELOVERKEHR BEI BAUSTELLEN

3.1 Einleitung **44**
Veloverkehr bei Baustellen 44
Normalien / Rechtliche Grundlagen 45

3.2 Veloführung **46**
Mindestmasse / Wegbreiten 46
Velogegenverkehr im Quartier 49

3.3 Bauliche Elemente **50**
Anrampungen von Stahlplatten 50
Anrampungen von Trottoirs 50
Rampe zum Veloschieben bei Treppe 51
Bauliche Abtrennung Veloführung 51

3.4 Veloparkierung **52**
Veloabstellplätze 52
Veloverleih 53

3.5 Signalisation **54**
Veloumleitung 54
Grössen und Material 54

3.6 Markierungselemente **57**
Velostreifen 57

3.7 Mischverkehr **58**
Velo- / Fussverkehr 58
Velo/MIV/Bus 60

3.1
EINLEITUNG

VELOVERKEHR BEI BAUSTELLEN

Der Veloverkehr in der Stadt Thun nimmt seit Jahren zu, und es ist in Zukunft mit einem noch grösseren Veloaufkommen zu rechnen. Diese Zunahme ist politisch erwünscht und wird mit dem Masterplan zur Umsetzung der Velo-Initiative gezielt gefördert. Ziel ist es, eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur für alle Altersgruppen anzubieten.

Deshalb ist es wichtig, dass bei Baustellen die Sicherheit für alle Velofahrenden jederzeit gewährleistet ist.

NORMALIEN / RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Veloverkehrsmassnahmen bei Baustellen sind nach Strassenverkehrsgesetz (SVG) bzw. der Signalisationsverordnung (SSV) und den Normen VSS auszugestalten. Die Norm VSS 40 886 sieht folgende Leitsätze für Veloverkehrsmassnahmen bei Baustellen vor:

Wichtig

- → Auf die Führung des Veloverkehrs ist bei Baustellen Rücksicht zu nehmen.
- → Veloverkehr auf Fussverkehrsflächen ist wenn möglich zu vermeiden.
- → Durchfahrtsbreiten bei Baustellen sollen möglichst konstant sein.
- → Lichtsignalanlagen sind auf das Tempo des Veloverkehrs auszurichten.

Die nachfolgenden definierten Vorgaben für den Veloverkehr bei Baustellen orientieren sich an diesen Leitsätzen.

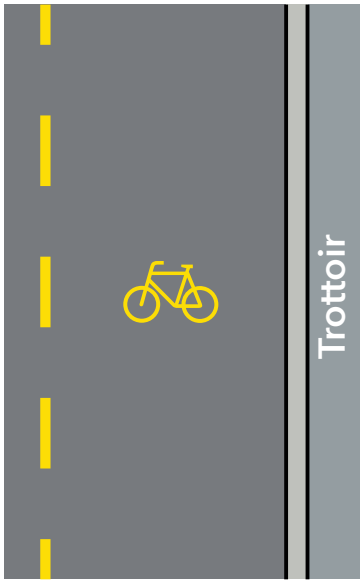
3.2
VELOFÜHRUNG

MINDESTMASSE / WEGBREITEN

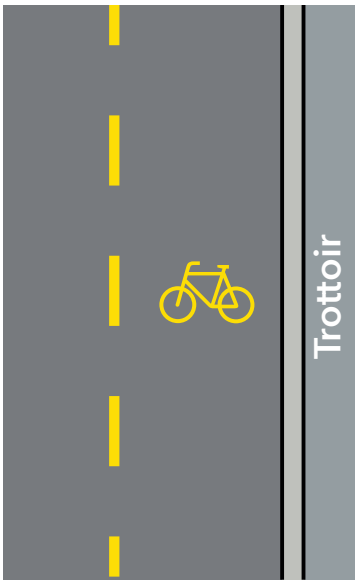
Die Qualität der Veloführung bei einer Baustelle orientiert sich am bestehenden Angebot, sowie an den Standards gemäss Masterplan zur Umsetzung der Velo-Initiative. Sie soll durch Bautätigkeiten nicht verschlechtert werden. Eine Verbesserung des Veloangebots (z. B. hinsichtlich Verkehrssicherheit) kann situativ geprüft werden. Wenn möglich wird der Veloverkehr direkt durch den Baustellenperimeter geführt. Dabei ist Folgendes zu beachten (s. nächste Seite):

- → Die anzustrebende Optimalbreite des Velostreifens im Baustellenbereich beträgt 2,0 Meter (Mindestbreite 1,5 m). Entlang von Hindernissen wie Abschrankungen oder Bauwänden ist ein Breitenzuschlag von 25 Centimeter (gemäss VSS-Normen) vorzusehen.
- → Kann die Mindestbreite nicht eingehalten werden, müssen die Umleitungsoptionen (s. nächste Seite) oder eine Temporeduktion (Tempo 30) geprüft werden.
- → Können weder MIV noch Velos umgeleitet werden, darf der Veloverkehr im Mischverkehr mit MIV / ÖV geführt werden (s. nächste Seite).

Eine Veloführung auf dem Trottoir ist zu vermeiden.
Bei der Wahl der Veloverkehrsführung hat die Verkehrssicherheit oberste Priorität.



1. Optimalbreite: 2,0 m



2. Mindestbreite: 1,5 m

Umleitungsoptionen

Bietet sich lokal keine zumutbare Umleitung für den Veloverkehr an, können folgende Möglichkeiten zusätzlich geprüft werden:

- Umleitung des MIV (3A)
- Umleitung des Veloverkehrs (3B)
- Gemeinsamer Fuss- und Veloverkehr (3C) (s. Kapitel 3.7)

3.A / 3.B / 3.C Umleitung



4. Mischverkehr


Jetzt einsteigen bei der Schifffahrt
30

VELOGEGENVERKEHR IM QUARTIER

Bei Bautätigkeiten auf Quartierstrassen mit bestehendem oder durch Bauarbeiten verursachtem Einbahnregime soll dem Veloverkehr die Durchfahrt in beide Richtungen ermöglicht werden, wenn nicht Platzverhältnisse oder andere Gründe dagegensprechen. Die Bestimmung der notwendigen Durchfahrtsbreiten erfolgt grundsätzlich mittels Normen VSS zum Normalprofil, bzw. auf Basis der Standards des Masterplan Velo.

