



Verkehrsforum 1 Thun

2. September 2020, Lachensaal KK Thun

Hinweise zu Corona

- Desinfektionsmittel am Eingang
- Masken stehen zur Verfügung
Keine Tragepflicht → empfohlen wenn Abstände nicht eingehalten werden können
- Teilnehmerliste und Kontrolle via Namensschilder dient bei Bedarf zur Rückverfolgung

Ausgangslage I

Einbahnregime: Grosser Zuspruch für Onlinepetition

Die Gegner des Einbahnregimes in der
einer neuen Onlinepetition den Druck

Abo

Thuner lancieren Idee für unterirdischen Busbahnhof

Abo

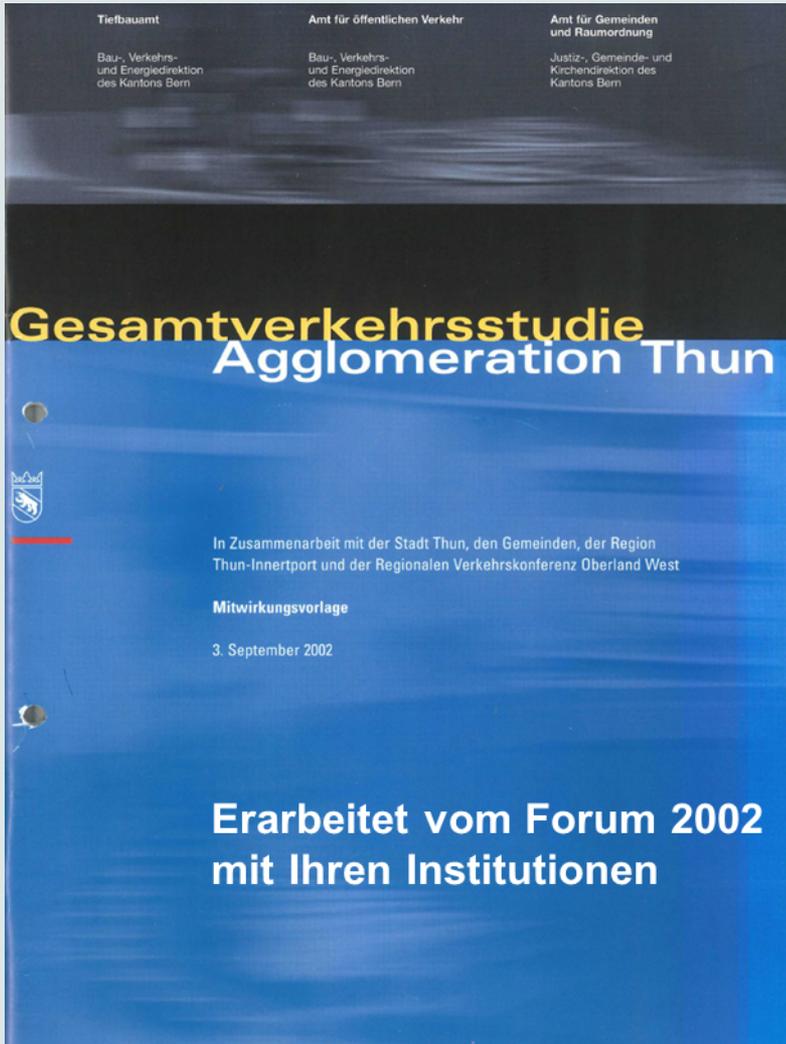
SVP und FDP wollen Einbahnregime aufheben

Die SVP-Fraktion hat zusammen mit der FDP eine Motion eingereicht,
die zum Ziel hat, das Einbahnregime in der Thuner Innenstadt rasch
rückgängig zu machen.

Kein zusätzlicher Druck gegen das Einbahnregime

Stadtrat (2): Mit einem neuen Vorstoss wollten SVP und FDP weiter
Druck gegen das Thuner Einbahnregime aufbauen. Doch dazu kam es
letztlich gar nicht.

Ausgangslage II



Verkehrsziele:

Massnahmenpaket 1 (kurzfristig)

Plafonierung Verkehrszunahme

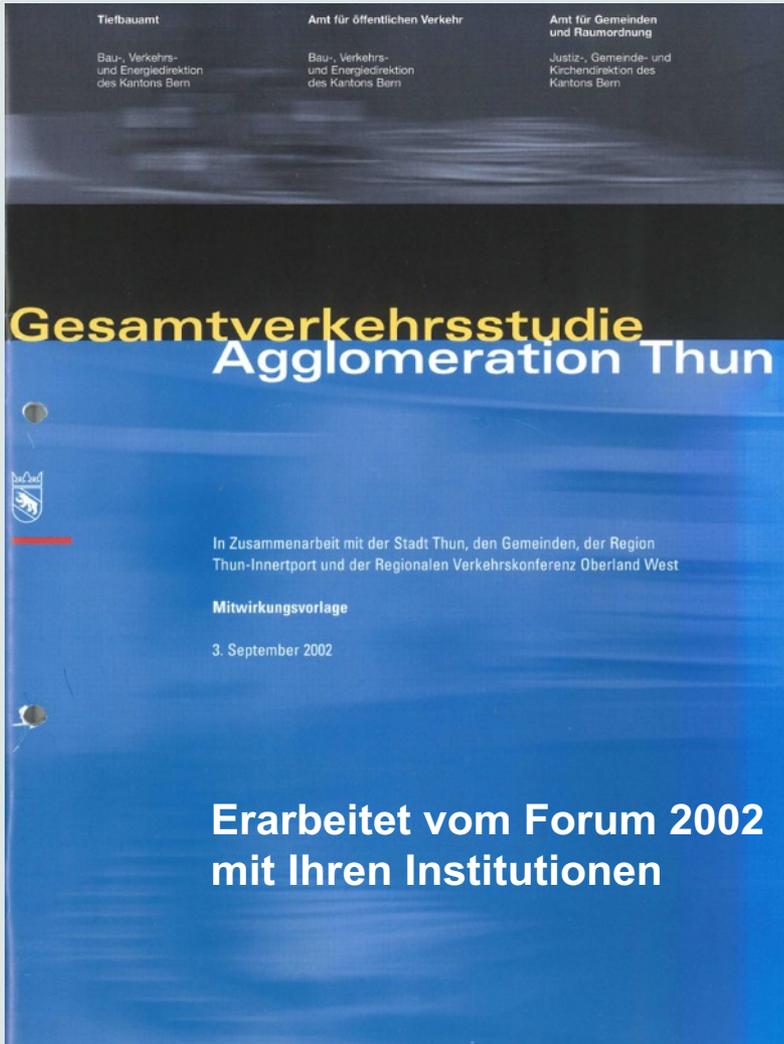
Massnahmenpaket 2 (mittelfristig)

- Entlastung Bernstrasse (max. 20'000 Mfz/Tag)
- Entlastung motorisierter Verkehr auf den die Aare querenden Innenstadtachsen um 40 %

Massnahmenpaket 3 (langfristig)

Verkehrsarme Achse Freienhofgasse (max. 1'000 Mfz/Tag)

Ausgangslage III



Massnahmenpaket 1 (kurzfristig)

