Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 25 (2012)

Heft: [3]: Thuns Taten : Planen und Bauen an der Postkartenidylle

Artikel: Vom Fluch zur Freude : einst waren See und Flüsse eine Bedrohung für die Stadt. Doch heute ist die Kander gezähmt und ein Stollen entlastet die Aare

Autor: Moll, Claudia

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-392156

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

VOM FLUCH ZUR FREUDE

Einst waren See und Flüsse eine Bedrohung für die Stadt. Doch heute ist die Kander gezähmt und ein Stollen entlastet die Aare.

Text: Claudia Moll*

Just neben dem Bahnhofplatz warten die Ausflugsschiffe auf Touristen, doch von einem See ist weit und breit nichts zu sehen. Man geht entlang dem Kanal und betritt beim hintersten Anlegeplatz einen schmalen, mit Holz beplankten Steg. Rechts ein Maschendrahtzaun und Industriegleise, links ein Geländer und das Wasser. Der Weg führt weiter, Mergel knirscht unter den Füssen, ein grosser Portalkran schiebt sich ins Bild, vertäute Boote. Erneutes Erstaunen: rückwärtsfahrende Schiffe! So legen sie, vom noch immer unsichtbaren See kommend, am Anleger an. Der Weg weitet sich nun zu einem asphaltierten Platz, führt – rechts, links, rechts – um den ehemaligen Kohleweiher und heutigen Sporthafen herum und endet schliesslich auf dem Trottoir der Seestrasse. Dort kommt schon der Schadaupark ins Blickfeld, ein Landschaftspark aus dem 19. Jahrhundert. Zwischen seinen Baumriesen ahnt man sie schon: die Weite des Sees. Wenig später steht man vor einem schmucken romanischen Kirchlein, der Kirche Scherzligen. Was der Spaziergängerin weder Aufmerksamkeit, geschweige denn Erstaunen abverlangt, ist eben jener bescheidene, keinen Kilometer lange Seeuferweg. Und doch ist er für Thun eine Sensation.

THUN IST WASSERSCHEU Hinter dem Weg siehe Projekt 2 steckt eine rund dreissigjährige Planungsgeschichte. Ihr Auftakt war das 1982 vom Berner Stimmvolk angenommene See- und Flussufergesetz. Diesem Folge leistend erarbeitete die Stadt Thun einen Richtplan, den der Regierungsrat des Kantons Bern 1985 genehmigte. Bereits dort war entlang dem Schiffkanal ein Fussweg bis zur Kirche Scherzligen festgeschrieben. 1999 bewilligte der Stadtrat für das in der Zwischenzeit mehrfach überarbeitete Vorprojekt rund zwei Millionen Franken. Das Stimmvolk lehnte den Kredit ab und forderte eine kostengünstigere Variante. Der Stadtrat strich 2004 nach weiterem Hin und Her das Projekt gänzlich aus seinen Legislaturzielen. Einer Motion von SP, FDP und GFL war es schliesslich zu verdanken, dass es drei Jahre später wieder aufgenommen und – nun mit einem Kredit von 3,63 Millionen Franken – relativ schnell umgesetzt wurde.

Die langwierige Geschichte des Uferwegs mag auch tiefere Gründe haben: Über Jahrhunderte hinweg drohte Thun vom Wasser her Gefahr. Zwar war die Stadt lange Hauptzollstätte für alle Waren aus dem Berner Oberland, und Fischerei, Mühlen, Ölen und frühe Gewerbeanlagen siedelten an der Aare. Doch hinter der wirtschaftlichen Grundlage steckte immer auch eine Naturgewalt, der die Stadtbewohner ausgesetzt waren. Thun öffnete sich nie wirklich dem See und ist bis heute eine Stadt an der Aare geblieben.