Bei gut einsehbaren, kurzen Engpässen kann davon ausgegangen werden, dass der Begegnungsfall Velo/MIV nicht im gesamten Strassenzug nachgewiesen werden muss. Zur Beurteilung der Situation sind folgende Kriterien zu beachten:

- → Einsehbarkeit und Länge des allfälligen Engpasses
- → Ausweichmöglichkeiten am Fahrbahnrand (z. B. Trottoir mit 3 cm Randstein)
- → MIV-/Schwerverkehrsbelastung
- → ÖV
- → Gefälle

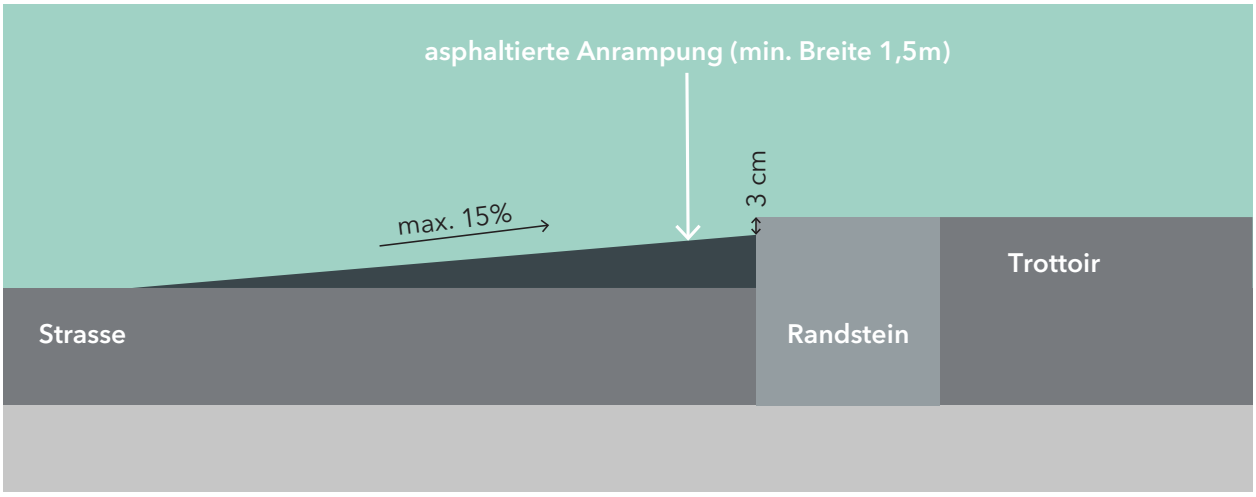
3.3
BAULICHE ELEMENTE

ANRAMPUNGEN VON STAHLPLATTEN

Muss eine Baugrube mittels Stahlplatte abgedeckt werden, ist diese von April bis Oktober anzurampen, bzw. zwischen Anfang November und Ende März abzusenken (Winterdienst).

ANRAMPUNGEN VON TROTTOIRS

Muss der Veloverkehr auf das Trottoir geführt werden, ist das Trottoir auf einer Mindestbreite von 1,5 Meter anzurampen. Die Rampen sind mit Belag auszuführen und für die taktile Erkennbarkeit mit einem vertikalen 3-cm-Absatz auszugestalten. Die Neigung der Rampe darf 15 Prozent Gefälle nicht überschreiten. Die Rampen sind so auszugestalten, dass diese in Längsrichtung befahren werden können. Bei einer getrennten Fuss- und Veloführung auf dem Trottoir ist kein Absatz notwendig.



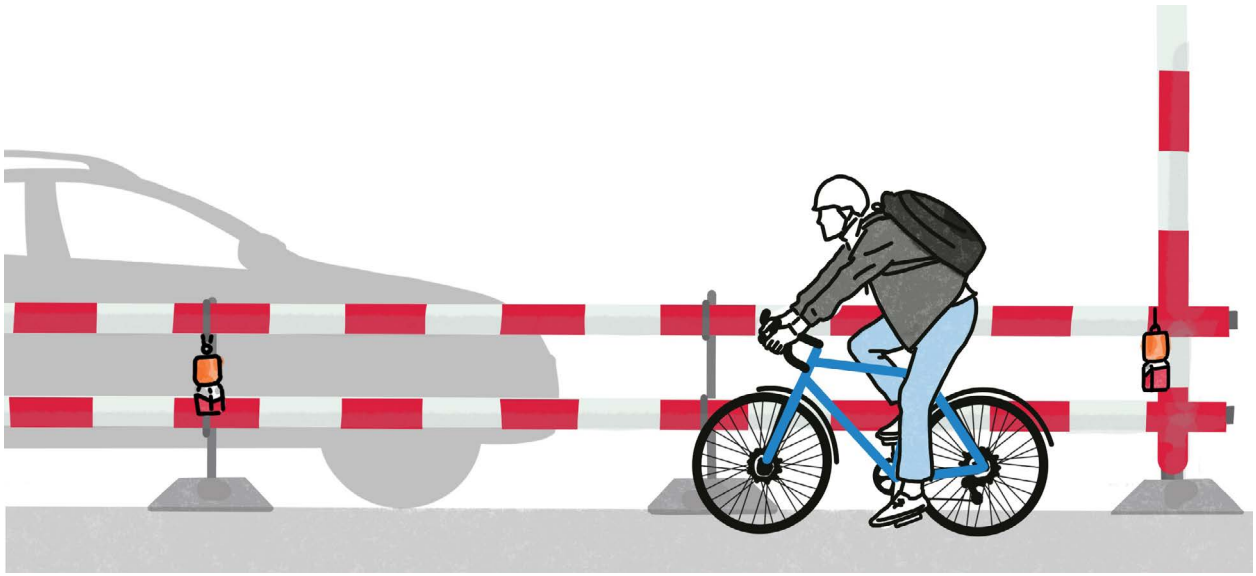
RAMPE ZUM VELOSCHIEBEN BEI TREPPE

Muss der Veloverkehr mangels Alternativen gemeinsam mit dem Fussverkehr durch den Baustellenperimeter geführt werden und sind Niveauunterschiede vorhanden, die sich nur mittels Treppen überwinden lassen, sind die Treppen mit einer Schieberampe für Velos auszugestalten. Diese Massnahme ist nur in Ausnahmefällen anzuwenden.

Die Ausführung orientiert sich an der Norm VSS 40 238. Die Mindestbreite der Schieberampe beträgt 0,9 Meter.

BAULICHE ABTRENNUNG VELOFÜHRUNG

Bei der Veloführung durch den Baustellenperimeter ist zu prüfen, ob diese baulich von der MIV-Fahrspur abgetrennt werden kann. Als Trennelemente können Baken, Baulatten oder Miniguards eingesetzt werden. Die Massnahme soll vor allem auf Strecken mit hohem MIV-Aufkommen und ohne Einmündungen oder Fussverkehrsquerungen angewandt werden.