Velonetzerergänzungen und -verbesserungen, Veloabstellanlagen, Fussverkehr, ÖV-Bevorzugung und -Ausbau, Parkhausring, Rückbau oberirdische PP, Parkleitsystem, PP-Bewirtschaftung, Mobilitätsmanagement

Massnahmenpaket 2 (mittelfristig)

Bypass Thun Nord und Einbahnregime, Tempo 30 im Schwäbis, Verkehrsmanagement

Massnahmenpaket 3 (langfristig)

Neue Aarequerung Süd (Thunerhof/Göttibach – Mönchplatz/Frutigenstrasse)

(Hübelitunnel: Option raumplanerisch sichern)

Ausgangslage III

Forumsprozess zur GVS:

MITWIRKUNG 2002/03 – Absichtserklärung des Forums

Umsetzung des Massnahmenpakets 3 (MP 3): Aarequerung Süd

Die nachstehenden Ausführungen entsprechen einem Konsens, welcher das Forum für das Massnahmenpaket 3 im November 2002 ausgehandelt hat. Vom Dezember 2002 bis März 2003 hat die Rückkoppelung in den Gemeinden und Institutionen stattgefunden. Anlässlich des Forums 4 vom Oktober 2003 wurden Standort und Linienführung sowie die Realisierungszeiten und –folgen nochmals eingehend diskutiert. Das Forum beantragt der Projektdelegation, die aufgeführten Präzisierungen zum Massnahmenpaket 3 in den Schlussbericht aufzunehmen und den zuständigen Organen zur Weiterbearbeitung bzw. Realisierung zu empfehlen.

Als Grundlage für den Entscheid, ob das Massnahmenpaket 3 realisiert werden soll, dient die Erfolgskontrolle der Wirkung vom Massnahmenpaket 1 und Massnahmenpaket 2.

Aus dem Aggloprogramm:



Massnahme MIV-U-6 Thun, Neue Aarequerung Thun Süd

Nach Inbetriebnahme Bypass Thun Nord Wirksamkeitsanalyse als Grundlage für Grundsatzentscheid durchführen.

Priorisierung

A ('19-'22) B ('23-'26) Grundsatzentscheid C (ab '27)



Ausgangslage IV

- **Motion 144-2019 Amstutz** (Sigriswil, SVP) vom Juni 2019
- Vom Grossen Rat am 27.11.2019 behandelt:
 - Punkte 1, 3 und 4 abgelehnt, Punkt 2 als Postulat überwiesen:

1. keine weiteren STI-Bushaltestellen auf der Hauptstrasse der rechten Thunerseeseite
2. **Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsfluss beim Lautorkreisel (Postulat)**
3. Aufhebung des Einbahnregimes
4. Tunnel/Nordumfahrung für den Verkehr von der rechten Thunerseeseite

Themen des Forumsprozesses

- Es geht nicht um die Frage einer Aarequerung Süd bzw. der «Vision Bahnhof Thun 2035» → Sache des Agglomerationsprogramms unter Federführung des ERT (künftig soll das Forum einbezogen werden)
- Es geht um die Frage, wie der Verkehrsfluss beim Lauitor (Hofstettenstrasse/Burgstrasse) verbessert werden kann
- Es geht um die Forderung nach Aufhebung des «Einbahnregimes» und damit verbunden um das Mass der Verkehrsentlastung in der Innenstadt

Forumsprozess 2020

- Ziele Forumsprozess 2020:
 - Situation gemeinsam analysieren (in Kenntnis der neusten Verkehrserhebungen)
 - Verbesserungsbedarf und Ziele festlegen
 - Verbesserungsmaßnahmen diskutieren
 - Empfehlungen an Kanton Bern und Stadt Thun formulieren
- 3 bis 4 Forumsveranstaltungen vorgesehen:
 - 2. September und 11. November 2020
 - 27. Januar und 24. März 2021

Beteiligte

Forumsteilnehmer → rund 70 Personen

- Beteiligte 8 Gemeinden
- 11 Parteien
- 15 Leiste,
- 5 Wirtschafts- und 4 Verkehrsverbände
- 5 Diverse (STI, Kapo, RVK5 etc.)

Begleitung

- Auftraggeber: Markus Wyss, Kt. Bern / Konrad Hädener, Stadt Thun
- Moderation: Suzanne Michel
- Verkehrsexperte: Walter Schaufelberger. B+S Ingenieure AG
- Protokoll: Ursula Gertsch, rundummobil

Ablauf Forum 1

18.50	Individuelle Wahrnehmung der Verkehrssituation Was ist seit 2014 besser geworden – was schlechter? → Gruppendiskussion
19.30	→ Zusammentragen im Plenum zu Gesamtbild
20.00	Pause
20.20	Präsentation Ergebnisse der Wirkungskontrolle 2020
20.40	Gegenüberstellung individuelle Wahrnehmung - Messung → Diskussion im Plenum
21.00	Folgerungen für Forum 2 → Diskussion im Plenum, Ausblick
21.15	Verabschiedung

Rolle der Beteiligten und des Forums, Spielregeln

Unsere Erwartungen an Sie

- Eigene Erfahrung einbringen
- Eigene Organisation vertreten, bei Bedarf Rücksprache nehmen
- Fairness, u.a. im Umgang mit Medien (Medien sind an den Foren nicht präsent, werden 1-2 Tage nach Forum mit Medienmitteilung informiert, erhalten Protokoll)

→ Forum hat keine Entscheidungskompetenzen

Spielregeln für konstruktive Diskussion

- Aufgaben in Gruppe aufteilen: Sprecher, Schreiber
- Sich kurz fassen, die anderen zu Wort kommen lassen

Was ist seit 2014 besser geworden – was schlechter?

- Gruppendiskussion zu individuellen Wahrnehmung der Verkehrssituation
- 9 nach ähnlichen Interessen zusammengesetzte Gruppen
- 9 Stuhlkreise um je einen Flipchart
- Gruppenzuteilung in der Teilnehmerliste ersichtlich, auch auf Namensschild

Gruppendiskussion

- Diskutieren Sie in der Gruppe, wo sich die Verkehrssituation seit 2014 verbessert hat und wo sie sich verschlechtert hat
- Berücksichtigen Sie neben dem Autoverkehr auch den ÖV, den Velo- und den Fussverkehr
- Notieren Sie auf dem Flipchart die Verbesserungen und die Verschlechterungen und einigen Sie sich in der Gruppen auf die je 3 - 4 wichtigsten

besser	schlechter
×
.....	×
.....
×	×
.....
.....
.....	×
×
.....
.....
.....
.....	×

