

Verkehrsforum Thun: Auswertung Antworten zu Zielformulierungen

Qualitäten erhalten	Handlungsbedarf	Zielvorschläge	Zielformulierungen der Institutionen		
<b>Motorisierter Individualverkehr</b>					
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bypass Thun Nord - Entlastung des Zentrums</li> <li>• Entlastung / Rückgang Gesamtverkehrsaufkommen Innenstadt / Einbahnregime beibehalten</li> <li>• Entlastung Maulbeerkreisel, weniger Stau in Innenstadt</li> <li>• Verflüssigung Verkehr Innenstadt</li> <li>• Weniger Stau auf Aarestrasse</li> <li>• Verkehrssicherheit erhöht</li> <li>• Parkhausring, zugängliche Innenstadt</li> </ul>	Unnötige Umwegfahrten in der Innenstadt wegen Einbahnregime	Möglichst kurze, stabile Fahrzeiten Lauitor – Bahnhof  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (9) (10) (11) (12) (13) (15) (18) (19) (20) (23) (31) (32) = 15 Institutionen	Kurze Fahrzeiten auf den Achsen Lauitor – Bahnhof resp. Berntorkreisel – Bahnhof (= Aufhebung des Einbahnregimes) (2, 34-39)	Die gute Gesamtlösung ist beizubehalten. Keine punktuellen Ziele (Lauitor-Bahnhof) ohne Gesamtlösung im Blick zu halten. (25) (33)	
			Direkte Verbindung rechtes Thunerseeufer zum Süd- und Westquartier. (4)	Möglichst kurze, stabile Fahrzeiten Lauitor – Bahnhof nur für ÖV und Langsamverkehr. Ziel ist eine verkehrsreduzierte Innenstadt wozu das Einbahnregime beiträgt. Die als «unnötig» beschriebenen Umwegfahrten ermöglichen dies. (26)	
			Möglichst kurze Wege aus dem Bereich Westquartier/Allmendstrasse Richtung Bernstrasse	Entlastung vom MIV der Innenstadt wichtig. Längere Fahrzeiten für MIV zu Gunsten des ÖV / LV muss in Kauf genommen werden. (17, 30)	
			Möglichst kurze, stabile Fahrzeiten Bächimatt – Frutigenstrasse (6)	Möglichst <b>zeitlich</b> kurze, stabile Fahrzeiten Lauitor – Bahnhof. (3)	
	Weitere Verlagerung des Durchgangsverkehrs (MIV) auf den Bypass: Entlastung Schwäbis		Entlastung MIV auf den drei aarequerenden Achsen beibehalten: DTV max. je 10'000 bzw. 8000 (Schwäbisstrasse)  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (18) (20) (23) (31) (32) (4) = 18 Institutionen	Verlässliche Fahrzeiten (16)	Entlastung vom MIV auf den 3 aarequerenden Achsen beibehalten. Mobilitätsmanagement und Road Pricing prüfen. (17) (33)
				Entlastung MIV auf den drei Achsen durch eine weitere Aarequerung Thun-Süd ohne Koppelung an DTV-Zahlen. (2)	Stärkere Entlastung MIV auf den 3 aarequerenden Achsen: DTV max. <b>je 8'000 bzw. 6000</b> (Schwäbisstr.) (26)
				Möglichst kurze, stabile Fahrzeiten Bächimatt – Frutigenstrasse (6)	DTV Aarequerungen noch weiter reduzieren, mind. Vorerwähnten DTV's beibehalten. DTV Schwäbisstrasse reduzieren (Durchgangsverkehr minimieren) (25)
				Möglichst kurze, stabile Fahrzeiten Lauitor – Bahnhof. Hübelitunnel Aufhebung Einbahnregime bis 3.5 Tonnen (9)	Senkung des Durchgangsverkehrs um 25% im Schwäbis (1) Durchgangsverkehr im Schwäbis mind. halbieren, dtV < 6'000 (19) (30)