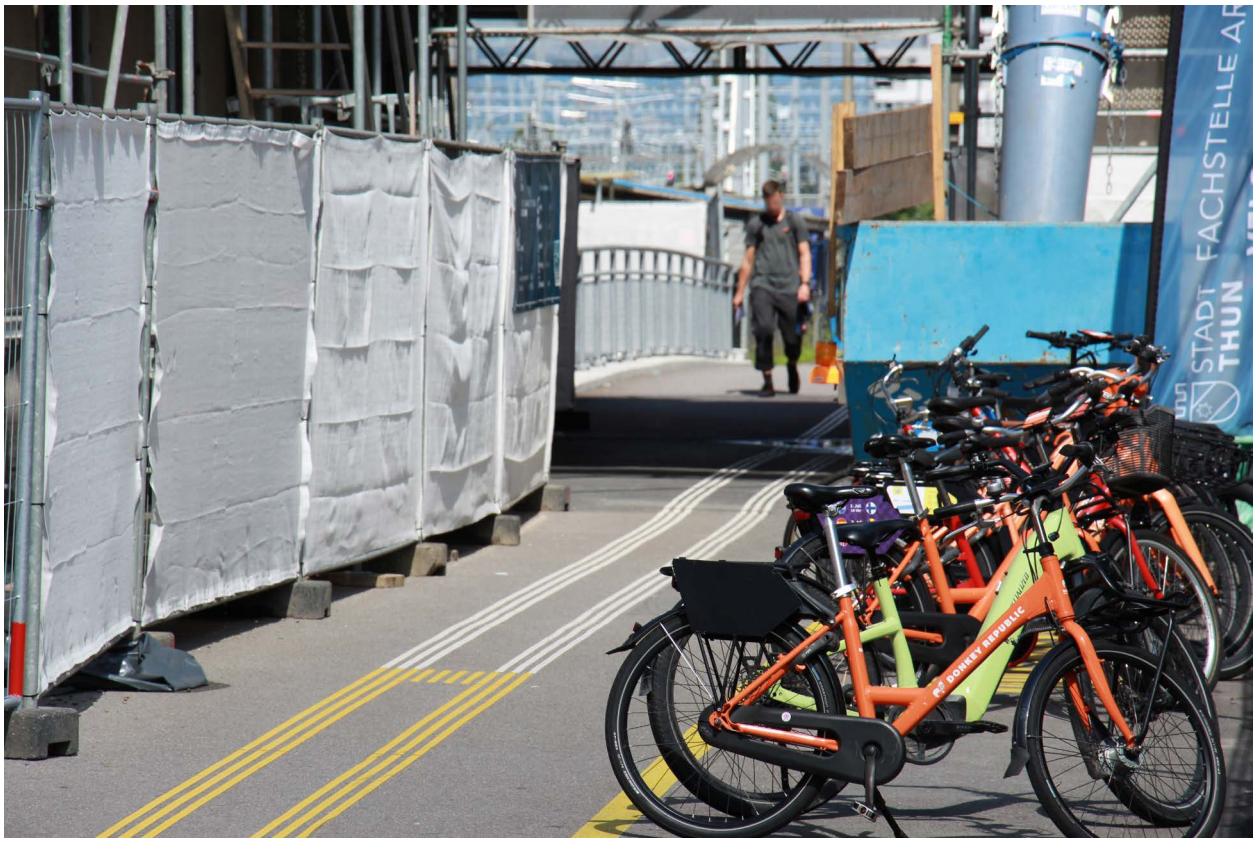


3.4
VELOPARKIERUNG

VELOABSTELLPLÄTZE

Wenn Veloabstellplätze aufgehoben werden müssen, sind diese verhältnismässig zu ersetzen. Der Ersatzstandort soll möglichst keine Qualitätseinbussen verursachen. MIV-Parkplätze (blaue/weisse Zone) können als Ersatzfläche genutzt, müssen aber ummarkiert werden (weiss oder orange).

Die Ersatzplätze sind mit den Signalen 4.17 “Parkieren gestattet” und 5.31 “Fahrrad” zu kennzeichnen. Werden die Ersatzstellplätze länger als 6 Monate genutzt, sind diese mit Parkierhilfen (z. B. Veloständern) auszugestalten.



VELOVERLEIH

Durch Bauarbeiten temporär aufgehobene Veloverleih-Stellplätze sind zu ersetzen. Der Ersatzstandort sowie die Wegführung dorthin müssen am temporär aufgehobenen Veloverleih-Standort kommuniziert werden. Für die Koordination zuständig ist die Fachstelle Umwelt Energie Mobilität (UwEM) der Stadt Thun, die Einrichtung von Ersatzstandorten erfolgt durch die Fachstelle für Arbeitsintegration. Eine möglichst frühzeitige Mitteilung an die Fachstelle UwEM ist angezeigt.



3.5 SIGNALISATION

VELOUMLEITUNG

Muss der Veloverkehr umgeleitet werden, so sind für die Wegweisung für Umleitungen die Vorgaben der Signalisationsverordnung (SSV) zu berücksichtigen.

Grundsätzlich erfolgt die Umleitung des Verkehrs und damit auch des Veloverkehrs mit Wegweisern mit orangem Grund. Bei kleineren Umleitungen kann auf eine Zielangabe verzichtet werden. Die Signalisation ist über den gesamten Baustellenperimeter fortzuführen. Das heisst, bei jeder Kreuzung muss erneut auf den richtigen Weg hingewiesen werden.

Situativ kann die Aufstellung von weiteren Tafeln zur Gefahrenerkennung geprüft werden, insbesondere bei einem Ende des Velostreifens (s. Beispiele nächste Seite).

GRÖSSEN UND MATERIAL

Für die Installation von Schildern sind nach Möglichkeit bereits vorhandene Träger (Kandelaber, LSA-Masten etc.) zu nutzen (Rücksprache mit Eigentümer nötig).

Es ist wichtig, dass die Schilder so angebracht werden, dass sie im Sichtfeld der Zielgruppe liegen.

→ **Produktion:** Tiefbauamt der Stadt Thun (Team Verkehrstechnik) oder ähnliche Betriebe

→ **Installation:** Verantwortung Bauherrschaft, Unterstützung durch das Tiefbauamt der Stadt Thun (Team Verkehrstechnik)



Wegweiser Umleitung
orange SSV 4.50.1



Wegweiser Umleitung
orange SSV 4.50.5



Situativ mögliche ergänzende Tafeln zur Gefahrenerkennung



3.6 MARKIERUNGSELEMENTE

VELOSTREIFEN

Die Markierung der Veloführung ist gemäss der Signalisationsverordnung und den Normen VSS umzusetzen. Zur Verdeutlichung kann der Velostreifen bei Bedarf mittels Velopiktogramm gekennzeichnet werden. Die Markierungselemente sind wenn möglich gemäss Standards Masterplan Velo umzusetzen.

Muss ein Velostreifen aufgrund eines Hindernisses aufgehoben werden, wird dieser demarkiert.

Das Abkreuzen des Velostreifens in Orange ist zulässig.



3.7
MISCHVERKEHR

VELO- / FUSSVERKEHR

Grundsätzlich ist die Veloführung auf Trottoirs im Mischverkehr mit dem Fussverkehr zu vermeiden. Erfordern grossräumige Komplettsperrungen weite, unzumutbare Umleitungen, kann der Veloverkehr im Mischverkehr mit dem Fussverkehr geführt werden. Wenn möglich sind aber getrennte Verkehrsflächen anzubieten.

Bei unzumutbaren Umleitungsrouten und geringem Fuss- /Veloverkehrsaufkommen kann der Veloverkehr bei ausreichender Trottoirbreite (mind. 3,0 m, Idealfall 3,5 m) auf dem Trottoir geführt werden (Signalisation 2.61 “Fussweg” mit Zusatzsignal “Velo gestattet”).

Ist ein hohes Fuss- oder Veloverkehrsaufkommen vorhanden und eine Trennung von Fuss- /Veloverkehr nicht möglich, muss das Velo geschoben werden (Zusatzsignal “Velo schieben”).

Der Fussverkehr ist in jedem Fall prioritär zu behandeln.



VELO/MIV/BUS

Kann für den Veloverkehr kein eigener Fahrstreifen angeboten werden und sind keine zweckmässigen lokalen Umleitungsmöglichkeiten vorhanden, ist der Veloverkehr im Mischverkehr mit MIV/Bus zu führen.