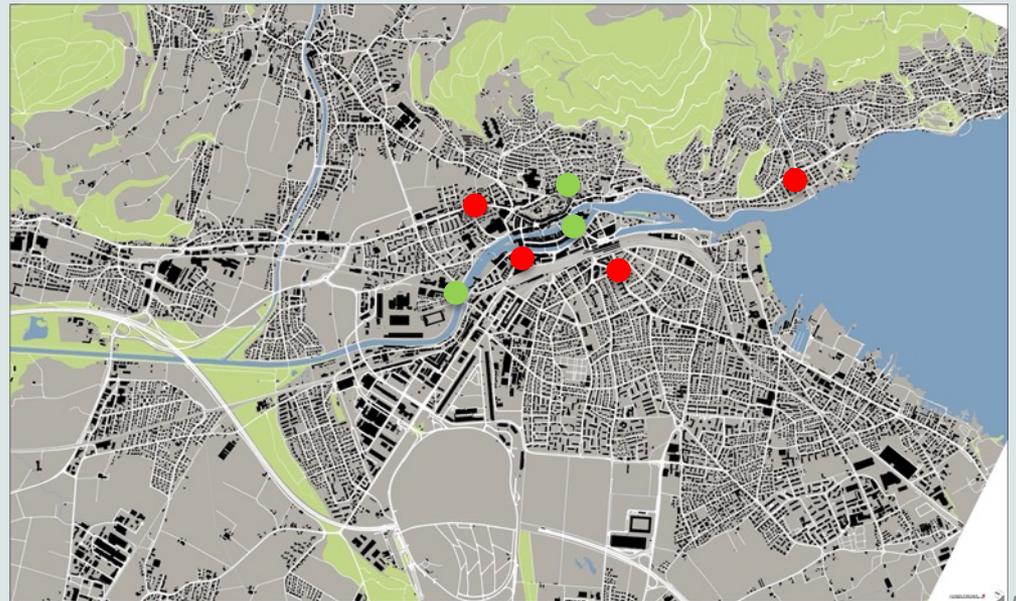
Gruppendiskussion

Schreiber/-innen:

- Markieren Sie auf dem Gruppenplan mit grünen und roten Punkten die Orte, wo es besser oder schlechter wurde
- Notieren Sie dazu auf roten und grünen Karten mit wenigen Stichworten für wen (MIV, ÖV, ..) was besser / schlechter wurde



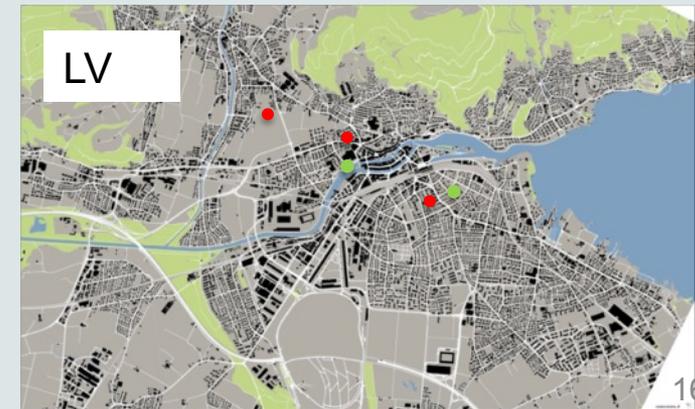
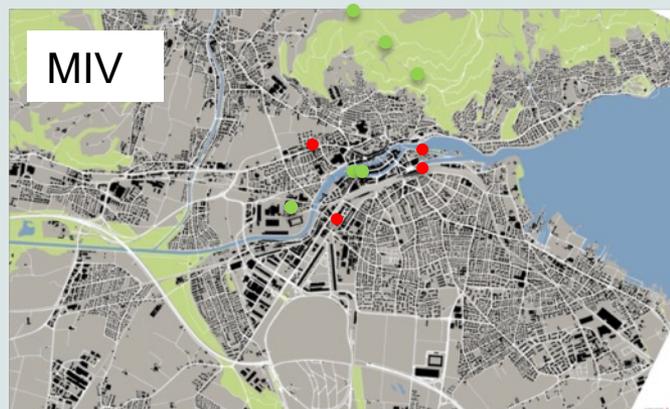
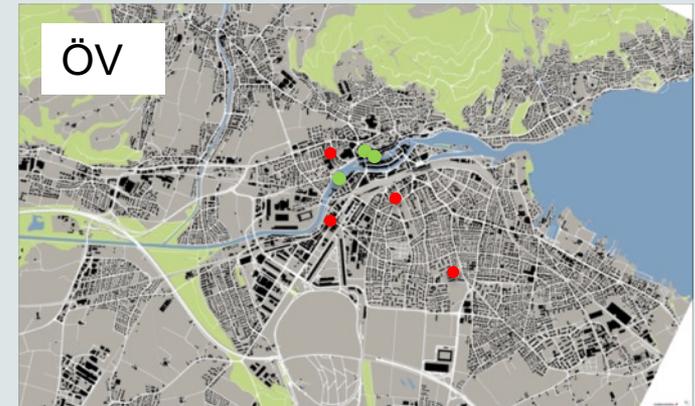
Zeit: 40 = Minuten



Gruppendiskussion

Schreiber/-in:

- Übertragen Sie die Punkte auf die grossen Pläne zu MIV, ÖV und Velo / Fussgänger
- Behalten Sie die **Karten noch bei sich**



Plenum

Sprecher/-innen

- Stellen Sie uns anhand der Karten ganz kurz die 3 - 4 wichtigsten Verbesserungen und Verschlechterungen vor, die Ihre Gruppe festgestellt hat



