

# Thun - Bern: Schneller unterwegs auf der A6 dank tieferem Tempo

**Bern/ Thun** Dank den neuen digitalen Geschwindigkeitstafeln auf der A6 zwischen Bern und Thun gibt es markant weniger Stau. Trotz tieferer Höchstgeschwindigkeit sind die Autos im Schnitt schneller am Ziel.

Johannes Reichen 13.07.2018

## Artikel zum Thema

### Bei zu viel Verkehr auf der A6 wird das Tempolimit gesenkt



Ein neues System soll Staus und Unfälle verhindern helfen: Bei drohender Verkehrsüberlastung senkt es die Höchstgeschwindigkeit. Dafür wurden zwischen Bern und Thun 31 Signaltafeln installiert. [Mehr...](#)

Von Johannes Reichen 13.12.2017

### Als die Region ihre Autobahn erhielt

**Vor 50 Jahren** Im Raum Thun wurden die Bauarbeiten für den Autobahnabschnitt zwischen Kiesen und Spiez in Angriff genommen. [Mehr...](#)

10.07.2017

### Auffahrunfall mit sechs Verletzten

**Heimberg** Am Montagabend ist es auf der Autobahn A6 bei Heimberg zu einem Auffahrunfall mit vier Fahrzeugen gekommen. Sechs Personen wurden dabei verletzt. [Mehr...](#)

10.07.2018

## Was sagt die Polizei?

Das Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnsystem reguliert das Temporegime grundsätzlich selbst. Über ihre **drei Einsatzzentralen in Bern, Biel und Thun** kann aber die Kantonspolizei auf das System zugreifen und die Höchstgeschwindigkeit bis auf Tempo 60 senken. Zudem kann sie nun Warnsignale einblenden, während bisher beispielsweise bei Unfällen Polizeipatrouillen Signale aufstellen mussten. **Die Gefahr von Auffahrunfällen** werde damit erheblich gesenkt, sagte Markus Haldemann, Chef Verkehr der Kantonspolizei bei der Inbetriebnahme im Dezember 2017.

Nun, rund ein halbes Jahr später, ist es für

1 | 3 Zwischen Bern und Thun kann der Verkehr mit digitalen Geschwindigkeitstafeln gesteuert werden. In diesem Fall wurde zusätzlich ein Unfall angezeigt kurz vor Thun angezeigt. (Archivbild) Bild: zvg (3 Bilder)



Die Fahrzeit auf der A 6 durchs Aaretal hat sich seit Anfang Jahr verkürzt. Autofahrer, die von Bern nach Thun fahren, sparen im Schnitt 26 Sekunden. In der anderen Richtung sind es 11 Sekunden, wobei hier die Baustelle bei Muri wohl ein besseres Ergebnis verhindert hat.

Dieses Resultat hat eine Auswertung des Bundesamts für Strassen (Astra) ergeben. Das Astra wollte wissen, wie sich das neue Geschwindigkeitsharmonisierungs- und Gefahrenwarnsystem (GHGW) auf dem Abschnitt Bern–Thun bewährt hat. Diese Strecke ist oft überlastet, vor allem in Richtung Bern.

«Wir sind sehr zufrieden», sagt Mark Siegenthaler, Sprecher der Astra-Filiale Thun. Die Auswertung habe die subjektive Wahrnehmung des Astra bestätigt. Bedeutend wichtiger als die etwas kürzere Fahrzeit sei die Tatsache, dass der Verkehr mit dem neuen System flüssiger laufe: «Es gibt weniger Stau.»

### 90-tägige Messung vor und nach der Inbetriebnahme

Seit Ende des letzten Jahres erfasst das GHGW zwischen Muri und Thun abschnittsweise das Verkehrsaufkommen und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge. 31 Signalisationstafeln wurden dafür montiert, 16 in Fahrtrichtung Thun, 15 in Richtung Bern. Ist das Verkehrsaufkommen zu hoch und das Tempo zu tief, wird die Höchstgeschwindigkeit automatisch auf 100 oder 80 Stundenkilometer gesenkt.

Damit könnten die Fahrzeuge näher aufschliessen, es werde weniger gebremst und beschleunigt, und die Fahrspuren würden besser ausgenützt, erklärte das Astra vor der Inbetriebnahme. Ähnliche Systeme gibt es bereits auf anderen Autobahnabschnitten in der Schweiz, etwa auch zwischen Kirchberg und Bern, wo allerdings ein System einer älteren Generation in Betrieb ist.