Dabei spielen geografische Gegebenheiten die Hauptrolle: Der Thunersee ist mit fünfzig Quadratkilometern ein relativ kleines Gewässer mit geringer Speicherkapazität. Hinzu kommt, dass die einmündenden Flüsse in den nahen Bergen entspringen. Es sind also keine sanften Ströme, die durch die Ebenen fliessen, sondern wilde Bergbäche, die je nach Jahreszeit mehr oder weniger Wasser und Geschiebe in den See tragen. Genau so, wie die von den Bergen geschützte Wasserfläche an schönen Tagen als stiller Spiegel inmitten der idyllischen Landschaft liegt, schwillt ihr Wasserstand bei Unwetter schnell an. Dann fehlt dem See die Kapazität, die Schwankungen auszugleichen. Der Ausfluss des Sees, die Aare, war schon immer der Schwachpunkt, die Stadt Thun befindet sich genau an dieser Stelle.

DER KANDERDURCHSTICH Ein menschlicher Eingriff verschärfte vor rund 300 Jahren die natürliche Situation noch einmal massgeblich. Die am Kanderfirn entspringende Kander querte früher das Glütschbachtal, das westlich von Thun verläuft. Gegenüber der Einmündung der Zulg – etwa zwei Kilometer nördlich der heutigen Stadtgrenze – floss sie in die Aare. Der Wildbach überschwemmte den Talboden regelmässig. Zudem riegelten die Schuttkegel, die Kander und Zulg in der Aare auftürmten, diese von Zeit zu Zeit regelrecht ab. Das aus dem Thunersee stammende Wasser konnte so nicht schnell genug abfliessen, wurde aufgestaut und überschwemmte die tief gelegenen Quartiere Thuns sowie die flachen Ufergebiete regelmässig. Angst vor Epidemien wie Malaria, damals noch «Sumpffieber» genannt, gaben den Ausschlag, in den Lauf der Kander einzugreifen.