Pause



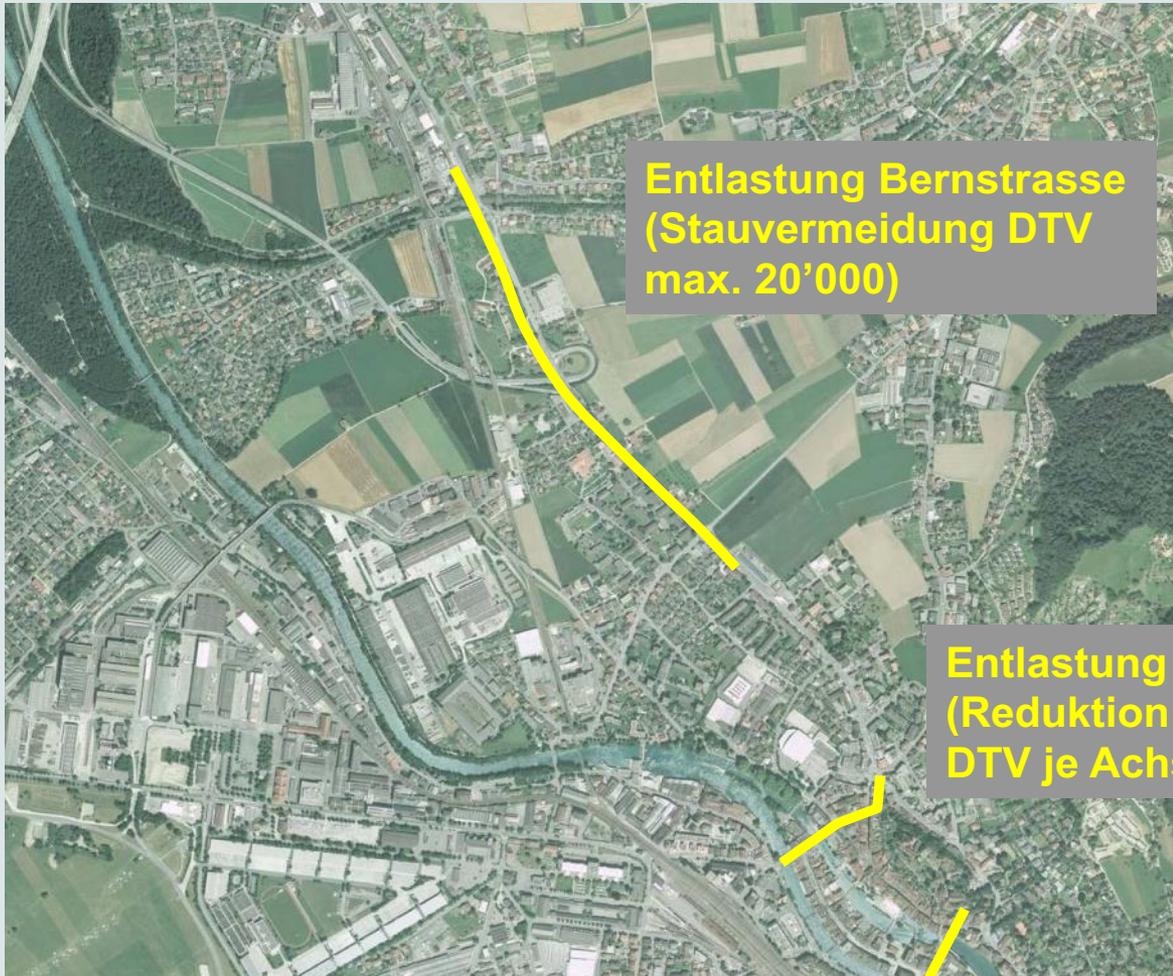


Verkehrsforum 1, 02.09.2020

„Wirkungskontrolle“

Walter Schaufelberger, B+S AG

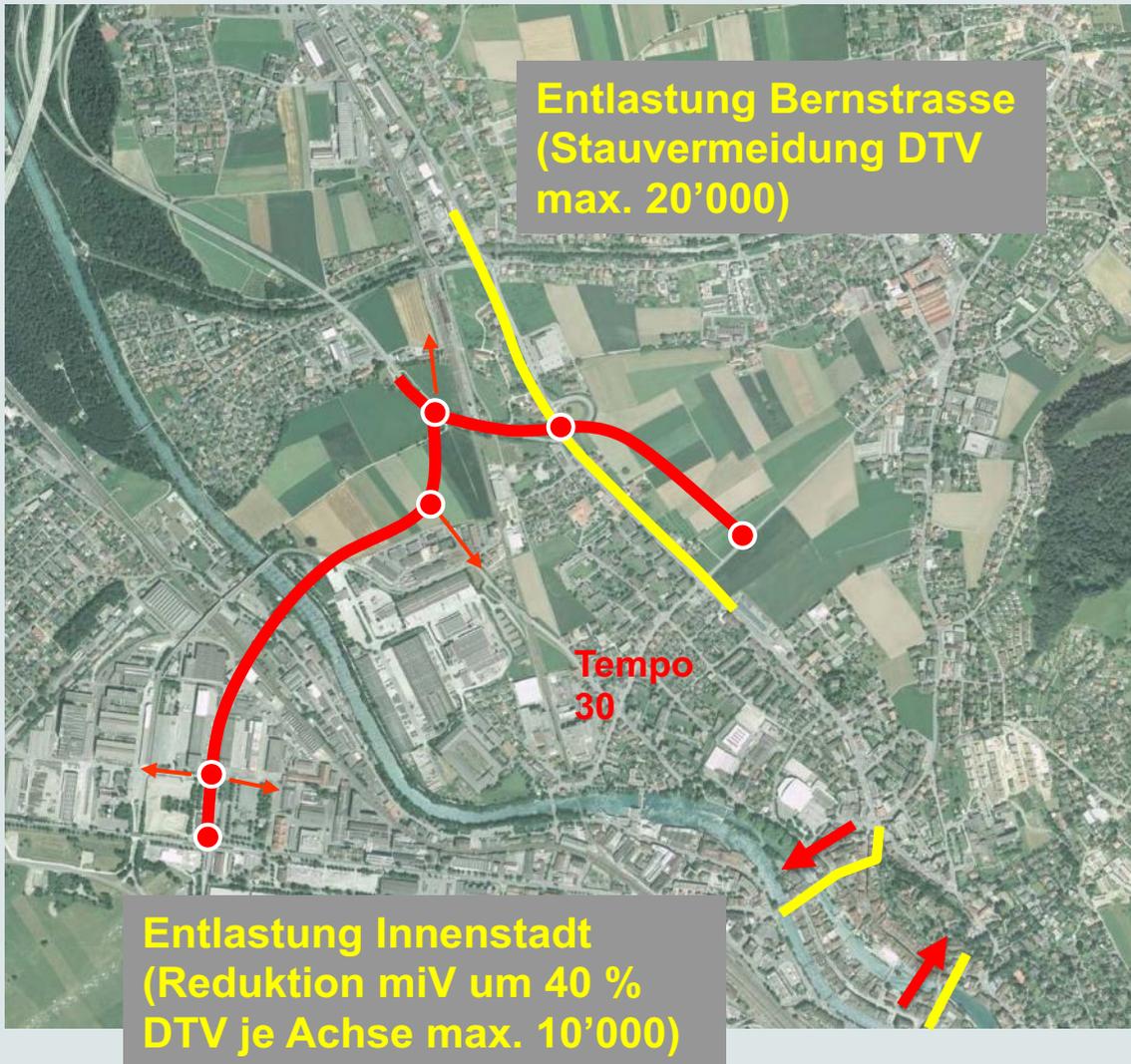
Verkehrsziele Massnahmenpaket 2



Entlastung Bernstrasse
(Stauvermeidung DTV
max. 20'000)

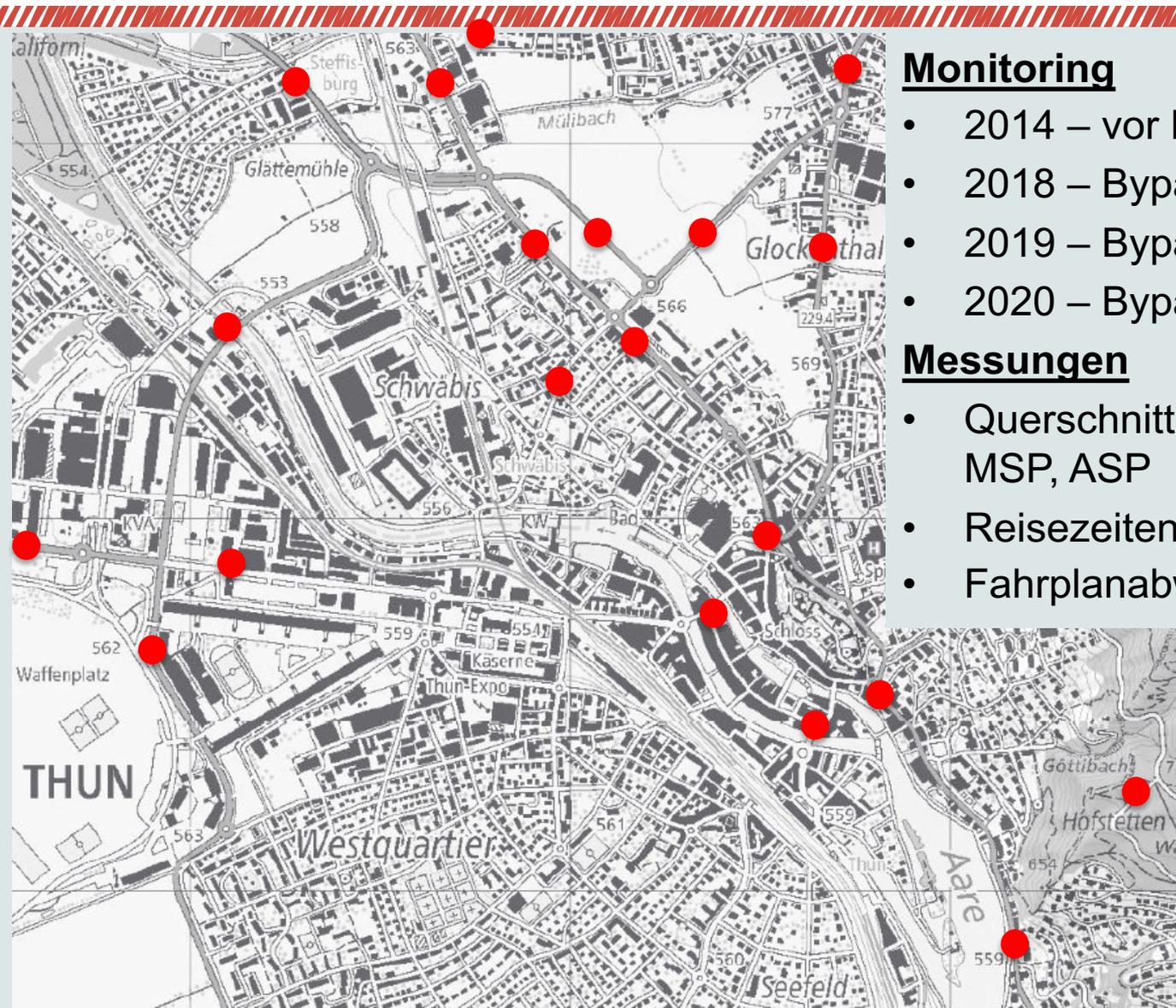
Entlastung Innenstadt
(Reduktion miV um 40 %
DTV je Achse max. 10'000)