Qualitäten erhalten	Handlungsbedarf	Zielvorschläge	Zielformulierungen der Institutionen	
	Motorisierte 2-Räder Einbahnregime zulassen	Rechtliche Möglichkeiten prüfen  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (10) (11) (12) (15) (16) (18) (19) (20) (23) (31) (32) (6) = 17 Institutionen	Aufhebung Einbahnregime bis 3.5 Tonnen (9)	Priorisierung Motorisierte 2-Räder nicht prioritär. (17)
			Einbahn für alle oder für niemanden. (4)	Nicht erstrebenswert. Zusätzliches Gefahrenpotential im „Winkel“ Freienhof - Kreuzgasse (13)
			Kurze Fahrzeiten auf den Achsen Lauitor – Bahnhof resp. Berntorkreisel – Bahnhof (= Aufhebung des Einbahnregimes) (2, 34-39)	Ziel Verkehrsentslastung nicht torpedieren. Der motorisierte Individualverkehr ist zu reduzieren. Zu prüfen wäre allenfalls wie die Priorisierung von motorisierten Zweirädern den übrigen MIV reduzieren würde. (26)
				Keine Ausweitung Zulassung Einbahnregime. Einführung T 30 (33) (25) Motorräder nein. Schnelle Fahrräder (bis 45kmh) sind hingegen zu tolerieren, da sauber und lautlos. (30)
Mobilitätsmanagement, Anteil MIV reduzieren, vor allem in Spitzenstunden	Zuständigkeit für Mobilitätsmanagement (MM) klären und MM gemäss Agglomerationsprogramm aufbauen bzw. umsetzen  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (8) (9) (10) (11) (13) (14) (16) (18) (19) (20) (23) (31) = 15 Institutionen	Das Mobilitätsmanagement wird durch smarte Applikationen unterstützt und ermöglicht eine flüssige Verkehrsführung. (2)	Autoverkehr soll in der Innenstadt um mindestens weitere 40% abnehmen. (3) Mobilitätsmanagement endlich ins handeln kommen. (17) (26) (16) Über die Prozentzahl von 40% kann diskutiert werden (12)	
		Keine Diskriminierung einzelner Verkehrsteilnehmer (Primat der freien Wahl des Verkehrsmittels) (4) (6)	Der Fokus soll auf Verbesserungen des Langsamverkehrs liegen: Veloverkehr soll auf 20% des Modal-Split zunehmen.	
		Ablehnung; kann kein Zielvorschlag für diesen Forumsprozess sein (32)	Weitere Reduktion des MIV (33) Damit das Neufeld vom Durchfahrtsverkehr entlastet wird, ist die Lüssli-spange notwendig (15)	
Berechenbarkeit des Reisezeitbedarfs erhöhen	Reisezeit Chartreuse - Berntor stabilisieren (Abendspitzenstunde, ab Mitte Nachmittag)  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (18) (19) (20) (23) (31) (32) (4) (6) = 20 Institutionen	Verkehrserfassung durch Einrichtung von Zählkorridoren in «real time» zur Bereitstellung belastbarer Rechendaten (siehe smartes Mobilitätsman.) (2)	Wünschenswert, aber nicht zu Ungunsten von ÖV / LV. T 30 auf den Achsen im Einbahnregime und innerer Ring um Thun (Aarestrasse, Burgstrasse) verflüssigt Verkehr. (17) /25)	
		Entlastung des Berntorkreisels in der Richtung Lauitor - Bernstrasse um 40% (8)	Priorität für den Reisezeitbedarf für den ÖV und Langsamverkehr. (26) (30)	

Qualitäten erhalten	Handlungsbedarf	Zielvorschläge	Zielformulierungen der Institutionen	
Anteil MIV am Gesamtverkehr reduzieren		Zusätzlichen Verkehr verträglich gestalten (möglichst Umlagerung auf ÖV/LV)  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (18) (19) (20) (23) (31) = 17 Institutionen	Entschärfung der Situation durch Aufhebung des Einbahnregimes und langfristig Aarequerung Süd (34-39)	Wünschenswert durch Reduktion MIV (33)
				Reisezeit auf der Frutigenstrasse in Richtung Maulbeerplatz zu Spitzenzeiten reduzieren. (24)
			Recht auf freie Wahl des Verkehrsmittels respektieren (6) (4)	Verkehr verträglich gestalten, heisst Innenstadt entlasten. Bus/ÖV soll bevorzugt werden. Umstieg auf LV durch sichere Velowege ermöglichen. (17) (33)
			Ablehnung; kann kein Zielvorschlag für diesen Forumsprozess sein (32)	Die Umlagerung auf ÖV/LV muss das Ziel sein. Der Anteil MIV am Modal Split soll von heute gegen 50% mittelfristig auf unter 40% gesenkt werden, langfristig auf unter 30%. (26)
				Mit geeigneten Massnahmen und noch nicht umgesetzten Massnahmen des Aggloprogramms/GVK2035, den ÖV und den LV stärken, respektive bevorzugen. (30) (25)
				Gemäss dem Mobilitätsreglement ist der Mehrverkehr zwingend auf ÖV/LV umzulagern. (3) (2)
Stau Hofstettenstrasse: Verstetigung stadteinwärts bzw. Verkehr reduzieren (8)		Reisezeit Chartreuse - Berntor stabilisieren (Abendspitzenstunde, ab Mitte Nachmittag)  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (4) (1) (3) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (18) (19) (20) (31) (32) (4) (6) = 20 Institutionen	Verflüssigung durch smarte Technologien erzielen, bspw. Lichtsignalgesteuertes Tropfensystem. Quellverkehr fassen und in einer Umfahrung kanalisieren (Aarequerung Süd) (2)	Reduktion MIV durch Pull Massnahmen ÖV und LV. Massnahmen: Breite Velospuren und digitale Busspur (26)
			Entlastung des Berntorkreisels in der Richtung Lauitor → Bernstrasse durch öffnen des Einbahnregimes (8) (34-39)	Wünschenswert, aber nicht zu Ungunsten von ÖV / LV (17)
			Das Ziel muss sein, die Reisezeit während den Spitzenzeiten deutlich zu REDUZIEREN. (24)	Reisezeit stabilisieren durch Reduktion MIV und Tempo 30 Regime. (25)
				Langsamverkehr und ÖV soweit bevorzugen und steuern, dass sich der MIV reduziert und verflüssigt. (30) (33)
				Kein Ausweichverkehr über die Wartstrasse (23)