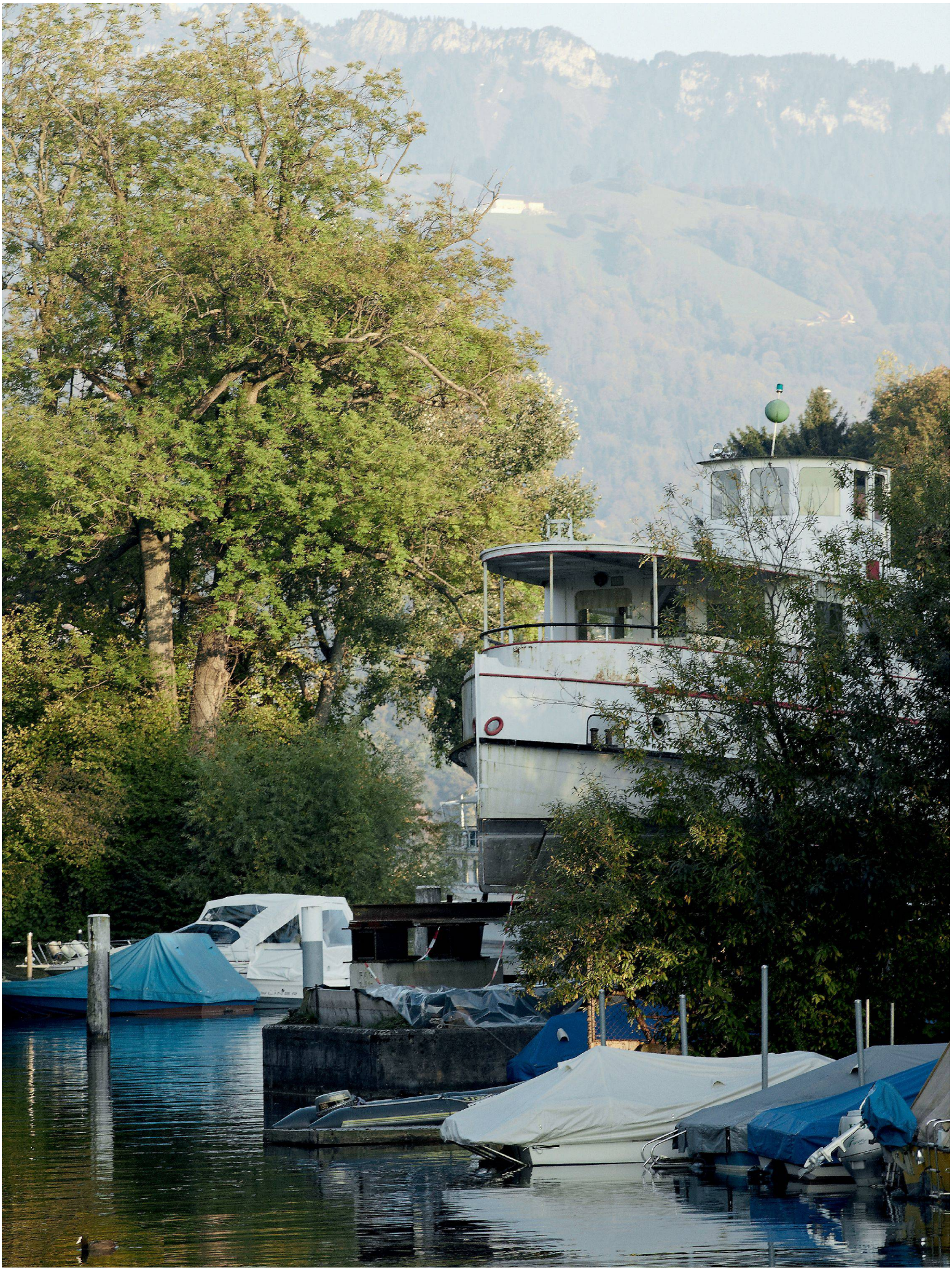
Der 1714 realisierte Kanderdurchstich gilt als erste Gewässerkorrektur der Schweiz. Die ersten Pläne dazu stammen aus dem Jahr 1696 vom Geometer Samuel Bodmer, der den Fluss weiter stromaufwärts in den Thunersee leiten und das Glütschbachtal so von ihm befreien wollte. Seine visionäre Idee wurde relativ unbekümmert umgesetzt. Auf der Höhe von Strättligen näherte sich die Kander dem See bis auf 600 Meter. Dort bildete der Strättlighügel eine natürliche Barriere und lenkte den Fluss in Richtung Glütschbachtal um. Man durchschnitt den Hügel und leitete den Wildbach direkt in den See. Ein Vorhaben mit schwerwiegenden Auswirkungen: Der nun rund acht Kilometer kürzere Bach frass sich mit aller Wucht in das weiche Molassegestein des ehemaligen Hügels und in den neu erstellten Flusslauf mit einem Gefälle von rund 23 Prozent. Die Flusssohle senkte sich binnen kurzer Zeit um rund 40 Meter und bildete die wildromantische Kanderschlucht. Aus dem Geschiebe entstand im See ein Delta, das ab 1913 von der Kanderkies bewirtschaftet wurde. Schlucht und Delta stehen heute unter Naturschutz. Dass die pittoresken Orte Folgen eines menschlichen Eingriffs sind, sieht man ihnen heute nicht mehr an.

Doch die Geschichte ist noch nicht zu Ende. Die Kander erhöhte das Einzugsgebiet des Thunersees von 1370 auf 2490 Quadratkilometer. Rund sechzig Prozent mehr Wasser floss in den See und von dort in die Aare. 1714, im Jahr der Einweihung des neuen Flusslaufs, stand Thun bereits ein erstes Mal unter Wasser, in den Jahren darauf folgten weitere Überschwemmungen. Die Planer hatten die verheerenden Folgen ihres Eingriffs vorausgesehen, doch die von ihnen vorgeschlagenen Massnahmen, entlang der Aare den Wasserabfluss zu vergrössern, liessen die Berner Räte nicht umsetzen.