Bei einer Mischverkehrsführung infolge einer Baustelle ist das Temporegime im Bereich des Baustellenperimeters während der Dauer der Verkehrseinschränkung gemäss den allgemeinen Grundsätzen (s. Kapitel 1.2/S.12) zu senken. Die Spurbreiten sind so zu wählen, dass klar ist, ob Überholen möglich ist oder nicht (d.h. wenn möglich mindestens 4,5 m oder sonst ca. 3,5 m).



4.0
ÖFFENTLICHER VERKEHR BEI BAUSTELLEN

4.1 Einleitung **64**
Öffentlicher Verkehr bei Baustellen 64
Anlaufstellen / Zuständigkeiten 64
Normalien / Rechtliche Grundlagen 65

4.2 ÖV-Verkehrsführung **66**
Umleitungsmassnahmen 66
Dimensionierung 66

4.3 Bauliche Elemente **68**
Provisorische Bushaltestellen 68
Materialisierung 69

4.4 Signalisation **70**
Verschiebung / Aufhebung Haltestelle 70

4.5 Markierungen **72**
Zickzacklinie 72
Mindestmasse / Spurbreiten 79
Sichtweiten 79

4.1
EINLEITUNG

ÖFFENTLICHER VERKEHR BEI BAUSTELLEN

Der städtische ÖV wickelt täglich einen wesentlichen Teil des Verkehrsaufkommens ab. Er erschliesst und verbindet die städtischen Quartiere sowie die Agglomeration. Weiter stellt er die Verknüpfung an die S-Bahn und den Fernverkehr sicher.

Bei Bautätigkeiten sind ÖV-Linien möglichst auf dem heutigen Liniennetz zu betreiben oder lokal umzuleiten. Für das Betreiben der ÖV-Linien besteht auch während Bauarbeiten eine Verpflichtung gemäss Konzession und Personenbeförderungsgesetz.

Wichtig

Bautätigkeiten entlang von Busspuren sowie im Bereich von Haltestellen sind mit der STI zu koordinieren.

ANLAUFSTELLEN / ZUSTÄNDIGKEITEN

Ist der ÖV von Bautätigkeiten betroffen, sind die konzessionierten Transportunternehmungen fristgerecht zu informieren und die erforderlichen Massnahmen zu koordinieren. Eine möglichst frühzeitige Kontaktaufnahme ist angezeigt, insbesondere bei Projekten mit grösseren Auswirkungen auf den ÖV.

Bei grösseren Anpassungen (z. B. Streichungen oder Umleitungen) ist in jedem Fall eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Wochen einzuhalten, was die Kommunikation mit der Transportunternehmung betrifft. Auch Kleinbaustellen ohne Durchfahrtsbehinderung sind den Transportunternehmungen möglichst frühzeitig mitzuteilen (2-3 Wochen Vorlaufzeit). Für die genauen Anforderungen bzgl. Fristen sowie die Kontaktdaten wird auf den Leitfaden KöR verwiesen.

NORMALIEN / RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Die ÖV-Massnahmen bei Baustellen sind nach Strassenverkehrsgesetz (SVG) bzw. nach Signalisationsverordnung (SSV), den Normen VSS und dem Leitfaden zur Projektierung von Bushaltestellen der Stadt Thun auszugestalten.

Die wichtigste Norm VSS 40 880 definiert die Grundsätze für Haltestellen von Bussen. Auch provisorische Haltestellen müssen hindernisfrei zugänglich sein und ausreichend Manövrierflächen zum Ein- und Ausstieg für Menschen mit Rollstuhl aufweisen.

Wichtig

Provisorische Haltestelleninfrastrukturen sind immer gemäss Norm VSS 40 880, 40 075 zu planen.

4.2
ÖV-VERKEHRSFÜHRUNG

UMLEITUNGSMASSNAHMEN

Der ÖV ist wenn möglich auf der Normalroute zu führen. Werden Umleitungen notwendig, sind folgende Aspekte zu klären, respektive Massnahmen in Absprache mit dem Transportunternehmen zu treffen:

- → Umleitungsroute definieren
- → Haltestellenstandorte definieren
- → Auffindbarkeit Ersatzhaltestellen sicherstellen
- → Beleuchtung/Strom bei Ersatzhaltestelle sicherstellen
- → Kommunikation sicherstellen

Umleitungen sind so vorzusehen, dass das bestehende ÖV-Angebot beibehalten wird. Der ÖV ist gegenüber dem MIV zu bevorzugen. Grundsätzlich sind die auf S. 64 genannten Fristen zu berücksichtigen, bzw, die Abläufe und Fristen gemäss Leitfaden KöR einzuhalten.

DIMENSIONIERUNG

Bus

Die Dimensionierung der Spurbreite für die Durchfahrt eines Busses erfolgt nach Norm VSS 40 201. Generell ist in der Gerade von 3,50 Meter auszugehen. Der massgebende Begegnungsfall ist hier situationsabhängig zu bestimmen.


21 Oberhofen
STI TICKET-SHOP
STI
CITARO
BE 811712
Tickets

4.3
BAULICHE ELEMENTE

PROVISORISCHE BUSHALTESTELLEN

Muss eine Ersatzhaltestelle eingerichtet werden, orientiert sich die Anforderung an die Kantenhöhe an der bestehenden Haltestelle. Die Dimensionierung der Länge der Haltekanten ist abhängig vom Bustyp:

- → Gelenkbus: Haltekante 20 m
- → Standardbus: Haltekante 15 m

Kantenhöhe, Tiefe und zulässiges Gefälle gelten unabhängig vom eingesetzten Bustyp. Die Tiefe der Ersatzhaltestelle ist dem Fahrgastaufkommen entsprechend zu dimensionieren. Bei Provisorien sind folgende Masse, soweit möglich, einzuhalten:

- → Kantenhöhe: gemäss Bestand, mind. 16 cm
- → Tiefe Haltekante: optimal 3,0 m, mind. 2,0 m
- → Längsgefälle Zugangsrampen: max. 6%

Weiter zu beachten bei Haltestellenprovisorien:

- → Anfahrbarkeit Haltekante ist zu gewährleisten und allenfalls vorgängig mit Fahrversuch zu prüfen
- → Nutzung von Grünflächen nur unter Einbezug der Fachbereiche Siedlungsentwässerung und Gewässer sowie Stadtgrün des Tiefbauamts der Stadt Thun zulässig
- → Absturzsicherung (Geländer) ist situativ zu prüfen, und wenn nötig ist die Haltestelle zu beleuchten

Das Haltestelleninventar (Ticketautomat, Sitzbänke etc.) wird nach Rücksprache mit dem Fachbereich Strasseninspektorat bzw. der Transportunternehmung definiert. Der dafür benötigte Platz ist vorzusehen.

MATERIALISIERUNG

Haltestellenprovisorien können mit unterschiedlichen Materialien ausgeführt werden. Im Fokus steht dabei die Rutschfestigkeit, insbesondere im Winter. Weiter ist auf die Erkennbarkeit des Niveauunterschieds sowie auf die Entwässerung zu achten.



4.4
SIGNALISATION

VERSCHIEBUNG / AUFHEBUNG HALTESTELLE

Wird eine Haltestelle aufgehoben/verschoben, erfolgt die Fahrgastinfo an der Haltestelle durch die Transportunternehmung.