Um die Auswirkungen im Aaretal zu überprüfen, engagierte das Astra eine spezialisierte Firma. Einmal vor und einmal nach der Installation des GHGW mass sie die Geschwindigkeit der Fahrzeuge während jeweils 90 Tagen. Die Firma erfasste

dafür die Daten von mobilen Geräten wie Handys oder Tablets, die in den Fahrzeugen mitgeführt werden. «Praktisch in jedem Auto gibt es ein solches Gerät», sagt Siegenthaler. Die Resultate seien somit sehr genau.

Die erste Messung fand von Dezember 2016 bis Februar 2017 statt, die zweite Messung von April bis Juni 2018. «Diese Zeiträume waren bezüglich des Verkehrsaufkommens sehr gut vergleichbar», sagt Siegenthaler. Aufgrund der Messungen konnte die Firma eruieren, wie oft es innerhalb der beiden Zeiträume zu Ereignissen mit gestautem oder abgebremstem Verkehr kam.

Die Strecke Muri–Thun wurde dafür in fünf Abschnitte unterteilt. In jedem Teil wurden Ereignisse in den Kategorien «zähflüssiger Verkehr», «stockender Verkehr» und «Stau» erfasst. Stau etwa bedeutet, dass die Hälfte der Fahrzeuge weniger als 30 Stundenkilometer fahren kann.

### Verkehr stockt oder staut sich deutlich weniger oft

Die Unterschiede sind deutlich: «In allen drei Kategorien verzeichneten wir einen Rückgang», sagt Siegenthaler. Das sei sehr erfreulich, denn Stau bedeute immer ein Sicherheitsrisiko und sei ökonomisch und ökologisch ungünstig.

Ein paar Zahlen: Vor der Installation des GHGW kam es 65-mal zu zähflüssigem, 53-mal zu stockendem Verkehr und 28-mal zu Stau, total zu 146 Ereignissen. Nach dem GHGW wurde noch 30-mal zähflüssiger Verkehr, 41-mal stockender Verkehr und nur 6-mal Stau gezählt, insgesamt 77 Ereignisse.

In Richtung Bern kam es ohne System noch zu 103 Ereignissen, mit dem System wurden nur noch 63 Ereignisse gezählt. In Richtung Thun waren es zuerst 43, dann 14 Ereignisse. In jedem einzelnen Abschnitt und in jeder Richtung ergab sich eine Verbesserung.

Nicht untersucht wurde im Rahmen der Studie, wie oft sich das GHGW-System tatsächlich einschaltet. «Das müsste man separat auswerten», sagt Mark Siegenthaler. Laut dem Astra-Sprecher ist die Temporeduktion aber zumindest in Richtung Bern zu den Stosszeiten praktisch täglich aktiviert. (Berner Zeitung)

Erstellt: 13.07.2018, 09:30 Uhr

### Ist dieser Artikel lesenswert?

Ja

Nein

die Polizei noch zu früh für eine Bilanz bezüglich der Sicherheit. «Wir brauchen noch mehr Zeit dafür, verlässliche Aussagen machen zu können», sagt Sprecher Dominik Jäggi, gerade auch wegen der **saisonalen Schwankungen** beim Verkehrsaufkommen. Als sehr praktisch erwiesen habe sich aber die Möglichkeit, **Hinweise zu Gefahren oder Unfällen** aufzuschalten. «Wenn beispielsweise Gegenstände auf der Fahrbahn liegen, können wir die Autofahrer praktisch ohne Zeitverlust warnen.» Die Kantonspolizei mache regelmässig Gebrauch vom Gefahrenwarnsystem.rei

### Gehst auch schneller?

---

Auf überlasteten Autobahnen wird das Tempo von 120 auf 100 oder 80 gesenkt. **Geht es auch umgekehrt?** Auf den meisten Autobahnen in der Stadt Bern gilt Tempo 80. Manche Autofahrer werden sich fragen: Könnte man nicht auch hier flexible Signalisationen anbringen und das Tempo anpassen – einfach nach oben? Damit beispielsweise **nachts auf der halb leeren Autobahn** schneller gefahren werden könnte.

Mark Siegenthaler, Sprecher der Astra-Filiale in Thun, widerspricht und verweist auf die sogenannte Projektierungsgeschwindigkeit: Manche Abschnitte sind auf die Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern ausgelegt. «Dabei spielen beispielsweise die **Kurvenradien, die Ausfahrten und Verzweigungen** eine Rolle.» Auch wenn es das Verkehrsaufkommen zulassen würde, könne man nicht einfach die Geschwindigkeit erhöhen. Hinzu komme der **Lärmschutz**, der in dicht besiedelten Gebieten eine grössere Rolle spiele.rei