Umgesetzte Lösung Massnahmenpaket 2



- **Bypass Thun Nord**
- mit den **zwingenden** flankierenden Massnahmen:
- Einbahnregime Innenstadt
- Tempo 30 im Schwäbis
- Verkehrsmanagement auf Hauptachsen (noch nicht realisiert)

Verkehrsmonitoring



Monitoring

- 2014 – vor Baubeginn Bypass
- 2018 – Bypass ohne Einbahnregime
- 2019 – Bypass mit Einbahnregime
- 2020 – Bypass mit Einbahnregime

Messungen

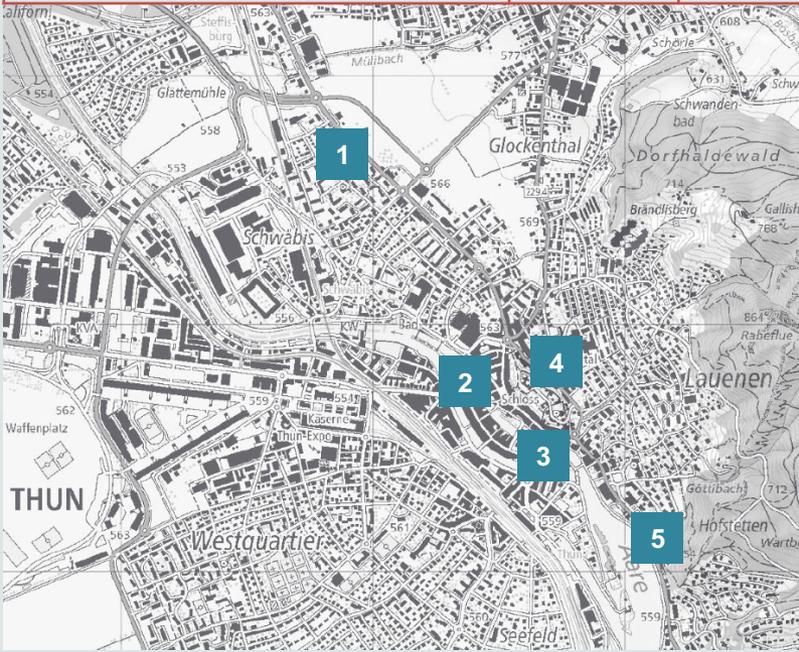
- Querschnittsmessungen DTV, DWV, MSP, ASP
- Reisezeiten MIV
- Fahrplanabweichung ÖV 2020

FOKUS

- MIV (d.h. ohne Velo-/ Fussverkehr, ÖV gezielt)
- Raum Bernstr.-Burgstr.- Hofstettenstr. und Aarequerungen

Verkehrsbelastung Querschnitte: Zielüberprüfung

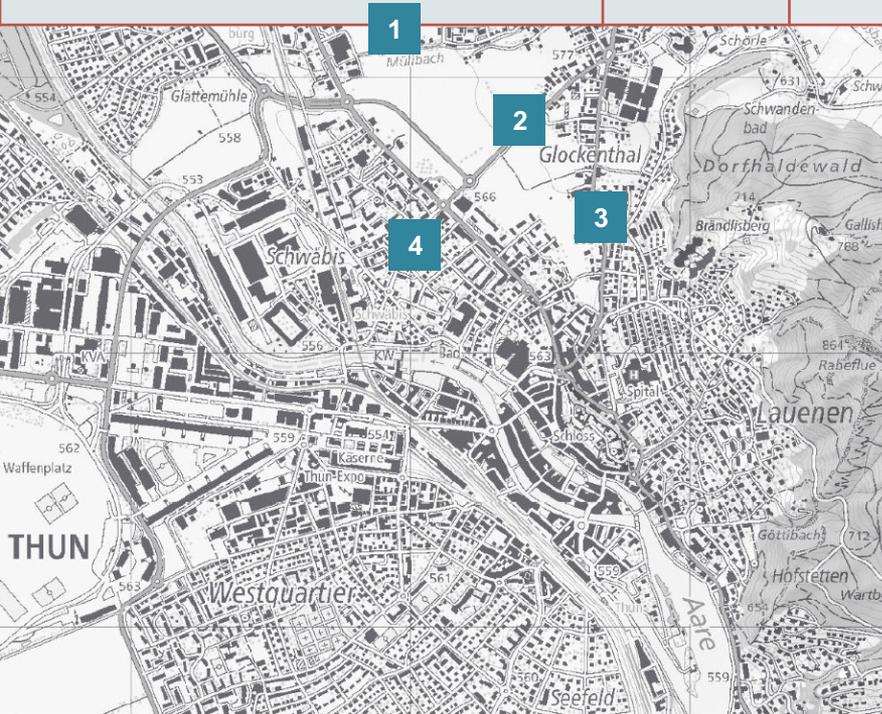
	DTV 2014	DTV 2018 mit Bypass ohne FLAMA	DTV 2019 mit Bypass mit FLAMA	DTV 2020 mit Bypass mit FLAMA	DTV 2025 Verkehrsmodell 2007 (mit Bypass+FLAMA)	DTV-ZIEL Gemäss Gesamt- verkehrsstudie 2002	
1 Bernstrasse	27'400	19'600	18'600		21'800	20'000	✓
2 Bälliz-Kuhbrücke	16'500	14'700	10'100		13'100	10'000	✓
3 Bahnhofbrücke-Bälliz	15'300	13'900	9'800		12'300	10'000	✓
4 Burgstrasse	16'600	13'900	16'300		21'200	20'000	✓
5 Hofstettenstrasse	19'800	18'800	16'200	14'400	15'600	18'000	✓



- **Verkehrliche Ziele aus Massnahmenpaket 2 sind erfüllt: Entlastung Innenstadt und Bernstrasse**
- Ohne FLAMA (Einbahn Innenstadtbrücken) kann das Entlastungsziel für die Innenstadt nicht erreicht werden.
- im Vergleich zur Prognose deutlich geringere Verkehrszunahmen auf der Burgstrasse.