Das Einrichten einer Umleitungssignalisation zu nicht direkt erkennbaren Ersatzhaltestellen ist durch den Verursacher zu signalisieren. Für die Umleitung sind die Umleitungssignale für den Fussverkehr gemäss Kapitel Signalisation Fussverkehr (S. 35) zu verwenden.


Z
Provisorische
Bus-Haltestelle
STI

4.5 MARKIERUNGEN

ZICKZACKLINIE

Bei einer Betriebsdauer bis 2 Wochen ist die Notwendigkeit einer Markierung situativ zu beurteilen.

Haltestellen sind gemäss Signalisationsverordnung mittels Zickzacklinie zu markieren. Bei provisorischen Bushaltestellen ist diese Markierung bei einer Betriebsdauer von > 2 Wochen, oder wenn die Haltestelle auf bestehenden MIV-PP realisiert wird, nach Möglichkeit anzubringen. Im Minimum soll bei längeren Provisorien ein Haltebalken angebracht werden. Wenn bestehende Markierungen tangiert werden, erfolgt die provisorische Markierung in Orange, auf der freien Fläche wird gelb markiert.



5.0
MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR BEI BAUSTELLEN

5.1 Einleitung **76**
MIV bei Baustellen 76
Normalien / Rechtliche Grundlagen 77
Geschwindigkeitsregime 77

5.2 Verkehrsführung **79**
Umleitungskonzept / -routen 80

5.3 Bauliche Elemente **81**
Stahlplatten 81
Anrampung Trottoir 81
Bauabschrankung 82

5.4 MIV-Parkierung **84**
Blaue / Weisse Zone 84
Behindertenparkfelder 86
Mobility-Parkfelder 87

5.5 Signalisation **88**
Baustellensignalisation 88
Umleitungssignalisation 89
Infotafeln und Verkehrsinformationen 90
Gestaltungsbeispiele Infotafeln 91

5.6 Markierungselemente **92**
Bodenmarkierungen 92

5.1
EINLEITUNG

MIV BEI BAUSTELLEN

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat im städtischen Netz eine erschliessende Funktion. Es gilt, diese auch während Bauarbeiten zu gewährleisten. Um die Funktionalität des MIV-Netzes sicherzustellen, sind Veränderungen am Verkehrsregime unmissverständlich zu signalisieren und geeignete Umleitungsrouten zur Verfügung zu stellen. Bei grossen verkehrlichen Einschränkungen sind die Verkehrsteilnehmenden (MIV) frühzeitig mittels geeigneter Kommunikationsmassnahmen zu informieren.



NORMALIEN / RECHTLICHE GRUNDLAGEN

MIV-Massnahmen bei Baustellen sind gemäss Strassenverkehrsgesetz (SVG), der Signalisationsverordnung, dem Kantonalen Strassengesetz (SG) und der Strassenverordnung (SV) sowie den Normen VSS auszugestalten.

Die wichtigsten Normen VSS sind hier die Norm VSS 40 886, welche die Signalisation von Umleitungen bei Total- /Teilsperren regelt, sowie die Norm VSS 40 201, welche die Spurbreiten abhängig von Geschwindigkeitsregime und massgebendem Begegnungsfall definiert.

Wichtig

- → Norm VSS 40 886 Signalisation von Baustellen auf Haupt- und Nebenstrassen (regelt die Signalisation von Umleitungen bei Total-/Teilsperren)
- → Norm VSS 40 201 Geometrisches Normalprofil (definiert die Spurbreiten abhängig von Geschwindigkeitsregime und massgebendem Begegnungsfall)

GESCHWINDIGKEITSREGIME

Wird der Fahrbahnraum durch Baustellen tangiert oder eingeschränkt, ist eine Herabsetzung des Geschwindigkeitsregimes auf höchstens 30 km/h gemäss Kapitel Temporegime (s. 12) zu prüfen und anzustreben.



5.2 VERKEHRSFÜHRUNG

MINDESTMASSE / SPURBREITEN

Die bei Baustellen einzuhaltenden Spurbreiten für den MIV orientieren sich grundsätzlich an den Normen VSS (40 201). Als Orientierung für den massgebenden Begegnungsfall dient das relevante Strassennetz gemäss Leitfaden KöR. Von folgenden massgebenden Begegnungsfällen ist je Strassenkategorie auszugehen:

- → Basisstrassennetz KöR: LKW / LKW und öV, situativ LKW/PW
- → Restliches Strassennetz: LKW/PW, bei reinen Quartierstrassen ohne Verbindungsfunktion PW/PW oder PW/Velo

Die massgebenden Begegnungsfälle dienen als Orientierungshilfe. Eine situative Abweichung vom massgebenden Begegnungsfall kann geprüft werden. Insbesondere Strassen mit ÖV sind gesondert zu betrachten.

Bei der Wahl des MIV-Angebots ist das Velo immer in die Überlegungen miteinzubeziehen. Die Anforderungen diesbezüglich sind im Kapitel Veloverkehr ersichtlich.

SICHTWEITEN

Werden Knoten oder Arealzufahrten durch die Bautätigkeiten tangiert, ist das Einhalten der Knotensichtweiten im Rahmen der Planung und der Projektierung sicherzustellen. Dies ist für die Gewährleistung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer unerlässlich. Massgebende Grundlage ist hier die Norm VSS 40 273a.

Werden bestehende oder neue provisorische Fussgängerstreifen von den Bauarbeiten tangiert, sind die Sichtweiten gemäss Kapitel “Fussverkehrsführung / Provisorische Fussgängerstreifen” (s. 28) sicherzustellen.

UMLEITUNGSKONZEPT / -ROUTEN

Wird der MIV durch Bautätigkeiten beeinträchtigt und sind Umleitungsmassnahmen notwendig, orientieren sich die Massnahmen an folgenden Grundsätzen:

- → Falls möglich, ist der MIV durch den Baustellenperimeter/entlang des Baustellenperimeters zu führen
- → Umleitungen sollen wenn möglich innerhalb des Basisstrassennetzes erfolgen; Umleitungen durch Quartierstrassen sind zu vermeiden.
- → Bei einer Sperrung ist immer eine Umleitung zu signalisieren

Prioritäten bei Umleitungen

1. Durch Baustellenperimeter
2. Umleitung via Basisstrassennetz gemäss KöR
3. Umleitung via untergeordnetes Netz

Bei Sperrungen / Kapazitätsreduktionen auf dem übergeordneten Netz sind die verkehrlichen Auswirkungen zwingend auszuweisen und folgende Aspekte zu klären:

- → Befahrbarkeitsnachweis der Umleitungsroute
- → Kapazitätsnachweis betroffener Knoten (Verkehrsumlegung mit Leistungsfähigkeitsberechnung, fallweise Simulation)
- → Auswirkung der Verkehrsumlegung auf den ÖV-Betrieb
- → Notwendigkeit flankierender Massnahmen zum Quartierschutz (z. B. Regimeanpassungen, Durchfahrtsverbote, Poller etc.)

Es sind jene Massnahmen zu ergreifen, mit welchen die Funktionalität des MIV sichergestellt werden kann. Beim Sperren von lokalen Erschliessungsstrassen kann auf das Prüfen der verkehrlichen Auswirkungen verzichtet werden.