LANGE FOLGEN Erst ab 1720 versuchte man Schritt für Schritt, die aus dem Ruder geratene Planung wieder ins Lot zu bringen: Die Mühleschwellen in Thun wurden beseitigt und der damals noch bestehende Stadtgraben vertieft. So entstand der zweite Flussarm, der als Äussere Aare die Stadt durchfliesst. Eine partielle Aufweitung der Aare sollte flussabwärts die Kapazität zusätzlich erhöhen. Im Stadtbereich entstanden Schleusen, die bis heute den Abfluss des Thunersees und damit seinen Wasserstand regulieren. Sukzessive verbesserte sich die Situation, das Ziel Hochwassersicherheit wurde jedoch bis vor einigen Jahren nicht erreicht: Sowohl 1999 als auch 2005 lagen die Pegelstände weit über der zulässigen Marke. Der dreihundertjährige Eingriff zeigte immer noch seine Folgen.

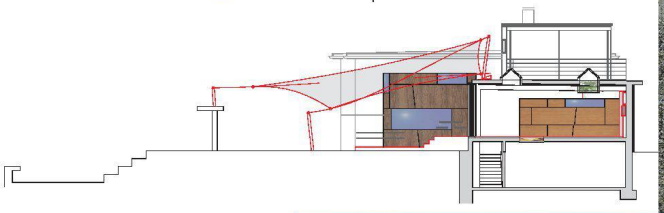
Der 2009 eingeweihte Entlastungsstollen siehe Projekt 6 am Ende des Schifffahrtskanals ist die jüngste Massnahme, um die Überschwemmungsgefahr zu bannen. Der 1205 Meter lange Stollen quert bis zu 16 Meter unter der Stadtebene den Bahnhofplatz, führt dann entlang der Bahnanlagen unterhalb des Kraftwerks Thun-Aare »

>Auf dem neuen Uferweg entlang der Aare.



^1_Geplante Aarebrücke in Thun Nord.

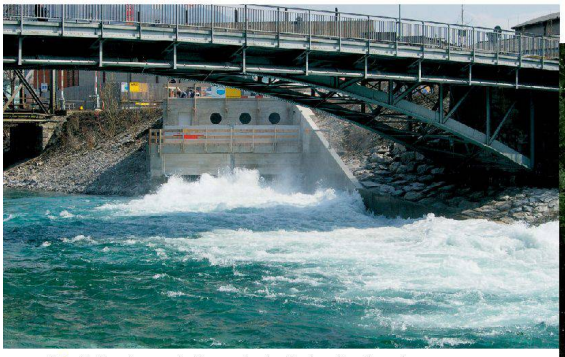
<2_Uferweg entlang der Aare.



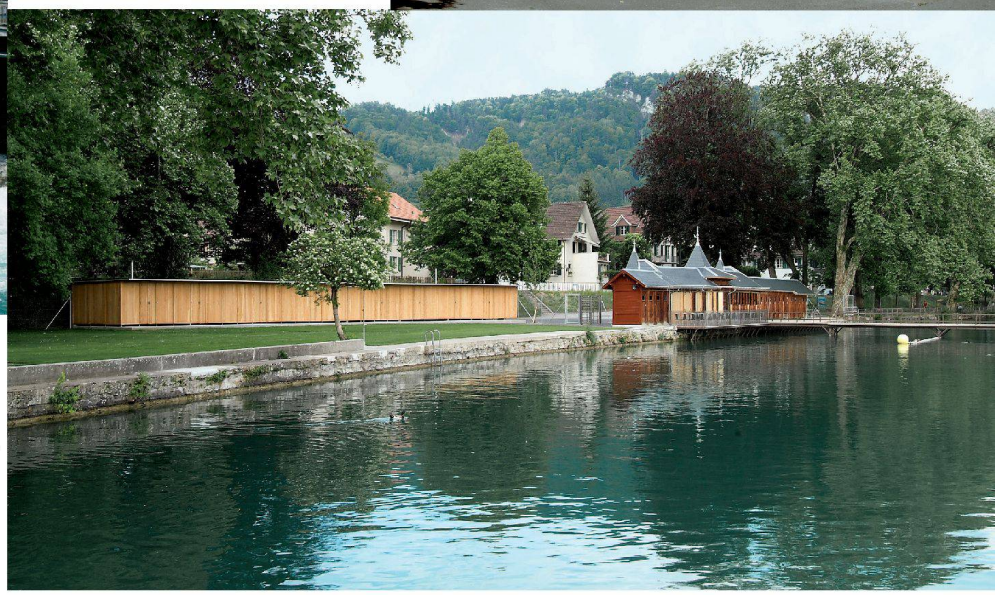
v3_Restaurant Mühleplatz.