Verkehrsbelastung Querschnitte: Weitere Erkenntnisse

(alle Werte in Fahrzeugen pro Tag)	DTV 2014	DTV 2018 mit Bypass ohne FLAMA	DTV 2019 mit Bypass mit FLAMA	DTV 2025 Verkehrsmodell 2007 (mit Bypass+FlaMa)	Fazit
1 Zulgstrasse	11'000	9'800	9'700	11'300	leichte Entlastung
2 Stockhornstrasse	10'400	10'700	12'100	18'400	geringere Zusatzbelastung
3 Thunstrasse	11'000	9'400	8'700	5'600	geringere Entlastung
4 Schwäbisstrasse	13'100	6'800	8'300	9'500	stärkere Entlastung



- Positiv ist im Vergleich zur Prognose die deutlich geringeren Verkehrszunahmen auf der Stockhornstrasse.
- Die Thunstrasse wird folglich weniger entlastet als prognostiziert.
- Die Entlastung der Schwäbisstrasse ist leicht höher als prognostiziert.

Reisezeiten MIV (17.00 bis 18.00 Uhr, werktags)

(alle Werte in min:s)	2014	2018 mit Bypass ohne FLAMA	2019 mit Bypass mit FLAMA	2020 mit Bypass mit FLAMA	Fazit
A6 Zubringer – Bächimatte	11:57	7:18	7:39	7:15	Deutliche Reduktion der Reisezeit, Reiszeitgewinn insb. zwischen Zubringer und Stuckikreisel
A6 Zubringer → Stuckikreisel	6:08	2:06	2:08	2:25	Deutliche Reduktion der Reisezeit, Reiszeitgewinn insb. zwischen Zubringer und Stuckikreisel
A6 Zubringer → Zulgkreisel	2:45	2:11	2:21	--	Leichte Reduktion der Reisezeit
Stuckikreisel → Lauitor	3:51	3:21	3:41 Provisorien Lauitor-Berntor	3:21	Leichte Reduktion der Reisezeit



Reisezeiten MIV (17.00 bis 18.00 Uhr, werktags)

(alle Werte in min:s)	2014	2018 mit Bypass ohne FLAMA	2019 mit Bypass mit FLAMA	2020 mit Bypass mit FLAMA	Fazit
Lauitor → A6 Zubringer	6:52	4:36	5:18	5:59	Reisezeitgewinn
Lauitor → Stuckikreisel	4:58	2:42	3:10	3:50	Reisezeitgewinn
Bächimatte → A6 Zubringer	9:26	6:40	8:28	9:05	Leichter Reisezeitgewinn
Bächimatte → Stuckikreisel	7:32	4:46	6:20	6:59	Leichter Reisezeitgewinn
Bächimatte → Lauitor	2:34	2:04	3:10 Behinderungen Lauitor-Berntor	3:09	Leichte Erhöhung der Reisezeit
Hünibach → Lauitor	-	-	-	4:12 (22-23h → 2:16)	Ca. 2 Minuten Verlustzeit durch Behinderungen
Hünibach → Bächimatte	-	-	-	1:53 (22-23h → 1:10)	Ca. 45s Verlustzeit durch Behinderungen