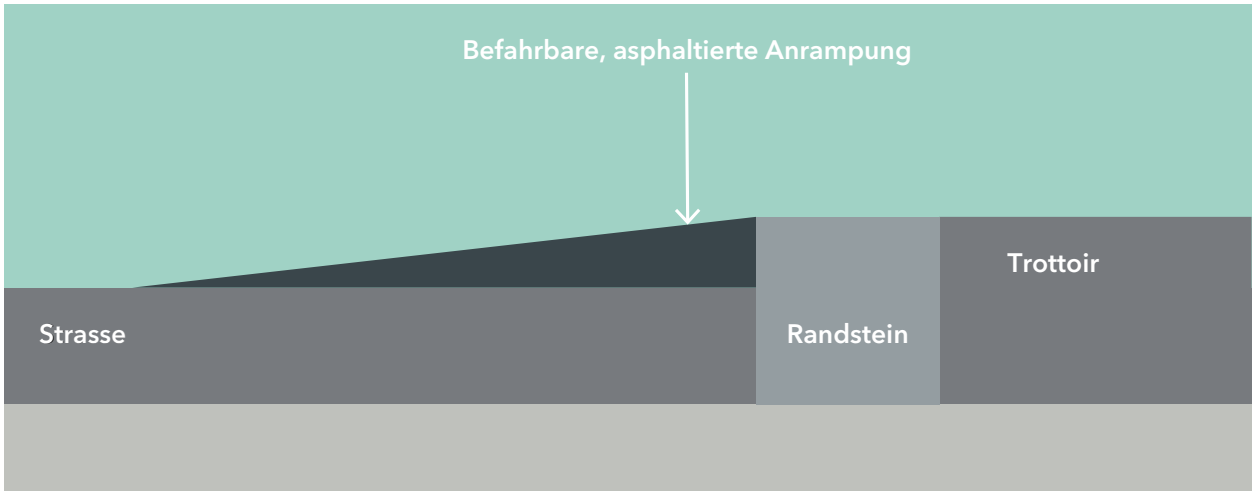
5.3
BAULICHE ELEMENTE

STAHLPLATTEN

Muss eine Baugrube im Strassenraum mit einer Stahlplatte abgedeckt werden, ist diese anzurampen, bzw. zwischen Anfang November und Ende März abzusenken (Winterdienst).

ANRAMPUNG TROTTOIR

Die Führung des MIV über Trottoirflächen ist wenn möglich zu vermeiden. Muss der MIV punktuell trotzdem auf dem Trottoir geführt werden, ist das Trottoir auf der gesamten genutzten Fläche anzurampen. Die Fussverkehrsführung ist zwingend mittels 3-facher Ablattung vom MIV zu trennen. Die Rampen sind mit Belag auszuführen und bündig zum Randstein zu erstellen.



BAUABSCHRANKUNG

Die Bauabschrankungen sind gemäss Norm VSS 40 886 zu erstellen. Grundsätzlich wird in der Stadt Thun entlang der Fahrbahn durchgehend eine Doppellatte gefordert und eine Dreifach-Lattung bei Fussverkehr (s. 31). Situativ sind auch Baustellengitter zulässig. Diese müssen jedoch verkehrsseitig mit einer Baustellenlatte 0,8 bis 1,0 Meter über Boden ergänzt werden. Bei Kurzbaustellen kann zudem der Einsatz von Baken geprüft werden, wenn diese keine wesentlichen Niveauunterschiede aufweisen.

Bei der Lattung ist auf eine gute Qualität der Reflektoren sowie auf eine ausreichende Sicherung der Elemente zu achten.

Unabhängig vom gewählten Abschrankungstyp ist die Bauabschrankung nachts mit gelben, nicht blendenden Lichtern auszustatten. Die Lampen sind sowohl an Quer- (mind. alle 1,5 m) als auch an Längsabschrankungen (mind. alle 5–20m) anzubringen.


Klein im Look.
Laut im Zug.
914
compact
HERR

5.4
MIV-PARKIERUNG

BLAUE / WEISSE ZONE

Müssen aufgrund von Bauarbeiten öffentliche Parkfelder aufgehoben werden, ist dies zwingend mit dem Fachbereich Strasseninspektorat zu koordinieren. Grundsätzlich besteht keine Ersatzpflicht. Bei Grossbaustellen mit hohem Verlust öffentlicher Parkplätze kann jedoch das Schaffen von Ersatzparkplätzen geprüft werden.

Werden Parkplätze aufgehoben, ist die Freihaltung (Halteverbot 2.49) mindestens 10 Tage vorher zu stellen (Stellung Signalisation durch Tiefbauamt (Team Verkehrstechnik)). Das Inkrafttreten muss auf Zusatztafeln ersichtlich sein (Datum und Zeit).

Allfällige bestehende Signalisationen und weitere Parkplatzinfrastrukturen (z. B. Parkuhren) sind bei einem Aufheben der Parkplätze abzudecken.

Das Entfernen der Parkplatzinfrastruktur erfolgt durch das Tiefbauamt (Team Verkehrstechnik).



BEHINDERTENPARKFELDER

Wenn möglich ist auf das Verschieben von Behindertenparkfelder zu verzichten. Ist dies durch die Bautätigkeiten unumgänglich, so müssen diese vollumfänglich ersetzt werden. In diesem Fall ist die Verschiebung, bzw. der Ersatz mit dem Fachbereich Strasseninspektorat zu klären.



MOBILITY-PARKFELDER

Mobility-Parkfelder sind, soweit möglich, zu ersetzen. Die Verschiebung und Aufhebung der Mobility-Parkplätze erfolgt in Absprache mit Mobility sowie der zuständigen Projektleitung des Tiefbauamts der Stadt Thun.



5.5
SIGNALISATION

BAUSTELLENSIGNALISATION

Baustellen sind immer gut sichtbar mit dem Signal “Baustelle” (1.14) anzukündigen. Das Signal ist bei der Baustelle (Baustellenkopf) als Wiederholung aufzustellen. Die Vorsignale stehen gut sichtbar am rechten Strassenrand und werden ausserorts und bei Bedarf auf der linken Strassenseite wiederholt (begrenzte Sichtweite, mehrere Fahrstreifen etc.). Die Distanz des Vorsignals bis zur Baustelle beträgt innerorts max. 50 Meter, ausserorts 150 bis 250 Meter. Bei vertikalen Baustellenlatten ist dabei auf die korrekte Ausrichtung zu achten (Reflektoren an oberem Ende).

Alle notwendigen Verkehrsregimeanpassungen sind gemäss Signalisationsverordnung zu signalisieren.



UMLEITUNGSSIGNALISATION

Für die Signalisation von Umleitungsrouten ist der Wegweiser 4.34 “Wegweiser bei Umleitung” gemäss Signalisationsverordnung mit oder ohne Zielangabe zu verwenden. Die Zielangabe ist zwingend zu verwenden, wenn bestehende signalisierte Routen / Ziele umgeleitet werden müssen. Bei untergeordneten Routen, welche im Bestand nicht signalisiert sind, kann auf die Zielangabe verzichtet werden.

Weiter ist der Einsatz von Vorwegweisern möglich. Diese sind bei Baustellen in Orange umzusetzen.