>4_Energie Thun.

>5_Geplantes Hotel am Lachenkanal.



^6_Entlastungsstollen unterhalb des Kraftwerks.



>7_Flussbad Schwäbis.

1 NEUE AAREBRÜCKE, AB 2013

Die geplante Aarebrücke überquert als ein Hauptbestandteil des Bypasses Thun Nord die Aare und das Militärareal. Die im Grundriss gekrümmte Hohlkastenbrücke ist insgesamt 541 Meter lang und aus Ortbeton gebaut. Die Stellung der Stützen richtet sich nach der Nutzung des Militärareals, dem Verlauf der Bahnlinien und der Aare und zielt auf eine harmonische Wirkung. Die Hauptöffnung über dem Fluss wird betont, ohne zu dominieren. Gestalterisch wirkt die Brücke im ganzen Projektperimeter als homogene Einheit. Dieses Bild setzt sich in der Gestaltung des Geländers fort: ein geschlossenes, leicht zurückgesetztes Band mit integrierten Leitschranken und Lärmschutzelementen. Die in Längsrichtung vorgespannte Brücke mit ihren grosszügigen Abmessungen und der minimalen Anzahl von Brückenlagern ist eine robuste und unterhaltsarme Lösung.

› Adresse: Bypass Thun
› Bauherrschaft: Kanton Bern
› Projekt: Ingenieurbüro Bänziger Partner, Chur
› Architektonische Beratung: Corinna Menn, Chur
› Auftragsart: Wettbewerb, 2008
› Kosten: CHF 19 Mio.

2 NEUER UFERWEG, 2011

Der im September 2011 eingeweihte Uferweg entlang der Aare schliesst eine empfindliche Lücke im Fluss- und Wanderwegnetz rund um das untere Seebecken. Er verbindet den Bahnhof mit dem Schadaupark und erschliesst wichtige touristische Ziele, wie das Thun-Panorama, die tausendjährige Kirche Scherzligen und das neue Kongresszentrum KKThun. Abwechslungsreich und sorgfältig gestaltet bringt der Weg den Thunern ihren See näher. Und erzählt mit alten Relikten, Infotafeln und historischen Bildern Bau- und Verkehrsgeschichte.

› Adresse: Seestrasse
› Bauherrschaft: Stadt Thun
› Architektur: Lohner + Partner, Thun
› Ingenieure: B + S, Thun
› Auftragsart: Direktauftrag, 1985
› Kosten: CHF 3,6 Mio.

3 RESTAURANT AM MÜHLEPLATZ, 2007

Der nordwestliche Teil des Mühleplatzes war sozial unkontrolliert und sollte belebt werden. Das Restaurant Fluss ist Umbau und Erweiterung der historischen Baumannhäuser mit Bar, 60 Innen- und 80 Aussenplätzen sowie einem grosszügigen Loungebereich, der Restaurant und Aareufer verbindet. Im hinteren Teil befindet sich ein Kulturraum, der unabhängig vom Restaurant oder mit ihm zusammen genutzt werden kann. Im Obergeschoss befindet sich zudem eine Wohnung mit grosser Aussenterrasse.

› Adresse: Mühleplatz 9
› Bauherrschaft: Charles Lanzrein, Thun
› Architektur: Ernst Gerber Architekten + Planer, Bern
› Auftragsart: Direktauftrag, 2004
› Kosten: CHF 1,6 Mio.

