

# «Konflikte an der Kante vorprogrammiert»

**Thun** Nutzten mehrere Buslinien dieselbe Haltekante, würde am Bahnhof Thun dringend benötigter Platz frei. Bei der aktuellen Verkehrssituation käme es laut den STI aber zu Konflikten.

**Gabriel Berger**

Wegen der allgemeinen Maskenpflicht mag der eine oder die andere den öffentlichen Verkehr derzeit meiden. Der allgemeine Trend ist jedoch klar: Busse und Züge werden je länger, desto wichtiger. An einem normalen Werktag verzeichnen die Verkehrsbetriebe STI am Bahnhof Thun rund 32'000 Ein- und Ausstiege. Und die Stadt Thun rechnet damit, dass das Pendleraufkommen im ÖV bis in zehn Jahren um weitere 45 Prozent zunehmen wird.

Kein Wunder also, dass rund um den Thuner Verkehrsknotenpunkt gangbare Lösungen gefragt sind. Vor gut einem Jahr

**«Aus meiner Sicht wären Fliesskanten eine smarte Variante, um dem Platzproblem am Bahnhof zu begegnen.»**

**Raphael Lanz**  
Stadtpräsident Thun (SVP)

hatte die Stadt das Grundlagenprojekt Verkehr zum Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof präsentiert. Die dort vorgesehene Verlegung dreier STI-Buslinien an die sogenannte Haltekante X an der Seefeldstrasse hinter dem Bahnhof stiess während der Mitwirkung im Quartier aber auf massive Kritik.

Der Gemeinderat liess die Pläne deshalb im September wieder fallen (wir berichteten). Stattdessen liess Stadtpräsident Raphael Lanz (SVP) durchblicken, dass er die Einführung von Fliesskanten auf dem Bahnhofplatz als Option sähe. Dabei handelt es sich um Haltekanten, die von Bussen verschiedener Linien benutzt wür-



Mit sogenannten Fliesskanten können mehrere Buslinien an derselben Haltekante abgewickelt werden. Die Verkehrsbetriebe STI sehen die Einführung solcher Kanten im Bereich vor dem Thuner Bahnhofgebäude (Bild) aber skeptisch. Foto: Archiv/Lehmann

den. In der Stadt Bern gibt es diesen Typ beispielsweise am Bahnhof oder beim Hirschengraben. Gemäss der STI sind Fliesskanten im Zuge des Projekts ESP Bahnhof Thun schon mehrmals geprüft worden.

**Stadtpräsident Lanz:**  
**«Eine smarte Variante»**

Auf Anfrage bekräftigt Lanz seine Aussage vom September: «Aus meiner Sicht wären Fliesskanten eine smarte Variante, um dem Platzproblem am Bahnhof zu begegnen.» Der Stadtpräsident plädiert dafür, dass die Busse nicht länger als nötig am Bahnhof stehen bleiben. «Hierfür sind smarte Systeme besser geeignet als

starre, fixe Infrastruktur», zeigt sich Lanz überzeugt.

Konkrete Gespräche zwischen der Stadt und den STI zu den vom Stapi erhofften Fliesskanten haben allerdings noch nicht stattgefunden. Es existiert auch kein Zeitplan hinsichtlich einer allfälligen Einführung. «Das System am Bahnhof ist kompliziert, deshalb wollen wir nun als Erstes abklären, wie wir unter Berücksichtigung aller Abhängigkeiten weiterfahren können», so Lanz. Dies solle aber noch heuer geschehen.

**Verkehrsbetriebe STI zeigen sich skeptisch**

Skeptischer als der Stadtpräsident zeigen sich die Verkehrsbe-

triebe STI. Jürg Lehmann, Leiter Angebot STI, weist zunächst darauf hin, dass im aktuell vorliegenden Konzept des ESP Bahnhof Thun für den Standort Schiff-lände neu Haltebereiche mit Fliesskanten für die regionalen Buslinien vorgesehen sind. Konkret betreffen würde dies die Linien 31–33, 41–43, 50 und 51. Zudem handelt es sich bei den heutigen Haltekanten zwischen Postgebäude und STI-Verkaufsstelle bereits um Fliesskanten. «Bei der Kante A besteht die Herausforderung, dass die Busse der Linie 25 (Eilkurs Sigriswil) vor den Bussen der Linie 21 abfahren müssen», erklärt Lehmann.