Qualitäten erhalten	Handlungsbedarf	Zielvorschläge	Zielformulierungen der Institutionen	
		Verkehr vom rechten Thunerseeufer an Werktagen und an Spitzenwochenenden vermeiden resp. reduzieren  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (16) (18) (19) (20) (23) (31) = 17 Institutionen	<p>Durchsatz erhöhen, Befähigung der Verkehrsträger auf den zukünftigen Mehrverkehr. (4) (34-39)</p> <p>Verflüssigung durch smarte Technologien erzielen, bspw. Lichtsignalgesteuertes Tropfensystem. Quellverkehr fassen und in einer Umfahrung kanalisieren (Aarequerung Süd) (02)</p> <p>Recht auf freie Wahl des Verkehrsmittels respektieren (6)</p> <p>Nicht einverstanden: Man kann den Verkehr nicht vermeiden - Je mehr Menschen, desto mehr Verkehr. (24)</p>	
			<p>Reduktion MIV durch Pull Massnahmen ÖV und Velorouten. Digitale Busspur und breite Velospuren. (26) (30) (25) (33)</p> <p>Verkehr in Spitzenstunden vermeiden. Tempo 30 auf Einbahnregime und Aarestrasse, Burgstrasse verflüssigt Verkehr. (17)</p> <p>Verkehr vom rechten Thunerseeufer an Werktagen verflüssigen, an Spitzenwochenenden ev. teilweise auf linkes Seeufer umleiten (32)</p> <p>Info-Kampagne für Bewohner. Info Tafel im Neuhaus. (15)</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Lautorstutz (4)</li> </ul>	Lautorkreisel (8): Leistungsfähigkeit erhöhen	Reisezeit Chartreuse - Berntor stabilisieren (Abendspitzenstunde, ab Mitte Nachmittag)  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (9) (10) (11) (12) (14) (15) (18) (19) (20) (23) (31) (32) = 17 Institutionen	Linksabbieger aus der Kreuzgasse reduzieren (13)	Unnötige Fahrten über den Lautorkreisel sind zu vermeiden. (26)
			Durchsatz erhöhen, Kreiselkerndurchmesser verkleinern zu Gunsten Bypass rechtsabbiegen (4)	Fussgängerstreifen am falschen Ort für Bewohnende Lauenenweg, sodass alle auf dem neuen schmalen Trottoir gehen und altes Trottoir leer bleibt. (17)
			Verflüssigung des Verkehrs fördern. Lautorkreisel berechenbarer machen (16)	Reisezeit stabilisieren durch Reduktion MIV und Tempo 30 Regime. (25) (33)
			Möglichst kurze, stabile Fahrzeiten Bächmatt – Frutigenstrasse (6)	Langsamverkehr und ÖV soweit bevorzugen und steuern, dass sich der MIV reduziert und verflüssigt. (30)
	Das Ziel muss sein, die Reisezeit während den Spitzenzeiten deutlich zu REDUZIEREN. (24) (34-39)			
	Burgstrasse (6): Stop-and-Go an "Bergstrecke" verringern	Reisezeit Chartreuse - Berntor stabilisieren (Abendspitzenstunde, ab Mitte Nachmittag)	Linksabbieger aus der Kreuzgasse reduzieren (13)	Langsamverkehr und ÖV soweit bevorzugen und steuern, dass sich der MIV reduziert und verflüssigt. (30)
Das Ziel muss sein, die Reisezeit während den Spitzenzeiten deutlich zu REDUZIEREN. (24) (34-39)				