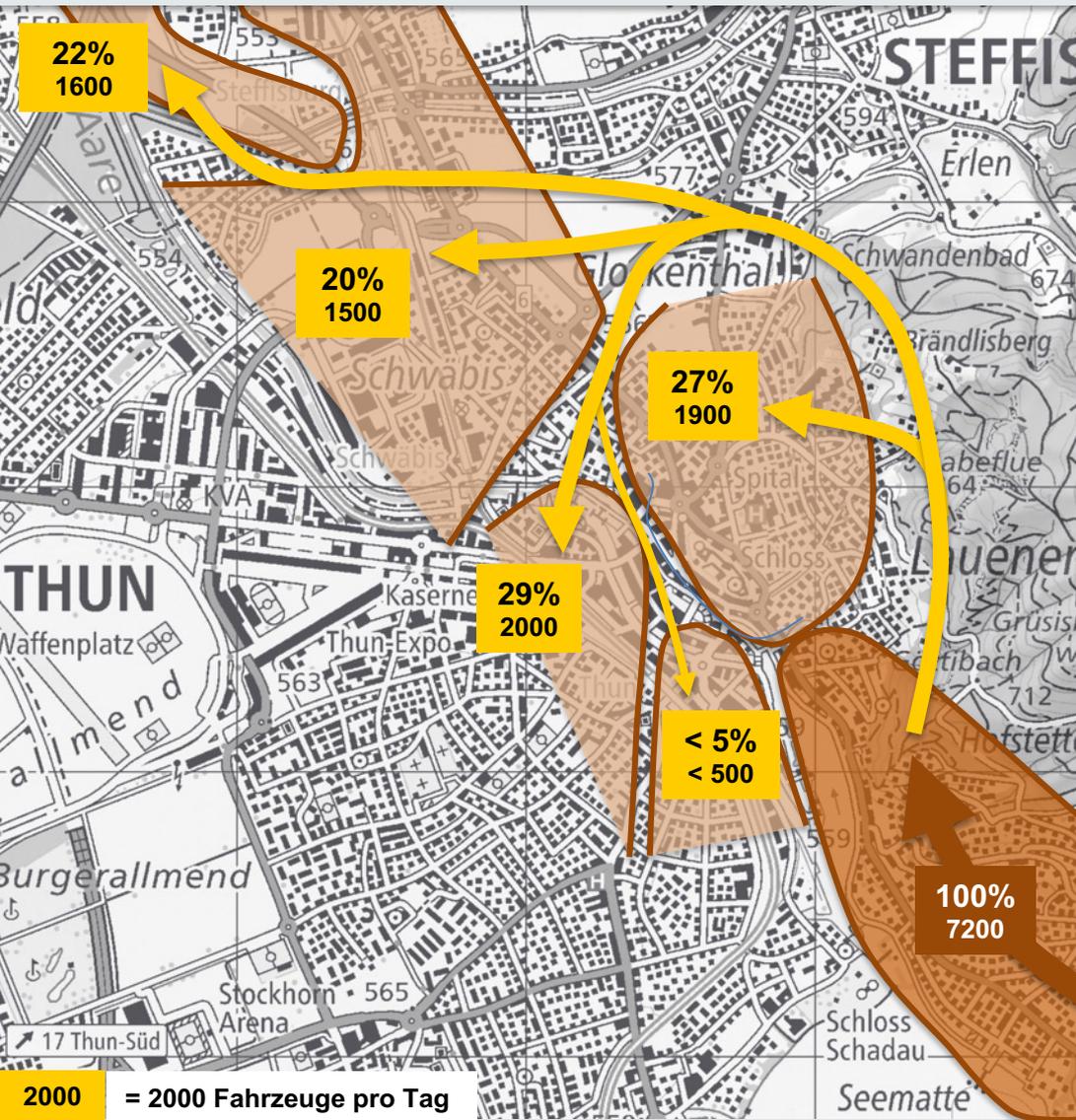
Reisezeiten MIV: Einbahnregime

(alle Werte in min:s)	2018 mit Bypass Gegenverkehr 1700-1800h	2018 mit Bypass Gegenverkehr Randzeit	2020 mit Bypass Einbahn 1700-1800h	2020 mit Bypass Einbahn Randzeit	Fazit
Lauitor-Guisanplatz	4:07	2:04	4:34	2:24	Leichte Erhöhung der Reisezeit
Guisanplatz-Lauitor	5:44	2:00	5:17	2:13	Leichter Reisezeitgewinn
Lauitor-Maulbeerplatz	2:09	1:02	4:53	1:45	Deutliche Erhöhung der Reisezeit, davon ca. 45s wegen ca. 1'200 m Umwegfahrt
Maulbeerplatz-Lauitor	2:37	1:06	2:19	0:48	Leichter Reisezeitgewinn



Verkehrsströme vom rechten Thunerseeufer

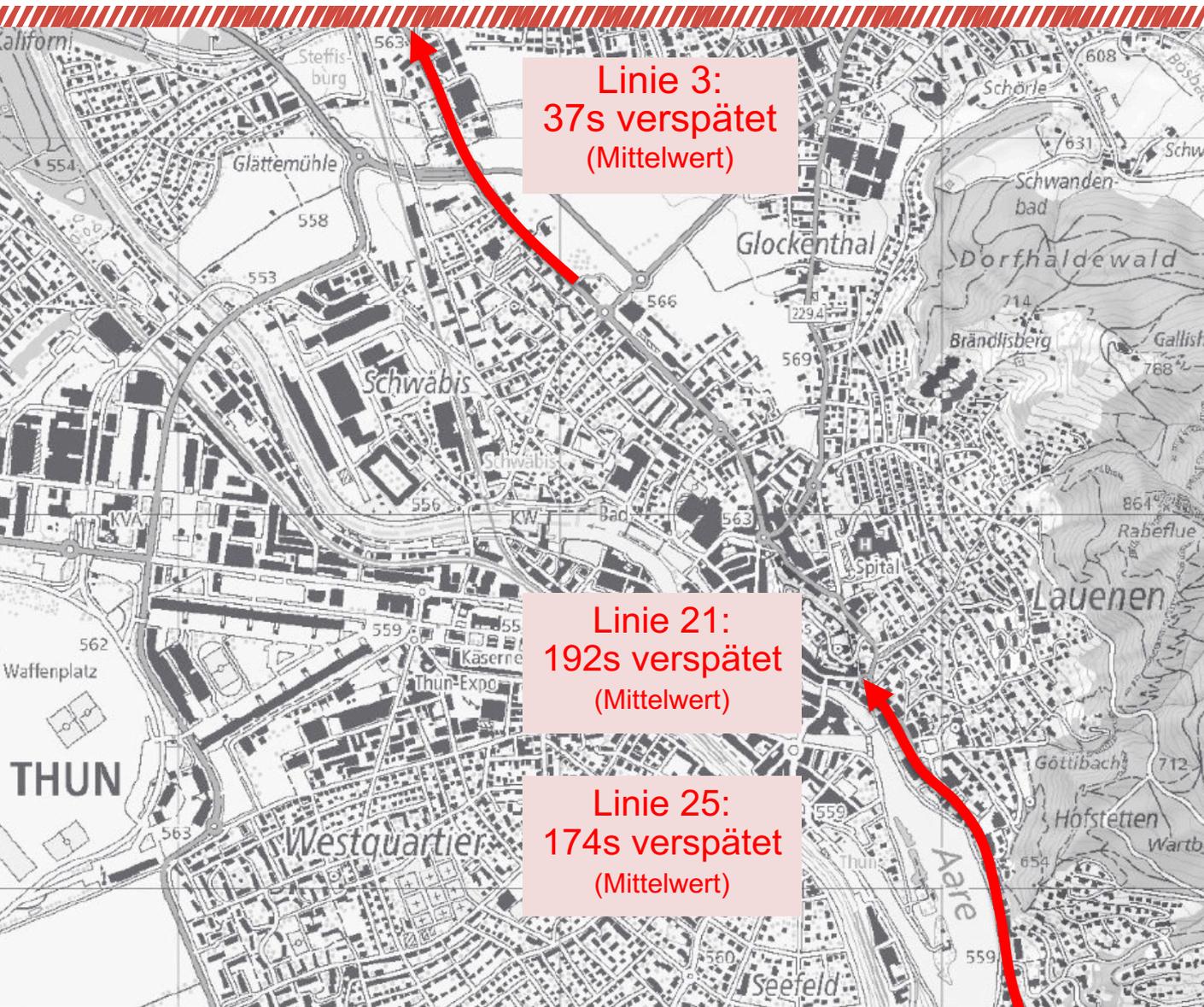
(Fahrzeuge pro Tag)



- ca. 40% der Fahrten führen durch die Stadt hindurch nach Norden (Autobahn, Bernstrasse, Steffisburg)
- ca. 60% der Fahrten haben ein Ziel in der Stadt Thun oder südlich davon
- weniger als 5% der Fahrten führen zum Maulbeerkreis bzw. in den Raum Bahnhof