Für die städtischen Linien sind Fliesskanten auf dem Bahnhofplatz aus Sicht der STI dagegen keine Option. «Damit die Busse von mehreren Linien ab der gleichen Kante abfahren können, ist die Einhaltung der Fahrplanzeiten entscheidend», sagt Lehmann. Bei der aktuellen Verkehrssituation in der Stadt sei die notwendige Pünktlichkeit nicht über den ganzen Tag gegeben. Der Leiter Angebot STI spricht insbesondere von den Stosszeiten am Abend, bei denen grössere Verspätungen durch Staus «an der Tagesordnung» seien.

«In diesem Fall wären Konflikte an der Kante durch mehrere gleichzeitig eintreffende Bus-

se vorprogrammiert», gibt Lehmann zu bedenken. Je nachdem, wie die Fliesskanten angeordnet wären, würden die Busse gar die Strasse blockieren.

**Es gäbe Probleme bei den Zuganschlüssen**

Der Busfahrplan ist zudem aktuell auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der IC-Züge von und nach Bern ausgelegt. Müsstes sich zwei Buslinien eine Haltekante teilen, hätte dies laut Lehmann Auswirkungen auf die Fahrpläne mehrerer Linien: «Dies würde bedeuten, dass sich für die Fahrgäste die Anschlüsse

**«Damit die Busse von mehreren Linien ab der gleichen Kante abfahren können, ist die Einhaltung der Fahrplanzeiten entscheidend.»**

**Jürg Lehmann**  
Leiter Angebot  
Verkehrsbetriebe STI

von und nach Bern merklich schlechteren würden.» Gemäss STI-eigenen Erhebungen steuern rund 50 Prozent der Passagiere, die vom Bahnhof Thun aus weiterreisen, den IC-Zug nach Bern an.

Zu guter Letzt wehrt sich Jürg Lehmann auch gegen den Vorwurf, wonach die STI-Busse zu lange auf dem Bahnhofplatz stünden. «Fakt ist, dass die städtischen Linien eine geplante Standzeit zwischen 2 und 3 Minuten aufweisen.» Die Zeit wird unter anderem für den Chauffeurwechsel in Anspruch genommen. Von langen Standzeiten könne also nicht die Rede sein.

## Auf den Spuren der Wildtiere am Niesen

**Zwischen Frutigen und Wimmis** Eigens für diese Zeitung lud der frühere Jagdinspektor Peter Juesy zu einer Begehung am Niesen ein.

Wer wüsste besser über Wildtiere im Oberland Bescheid als derjenige, der von 1979 bis 2016 hauptberuflich mit ihnen beschäftigt war, davon ganze 23 Jahre als kantonaler Jagdinspektor? Vor unserer Begegnung stellte ich mir den Jagdinspektor wie eine Art Chef der kantonalen Waldpolizei vor. Ein Aufseher über das bernische Jagdwesen und den Umgang mit den Wildtieren. Tatsächlich trug Peter Juesy in seiner Zeit als Wildhüter oft Uniform und hatte zumindest eine Handfeuerwaffe bei sich. Doch während unserer Wanderunterhaltung verblüfft er mich vor allem mit seiner grossen Sachkenntnis: Als ich ihm von der Auswilderung der Luchse im Harz erzähle, kennt er das Projekt flüchtig. Dass die heutigen Schweizer Wölfe wohl von den italienischen Abruzzen-Wölfen abstammen, muss ich ihm gar nicht erst erzählen. Juesy ist – ganz im Stillen – eine Koryphäe.

«Seinen» Niesen will er mir erklären, warum er ein Schlüsselberg ist, ein nahezu einmaliges Verbindungsglied nicht nur verschiedener Täler des Oberlands, sondern auch vieler verschiedener Tierwelten, die es dort gibt. Nach und nach enthüllt Juesy am Niesenabhang auf fast 1700 Meter Höhe dann die Details seines abgesagten Vortrags. Ein Versuch in aller Kürze: Wildtiere haben meist recht klar definierte Reviere, die sie als ihre «Heimat» betrachten. Besonders die katzenartigen Tiere wie der Luchs kehren immer wieder dorthin zurück. Am Niesen überschneiden sich solche «Tierheimaten», zum Beispiel jene von Luchs-, Reh- oder Fuchsfamilien und vieler anderer Arten.