4 HAUPTSITZ ENERGIE THUN, 2002

Ein energetisch und bauökologisch vorbildliches Gebäude wollte sich Energie Thun bauen. Der Neubau übernimmt die Typologie der umliegenden Industriebauten mit vorderem Kopfbau mit Büros und einem hinteren Hallentrakt. Mit einer verglasten Südfassade präsentiert sich das Gebäude an der Strasse, als freistehender Solitär kommt der markanten Seitenansicht mit Sheddächern eine hohe Bedeutung zu. Nichttragende Innenwände gliedern den Bürobereich mit einem Rhythmus von 1,66 Metern. So kann die Mieterschaft die Einteilung sich ändernden Bedürfnissen anpassen. Die halbtransparente Haut aus Gussgläsern verbindet optisch die verschiedenen Nutzungsbereiche mit einem für einen Industriebau typischen Material.

› Adresse: Industriestrasse 6
› Bauherrschaft: Stadt Thun / Energie Thun
› Architektur: Bauart, Bern
› Ingenieure: WAM, Bern; Gärtl, Thun
› Auftragsart: Wettbewerb, 1998 / 99
› Kosten: CHF 12,1 Mio.

5 HOTEL AM LACHENKANAL, 2013

Eine Landmarke mit allseitiger Ausstrahlung will es sein: Das Hotel trägt einen neuen Massstab an den Ort, unmittelbar neben der Lachenhalbinsel mit dem «schönsten Strandbad der Welt». 100 Zimmer im gehobenen Standard sollen hier entstehen, dazu 14 Eigentumswohnungen in den oberen Etagen, ein Gourmet-Restaurant, eine Gaststube, eine Bar, sechs Seminarräume sowie ein Medical Spa- und Wellnessbereich und 159 Parkplätze.
Die Wellenform und Architektursprache des Gebäudes leiten sich aus seiner besonderen Lage ab. Die geschwungene äussere Form überlagert sich mit dem orthogonalen und gleichseitigen Gebäuderaster im Inneren. Nach einigen Einsprachen kann – sobald sich ein Betreiber gefunden hat – mit dem Bau begonnen werden.

› Adresse: Am Lachenkanal
› Bauherrschaft: Marazzi Generalunternehmung, Bern
› Architektur: Büro B, Bern
› Landschaftsarchitektur: David Bosshard, Bern
› Auftragsart: Wettbewerb, 2008
› Kosten: CHF 75 Mio.

6 ENTLASTUNGSSTOLLEN, 2009

Regelmässig wurde Thun von Hochwasser überschwemmt. Der 1205 Meter lange Stollen machte dem ein Ende. Er quert vom Ende des Schifffahrtskanals bis zu 16 Meter tief den Bahnhofplatz, führt dann entlang der Bahnanlagen unterhalb des Kraftwerks Thun-Aare hindurch und entlässt dort das Wasser wieder in den Fluss. Bei Hochwassergefahr fungiert der Stollen als dritter Flussarm. Dann können, noch bevor der Pegelstand des Sees angestiegen ist, zusätzliche 100 Kubikmeter Wasser pro Sekunde abfliessen.

› Adresse: Othmar-Schöck-Weg (Einlauf), Scheibenstrasse (Auslauf)
› Bauherrschaft: Tiefbauamt des Kantons Bern
› Ingenieur: IG Thuner See Aare (Kissling + Zbinden, Bächtold & Moor, IUB)
› Architektur: Gassner & Leuenberger, Thun
› Auftragsart: öffentliche Ausschreibung
› Kosten: CHF 53 Mio.

7 FLUSSBAD SCHWÄBIS, 2007

Im Schwäbis fliessen Innere und Äussere Aare zusammen. Bevor der Strom gefasst worden war, stand das Wasser dort häufig beinahe still – es «schwebte», was dem idyllischen Ort seinen Namen gab. Das Flussbad Schwäbis wurde 1869 von Architekt Friedrich Hopf im Schweizer Holzstil erbaut und gilt als bedeutendes Beispiel der Badehaus- und Tourismusarchitektur. Sicherheitstechnische und bauliche Mängel machten eine Gesamtsanierung notwendig. Die denkmalgeschützte Anlage wurde von Erweiterungsbauten befreit und mit einem neuen, fast 30 Meter langen Garderobentrakt ergänzt. Leicht abgeknickt steht dieser wie ein Möbelstück zwischen den grossen Bäumen des Parks am Parzellenrand. Anstelle der reichen Verzierungen des Altbaus schmückt nur die Wirkung des naturbelassenen Eichenholzes den Neubau des Flussbades.
In geschlossenem Zustand wirkt das Gebäude zurückhaltend, mit raumhohen Türelementen öffnet es sich zu Wiese und Wasser.