Grösste Fahrplanabweichungen ÖV 1630 bis 1730h

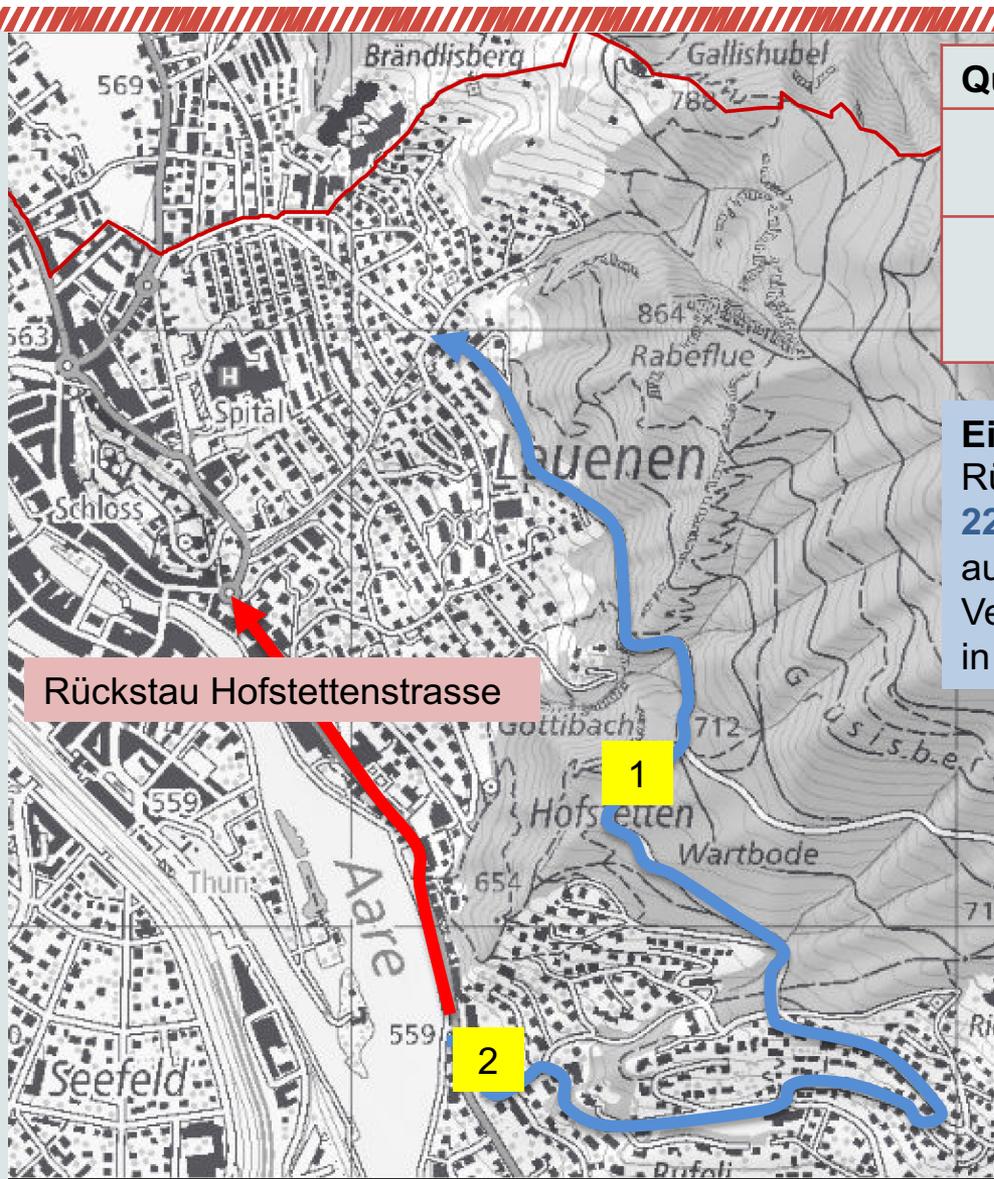
Linie 3 Thun-Steffisburg, Linie 21 Hünibach-Thun, Linie 25 Hünibach-Thun



Fazit: Reisezeiten in der Spitzenzeit

- Massgebend ist der Vergleich der Situation ohne Bypass (2014) mit der heutigen Situation Bypass mit Einbahn Innenstadt (2020)
- Auf der **Achse A6 Zubringer – Bernstrasse – Burgstrasse** haben sich die **Reisezeiten stadteinwärts verbessert**, deutlich im Bereich Zubringer-Bernstrasse
- Auf der **Achse Hofstettenstrasse – Burgstrasse – Bernstrasse** haben sich die **Reisezeiten insgesamt verbessert, erhöhte Reisezeiten liegen auf der Hofstettenstrasse** vor (Abschnitt Bächimatte – Lauitor).
- Das **Einbahnregime Innenstadt** führt zu leichten **Reisezeitgewinnen** für die Beziehungen Guisanplatz – Lauitor und Maulbeerplatz – Lauitor **sowie zu erhöhten Reisezeiten** für die Beziehungen Lauitor – Guisanplatz und insb. Lauitor – Maulbeerplatz
- Für den **ÖV** entstehen auf der **Hofstettenstrasse in der Abendspitze** stadteinwärts **Fahrplanabweichungen** von bis zu 3 Minuten (Mittelwert).

Ausweichverkehr Wartbodenstrasse



Querschnitt	Messung	DTV	ASP
1	Jan/Feb 2020	500 Fz/Tag	65 Fz/h
2	Mai 2018	1114 Fz/Tag	106 Fz/h

Wartbodenstr. 5

Einzelfall:

Rückstau über Thun, Bächimatt hinaus am **22.01.20, 17-18h** führt zu Ausweichverkehr auf die Wartbodenstrasse:
Verkehrszunahme von 35 Fz/h auf **80 Fz/h** in Richtung Lauenen

Erkenntnis:

Ausweichverkehr in geringem Masse gibt es nur in Ausnahmefällen, d.h. bei sehr grossem Rückstau auf der Hofstettenstrasse

Staumonitoring Hofstettenstrasse - Burgstrasse

„Stauwurzel“ (Stauentstehung):

- Die Stauwurzel liegt häufig beim Kreisel Schlossberg
- Staus können auch beim Lautorkreisel entstehen
- Einzelne Behinderungen auf der Hofstettenstrasse (Fussgängerquerungen, abbiegende oder einmündende Fahrzeuge) können auch zu Rückstaus führen

Erkenntnisse

Der Kreisel Schlossberg ist aktuell quasi der kritischste Punkt, aber die Leistungsfähigkeit des Lautorkreisels, der Hofstettenstrasse oder auch des Berntorkreisels liegen nur wenig höher



Schlussfolgerungen

- Ziele Massnahmenpaket 2 erreicht
- Für die meisten Autofahrer hat sich die Situation deutlich verbessert
- Auf der Hofstettenstrasse kommt es in Spitzenzeiten schon auf Grund geringerer Störungen zu Verkehrsbehinderungen
- Einbahnregime verlängert die Fahrzeiten vom Lauitor zum Maulbeerkreisel in Spitzenzeiten um 2 ½ bis 3 Minuten (in Randzeiten um ¾ Minuten). Das betrifft pro Tag weniger als 5% aller Fahrten vom rechten Thunerseeufer (Hofstettenstrasse)
- Fussverkehr: Verbesserung der Situation in der Innenstadt
- Veloverkehr: Verbesserung auf der Bernstrasse und der Burgstrasse sowie auch in der Innenstadt

Schlussfolgerungen für Spitzenstunden

Positive Auswirkungen

- Innenstadt durch Entlastung der beiden Aarequerungen, Verbesserung der Erreichbarkeit und der Aufenthaltsqualität
- verbesserte Erreichbarkeit von Thun sowie des rechten Thunerseeufers von Norden (Steffisburg, Heimberg, grossräumig über Autobahn) durch Entlastung Bernstrasse
- Verbesserte Erreichbarkeit „Thun südlich der Aare“ durch zusätzliche Aarequerung (Alpenbrücke)

Negative Auswirkungen

- mit MIV und ÖV Reisende vom rechten Thunerseeufer in die Stadt Thun insb. in den Raum Bahnhof, (aber Gewinn in Gegenrichtung)
- Anstösser Stockhornstrasse Steffisburg durch Mehrbelastung (aber deutlich geringer als prognostiziert)

Gegenüberstellung individuelle Wahrnehmung – Wirkungskontrolle

- Stimmen Wahrnehmung und Wirkungskontrolle überein?
- Stellungnahmen von Kanton und Stadt
- Stimmen aus dem Plenum

Folgerungen für Forum 2

- ...
- ...

Zeit und Ort

Verkehrsforum 2

- 11. November 2020, 18.30 – 21.00 Uhr, KK Thun, Lachensaal
- Verbesserungsbedarf und Ziele
- Evtl. Diskussion erster Abklärungen

Hinweis

- www.verkehrszukunft-thun.ch neu mit Verkehrs- und Baustelleninfos zum ganzen Raum Thun
- Enthält auch Informationen zum Forumsprozess