INFOTAFELN UND VERKEHRSINFORMATIONEN

Bei Baustellen, die mit grossen verkehrlichen Einschränkungen verbunden sind, besteht die Möglichkeit, vorgelagert zusätzliche Informationstafeln anzubringen. Die Infotafeln sind gemäss den Beispielen (s. nächste Seite) zu gestalten. Ergänzend können folgende Informationsmassnahmen eingesetzt werden:

- → Überkopfsignalisation
- → Temporäre Anzeige auf Wechseltextanzeigen an der Nationalstrasse (In Koordination mit ASTRA-Verkehrsmanagementzentrale Emmen, Anzeigen gemäss Vorgaben des kantonalen Verkehrsmanagementplans (KVMP))
- → Radiodurchsagen
- → Routenanpassungen Navigationsanbieter
- → Zeitungsmeldung
- → Kurzmeldung Informationssystem Busse
- → Anzeigen Parkleitsystem (mit Strasseninspektorat zu koordinieren)

GESTALTUNGSBEISPIELE INFOTAFELN



Variante 1
Einfache Darstellung einer erschwerten Durchfahrt. Ausformuliert, weil ausreichend Platz ist für eine gute Schriftgrösse.

Variante 2
Komplexere Ankündigung mit zwei unterschiedlichen Ereignissen. Gekürzte Textformen möglich.

Variante 3
Wenn für die klare Kommunikation hilfreich, kann auch das Signet/ Piktogramm ausgetauscht werden.

Wichtig

Es ist darauf zu achten, dass die Inhalte der Infotafeln projektbezogen, kurz und einfach formuliert sind.
Die Information soll von Vorbeifahrenden erfasst / verstanden werden können.

5.6 MARKIERUNGSELEMENTE

BODENMARKIERUNGEN

Die Markierung bei Baustellen erfolgt gemäss Signalisationsverordnung sowie den VSS-Normen. Die provisorischen Markierungen sind grundsätzlich in Orange auszuführen. Bei bestehenden Markierungen ist ein Abkreuzen in Orange zulässig, situativ ist auch eine Demarkierung zu prüfen.



6.0
BAUSTELLENKOMMUNIKATION

6.1 Einleitung **96**
Bau(stellen)kommunikation 96
Wichtig für die Bau(stellen)kommunikation 97
Kommunikationsmittel 98

6.2 Plakate **99**
Allgemeine Angaben 99
Beispiele Infoplakate 100

6.3 Infoflyer / -schreiben **102**
Streu- und Wurfsendungen 102
Nachtarbeiten 102

6.1
EINLEITUNG

BAU(STELLEN)KOMMUNIKATION

Der Baukommunikation kommt eine sehr wichtige Rolle zu. Es ist unerlässlich, die von den Bauarbeiten betroffene Bevölkerung von der Projektierung bis zur Realisierung kontinuierlich, umfassend und transparent über das Bauvorhaben und die damit verbundenen Unannehmlichkeiten zu informieren. Ein Projekt muss aktiv erzählt werden, damit die Menschen den Nutzen verstehen. Und dazu braucht es – bei grossen Bauvorhaben – ein durchdachtes Kommunikationskonzept: Wer muss wann mit welchen Mitteln worüber informiert werden?

Dem Informationsbedürfnis der Bevölkerung gilt es – bei öffentlichen wie privaten Vorhaben – Rechnung zu tragen.

Im Sinne der Inklusion ist bei allen Kommunikationsarten zu beachten:

- → Es ist verständliche Sprache anzuwenden. Fachbegriffe sind zu vermeiden, Sätze sind kurz und einfach zu halten, und die beste Form ist eine aktive Schreibweise.
- → Schweizerdeutsche Ausdrücke sind zu vermeiden.
- → Bei Informationsveranstaltungen ist stets vorher zu klären, ob Mundart oder Hochdeutsch gesprochen werden soll.

WICHTIG FÜR DIE BAU(STELLEN)KOMMUNIKATION

Wichtig

- → Wieso gibt es eine Baustelle?
- → Was wird gemacht?
- → Wer hat das beschlossen?
- → Welche Auswirkungen hat die Baustelle?
  (Lärm, Parkplätze, Behinderungen, Umleitungen für alle Verkehrsteilnehmenden, Entsorgung, Schulwege, öV, Zufahrten)
- → Wie lange dauern die Bauarbeiten?
- → Wo finden die Bauarbeiten statt?
  (bei Bedarf: lesefreundlicher Plan)
- → An wen kann ich mich wenden?
  (Ansprechperson, Kontaktinformation)

KOMMUNIKATIONSMITTEL

Von einer Baustelle Betroffene sollen sofort, laufend, umfassend und transparent informiert werden. Je grösser die Zahl der Betroffenen und das öffentliche Interesse, je stärker frequentiert der Baubereich und je grösser die durch eine Baustelle verursachten Behinderungen sind, desto klarer muss die Bau(stellen)kommunikation sein.

Folgende Kommunikationsmittel haben sich bewährt bzw. werden empfohlen:

- → **Infoflyer:** Versand per Post /Verteilung per Velokurier. Anwohnende und Gewerbetreibende werden regelmässig über den Stand der Bauarbeiten informiert.
- → **Keyplayer-Gespräche:** Gewerbetreibende, Hotelbesitzer, Schulleitende etc. werden frühzeitig direkt über die anstehenden Arbeiten informiert.
- → **Plakate:** Im Strassenraum geben Plakate Auskunft über das Bauprojekt – so sind auch Passantinnen und Passanten informiert.
- → **Online:** Für mittelgrosse bis grössere Projekte mit relevantem Einfluss auf den Verkehr wird auf der Website der Stadt Thun ein Eintrag aufgebaut. Die Übersicht über alle laufenden und geplanten Baustellen erfolgt ausserdem via ein GIS-Interface.
- → Bei grossen Bauvorhaben empfehlen sich **Informationsveranstaltungen** für die betroffene Bevölkerung: Das Projekt wird transparent vorgestellt, Fragen können gestellt und Anregungen deponiert werden, aber auch Kritik soll angebracht werden können.
- → Zur Kommunikation gehört auch die **Medienarbeit**. Medienschaffende sind Multiplikatoren zwischen Bauherrschaft und Bevölkerung. Ein respektvoller Umgang heisst hier: rasch, klar und kontinuierlich informieren, damit sie ihren Job gut machen können.
- → **Kontaktstelle:** Wahlweise wird die allgemeine Kontaktadresse des Tiefbauamts der Stadt Thun oder konkrete Personennamen (Projektleitung Tiefbauamt, Bauleitung) angegeben. Letzteres hängt von den Rahmenbedingungen des Projekts ab.

6.2
PLAKATE

ALLGEMEINE ANGABEN

Die Kommunikation im Baustellenbereich erfolgt prioritär mit Plakatständern im Format 90,5 × 128 Centimeter (entspricht Weltformat XIV, alternativ A0 84,1 × 118,9 cm). Grundsätzlich können die Standorte der Plakate frei gewählt werden, sofern die erforderlichen Durchgangsbreiten und Bedingungen zur Hindernisfreiheit respektiert werden und die Verkehrssicherheit (Sichtweiten etc.) nicht beeinträchtigt wird.