› Adresse: Grabenstrasse 40 a
› Bauherrschaft: Einwohnergemeinde Thun
› Architektur: Johannes Saurer, Thun
› Auftragsart: Direktauftrag, 2005
› Kosten: CHF 1,54 Mio.

» hindurch und entlässt dort das Wasser wieder in den Fluss. Neben Äusserer und Innerer Aare fungiert der Stollen also als dritter Flussarm. Das Bauwerk wird nur bei Hochwassergefahr in Betrieb genommen. Dann können – noch bevor der Pegelstand des Sees angestiegen ist – zusätzliche 100 Kubikmeter Wasser pro Sekunde abfliessen. Damit eine mögliche Hochwassergefahr frühzeitig erkannt werden kann, geben Messstellen laufend Auskunft über die Wassermengen, die in den See gelangen, und über die Pegelstände von Brienzer- und Thunersee. Berechnungen zufolge hätten mit dem neuen Stollen die beiden letzten Hochwasser vermieden werden können.

DIE UFER Erklärt diese wechselvolle Geschichte Thuns und seiner Gewässer also, weshalb die Ufer bei der Stadtgestaltung so gering gewichtet wurden? Nach der gewerblichen Nutzung des Wassers begriffen die Einwohner ihre Lage an Fluss und See erst mit dem aufstrebenden Tourismus des 19. Jahrhunderts als Standortvorteil. Hotelbauten und eine Promenade entstanden entlang dem rechten Aareufer. Die landschaftlichen Reize genoss man aber noch lieber an Bord eines der Dampfschiffe, die ab 1835 den See befuhren. Erst in der postindustriellen Zeit, in den 1990er-Jahren, entstand mit dem Mühleplatz der erste Aufenthaltsort am Wasser. Er liegt dort, wo sich einst die beiden städtischen Mühlen drehten, deren Abbruch die Thuner 1985 beschlossen siehe Projekt 3.
In den Sommermonaten reihen sich auf der im Verhältnis zur dicht bebauten Altstadt weiten Fläche Tische und Stühle der angrenzenden Restaurants. Der Platz führt mit Stufen breit hinunter zum Wasser, wo Trauerweiden Schatten spenden. Die in Gang gebrachte Entwicklung setzte sich auf dem angrenzenden Aarequai fort. Die Rückseite der Häuserzeile blickt nun auf einen der beliebtesten Aufenthaltsorte der Stadt.
Zurück zum neuen Uferweg. In der Mitte seines Verlaufs verbreitert er sich zu einem kleinen Platz, der ein Stück Thuner Wassergeschichte erzählt: Betonbänder im Asphalt zeichnen die Form des ehemaligen Bahnhofs Scherzlingen nach, wo vor dem Bau des Zentralbahnhofs die Passagiere auf die Dampfschiffe umsteigen konnten. Der Blick durch ein montiertes Fernrohr zeigt die bescheidene Holzstation auf einem Foto aus den 1920er-Jahren und lässt die Vergangenheit aufleben. Der Uferweg jedoch weist in die Zukunft: Thun entdeckt sein Wasser neu. *Claudia Moll forscht und schreibt als Landschaftsarchitektin in Zürich.

LITERATUR

› Vischer, Daniel L., «Die Kanderumleitung von 1711–1714, eine geniale Idee unbekümmert verwirklicht», in: Die Geschichte des Hochwasserschutzes in der Schweiz, Bern 2003, S. 61–69.
› Bähler Anna: «Gebändigt und genutzt. Die Stadt Thun und das Wasser in den letzten 300 Jahren», in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde, 69. Jg. (2007), Heft 3, S. 153–207.