**Halb gezähmte Tiere und wild gewordene Menschen**

Dabei ergänzen sich die Tiere: Die Luchse erbeuten viele Rehe, Gämsen und Füchse. Reviere

sind wortwörtlich «Jagd-Gründe» der einen und Schutzräume der anderen. Es überschneiden sich aber auch verschiedene Tierheimaten mit der Heimat des Menschen. Es ist ein glücklicher Umstand für Mensch und Tier, dass sich am Niesen beide aus dem Weg gehen können. In dichter besiedelten Gebieten ist das nicht der Fall: Entweder werden die Tiere gestört oder die Menschen werden heftig beeinträchtigt. Lenken und Kanalisieren der menschlichen Aktivitäten: Das schwebt Peter Juesy als Lösung vor.

Von den weiten Abhängen des Niesen auf den Thunersee hinabblickend, erzählt Juesy, wie man vor Jahren Oberländer- und Jura-Luchse in der Ostschweiz ansiedelte. Einige Tiere sind in ihr angestammtes Revier zurückgelassen, und einige Luchse wurden bei ihrer Rückwanderung überfahren. Aber auch der Mensch will seine angestamm-

ten «Reviere» ja in der Form behalten, in der er sie kennt. Ein Mehr an Natur in der Nähe zum Menschen heisst auch immer ein Mehr an Regulierung der Natur.

**Beispielhafte Arbeit im Kiental**

Am Beispiel des 130-jährigen eidgenössischen Jagdbanngiets Kiental zeigt Juesy, wie die vielen Störungen durch den Menschen kanalisiert und in Bahnen gelenkt wurden und die Wildtiere trotzdem in angestammten Lebensräumen ungestört leben können. In der Schweiz ist es oft der «Naturpark», den die Menschen so gern aufsuchen, um dort derjenigen Natur zu begegnen, in die sie gerne eintauchen. Doch es scheint, dass auch die Tiere die Begegnung mit dem näherkommenden Menschen erst erlernen müssen.

Peter Juesy erzählt viele Geschichten, an deren Ende man

sich betreten fragt, ob nicht in manchen Fällen der Mensch gefährlicher ist als das Wildtier. Ich höre von rücksichtslosen Wilderern, Päckchen mit abgehackten Tiergliedmassen, Prügeleien und Morddrohungen gegenüber Verantwortlichen und ihren Schützlingen.

Und doch sind Menschen ernst zu nehmen, denen Grossraubtiere wie Wolf, Luchs oder Bär einfach zu nahe gekommen sind: der Luchs auf der Terrasse im Adelbodner Garten, der Wolf unter den Lämmern eines Schäfers oder der Bär an Campingvorräten. «Hat mich jemand gefragt, ob ich das will?», fragte mich einer der Betroffenen, der so etwas erlebt hat. Die Tiere verlieren immer mehr die Scheu, die wir Menschen als unseren Schutz betrachtet haben. Was nun?

Peter Juesy will nicht mehr allzu deutlich Stellung nehmen, nicht mehr «regeln», er will «nur Fragen stellen», Verhältnisse

aufzeigen und alle ein wenig schlauer machen im Umgang mit der Natur, den Tieren – und den Mitmenschen.

**Das edle Motiv des früheren Jagdinspektors**

Es ist ein edles Motiv, wenn der pensionierte Jagdinspektor mir am Ende unser «Umrundung» des Niesen, kurz vor Wimmis, erklärt, warum er das alles eigentlich noch mache: «Damit die Leute verstehen...» Sie sollen verstehen, erläutert er, dass das Gleichgewicht zwischen Natur und menschlichem Interesse in aller Regel sehr positiv zu gestalten sei.

Es ist eine grosse Mission und eine schöne Hoffnung. Und es ist ein Weg, dessen Zukunft im Nebel liegt. Genau wie der abendlich-dämmrige Nebel vor der uralten Kirche in Wimmis am Schluss unserer Exkursion.

**Martin Natterer**