Wichtig

Projektinformation, Signaletik, Verkehrsinformation oder Sonderinhalt möglich (nach Absprache mit der zuständigen Projektleitung des Tiefbauamts der Stadt Thun)

- → Plakatgestaltung: durch Bauherrschaft
- → Plakatproduktion: externer Dienstleister
- → Plakatständer: können beim Tiefbauamt der Stadt Thun nach Verfügbarkeit bestellt werden.
- → Plakatsteller: Team Werkstätten oder Team Verkehrstechnik, Tiefbauamt Stadt Thun

Bei Unklarheiten oder Unsicherheiten in Zusammenhang mit der Gestaltung ist das Stadtmarketing zu kontaktieren.

BEISPIELE INFOPLAKATE




STADT THUN
energie thun
1. BAUABSCHNITT
SEESTRASSE
Die Ufermauer beim Kohleweiher ist unterspült. Zudem sind in den letzten Jahren Bäume aus der ausgebrochenen Mauer gewachsen, welche diese zusätzlich destabilisieren. Aus diesen Gründen wird die rund 30 Meter lange Stützmauer (zwischen Seestrasse 31 und 33) abgebrochen und ersetzt. Die Bäume müssen entfernt werden. Im nördlichen Teil der Ufermauer ist eine Ersatzpflanzung von vier Bäumen vorgesehen. Zudem entsteht ein ökologisch wertvoller und vielfältiger Microforest aus kleinen und dicht beieinanderstehenden einheimischen Sträuchern.
8. Januar bis voraussichtlich April 2024
einspurige Verkehrsführung mit Lichtsignalanlage
Uferweg gesperrt ab Bahnhof Thun, wenn es Bauarbeiten erfordern
keine Einschränkungen im Busfahrplan
Projektleitung Stadt Thun, Torsten Ertl, 033 225 89 14
Kästli Bau AG, Thomas Althaus, 033 334 11 37
Bauleitung Kissling+Zbinden AG, Andrea Hauert, 033 334 21 93

6.3
INFOFLYER / -SCHREIBEN

STREU- UND WURFSENDUNGEN

Ob und in welcher Frequenz ein Bauvorhaben eine Wurfsendung (Brief oder Flyer) an Anwohnende, Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Gewerbetreibende, Schulen und Kindergärten im Bauperimeter erfordert, ist Ermessenssache der Bauherrschaft. Es ist aber grundsätzlich die Pflicht jeder Bauherrschaft, die von einem Bauvorhaben Betroffenen frühzeitig, kontinuierlich und umfassend über die Bauarbeiten und die damit verbundenen Einschränkungen/Behinderungen zu informieren.

Aus dem Infoflyer/-schreiben sollte hervorgehen:

- → wer für das Bauvorhaben verantwortlich ist
- → was gebaut wird
- → wie lange die Bauarbeiten dauern
- → mit welchen Einschränkungen zu rechnen ist
- → wer als Ansprechperson zur Verfügung steht

Eine Verteilung durch Projektverfassende oder durch Mitarbeitende des Arbeitseinsatzes der Stadt Thun hat sich für Infoflyer als zweckmässig erwiesen. Weitere Wege für die Verteilung wie ein Versand per Post, via weitere Dienstleister oder als Beilage von Medien können situativ geprüft werden.

Für Inhalt und Verteilperimeter ist die Projektleitung des Tiefbauamts Thun zuständig. Die Gestaltung erfolgt dabei in Absprache mit der Assistenz der Tiefbauamt-Leitung.

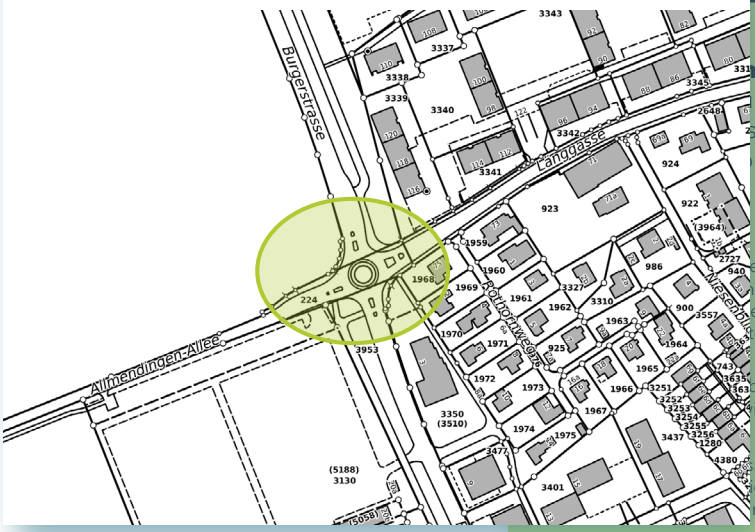
NACHTARBEITEN

In der Regel mindestens eine Woche vor Start der Nachtarbeiten, bzw. 48 Stunden vor der öffentlichen Publikation, müssen Anwohnende mittels Infoschreiben über die Nachtarbeiten detailliert ins Bild gesetzt werden.

STADT
THUN

INFORMATION
BAUSTELLE

Kreisel Burgerstrasse/Länggasse



NDENINFORMATION
URGERSTRASSE/LÄNGGASSE

nber beginnen die Bauarbeiten
rgerstrasse/Länggasse. Mit den
snahmen wird auf den bestehenden
unkt reagiert. Ziel ist die nachhaltige
der Verkehrssicherheit.

n dauern voraussichtlich bis am 20. September.
gen sind teilweise wetterabhängig. Allfällige
en werden auf unserer Website kommuniziert
en).

ereich kann es zu Einschränkungen kommen.
rd durch einen Verkehrsdienst geleitet.

rbeiten wird es zu Nachtarbeiten kommen. Alle
gten sind darum bestrebt, die Lärmimmissionen
möglich zu halten.

Bauleitung Schönholzer AG, Pascal Aeschlimann, 079 468 28 14
Bauführung Spedi Bau, Michael Hulliger, 076 378 20 38
Polier Spedi Bau, Sergio Magalhaes, 079 760 86 31
Projektleitung Stadt Thun, Anika Johren, 033 225 84 33

Alle Informationen zur Baustelle unter
thun.ch/aktuellebaustellen

Impressum

Kontaktadresse
Tiefbauamt Stadt Thun
Industriestrasse 2
3600 Thun
Telefon +41 33 225 83 37
tiefbauamt@thun.ch

Arbeitsgruppe
Fabiana Graf/Nina Moser – Administration
Daniel Burri - Strasseninspektorat
Maurice Herzog – Verkehrstechnik
Stefan Fankhauser - Strasseninspektorat
Jonas Zurschmiede – Verkehr und Strasse

Inhalte und Grafik
Transitec beratende Ingenieure AG

Quelle Titelbild: Transitec beratende Ingenieure AG
Quelle Foto Seite 17: Simon B. Opladen, Stadt Thun
Quelle Foto Seite 18: Patrick Liechti, Stadt Thun
Quelle Fotos Seiten 59, 61: Noah Oetterli, Stadt Thun
Quelle Foto 69: Stadt Thun
Quelle weitere Fotos: Transitec beratende Ingenieure AG

Hinweis

Mit Einwilligung der Stadt Bern wurden wesentliche Inhalte des Leitfadens der Stadt Bern für das vorliegende Dokument übernommen.



STADT
THUN



Thun, 14. Oktober 2026
thun.ch