Qualitäten erhalten	Handlungsbedarf	Zielvorschläge	Zielformulierungen der Institutionen
		Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (9) (10) (11) (12) (14) (15) (16) (18) (19) (20) (23) (31) (32) (6) = 19 Institutionen	Durchsatz erhöhen, Kreiselkerndurchmesser verkleinern Fussgängerstreifen versetzen (4) Verflüssigung durch smarte Technologien erzielen, bspw. Lichtsignalgesteuertes Tropfensystem. Quellverkehr fassen und in einer Umfahrung kanalisieren (Aarequerung Süd) (02)
	Lauitor, Schlossbergkreisel, Berntor (4): Smarte Verflüssigung des Verkehrs	Reisezeit Chartreuse - Berntor stabilisieren (Abendspitzen-stunde, ab Mitte Nachmittag)	Durchsatz erhöhen, Kreiselkerndurchmesser verkleinern, Fussgängerstreifen versetzen (4)
	Schlossbergkreisel (6): Geometrie, Fussgängerstreifen	Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (16) (18) (19) (20) (23) (31) (32) = 17 Institutionen	Verflüssigung durch smarte Technologien erzielen, bspw. Lichtsignalgesteuertes Tropfensystem. Quellverkehr fassen und in einer Umfahrung kanalisieren (Aarequerung Süd) (02)
			Das Ziel muss sein, die Reisezeit während den Spitzenzeiten deutlich zu REDUZIEREN. (24) (34-39)
			Reisezeit Bächimatt – Krankenhausstrasse – Steffisburg verkürzen und stabilisieren (6)
			Kreisel optimieren. Fussgängerstreifen versetzen. (15)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Bernstrasse: Reduzierter Verkehr und weniger Stau stadtauswärts, Bernstrasse - Burgstrasse in Richtung Gunten (13)</li> <li>Berntorkreisel bewährt sich (2)</li> </ul>	Berntorkreisel bis Kyburgstrasse/Grabenstrasse (12): Erleichterung des Verkehrsflusses für MIV	Lokale Optimierungen zur Verstetigung des Verkehrs  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (3) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (15) (16) (18) (19) (20) (23) (31) (32) (4) (6) = 19 Institutionen	Erhöhung der Sicherheit beim Queren der Bernstrasse für Kindergartenkinder Günzenen (1)
			Verflüssigung durch smarte Technologien erzielen und gleichberechtigte Vortrittsregelung für MIV auf Thunstrasse wie auch Burgstrasse (2)
			Das Ziel muss sein, die Reisezeit während den Spitzenzeiten deutlich zu REDUZIEREN. (24) (34-39)
			Langsamverkehr und ÖV soweit bevorzugen und steuern, dass sich der MIV reduziert und verflüssigt. (30) (25) (33)
			Lokale Optimierungen zur Verstetigung des Verkehrs. Velo-Gegenverkehr Markgasse bewährt sich. (17)
			Koexistenz Verkehrsträger verbessern. Massnahmen darf nicht zulasten LV erfolgen. (26)
			Aufhebung Einbahnregime
			Bauliche und gestalterische Optimierungen im Rahmen des definitiven

Qualitäten erhalten	Handlungsbedarf	Zielvorschläge	Zielformulierungen der Institutionen		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Blaue Welle - Gewinn für Fussgänger (10)</li> </ul>	Kuhbrücke, Guisankreisel (6): Erleichterung des Verkehrsflusses für MIV	Bauliche und gestalterische Optimierungen im Rahmen des definitiven Projekts umsetzen  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (15) (16) (18) (19) (20) (23) (31) (32) (6) = 19 Institutionen	Schaffung Stauraum für MIV durch Verlegung Fussgängerüberweg südlich in Aarestrasse (2) (34-39)	Pro-jekts <b>mit Beizug der Verkehrsver-bände</b> umsetzen. (17) (33)	
			Keine Busshaltstellen auf der Strasse (4)	Sicherheit für schwache Verkehrsteilnehmer durch bauliche Massnahmen erhöhen. Priorisierung LV. (26) Der MIV ist genügend flüssig. Es ist aus Sicherheitsgründen unbedingt zu verhindern, dass der MIV die Busse überholen. Für Velofahrende ist das Überholen viel weniger gefährlich. (30) LV und ÖV soweit bevorzugen und steuern, dass sich der MIV reduziert und verflüssigt. Tempo 30 (30) (25)	
	Bahnhofbrücke (6): Neue Verkehrsführung überprüfen	Bauliche und gestalterische Optimierungen im Rahmen des definitiven Projekts umsetzen  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (3) (1) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (15) (16) (18) (19) (20) (23) (31) (32) (6) = 19 Institutionen	Keine Busshaltstellen auf der Strasse (4)	Aufhebung Einbahnregime Schaffung Stauraum für MIV durch Verlegung Fussgängerüberwege (2) (34-39)	Tempo 30, breitere Gehwege und schmalerer Mittelstreifen auf Bahnhofbrücke sowie bessere Veloführung. Diese hindert aktuell Velos an Stau vorbei zu fahren. Verlängert Stau. (17)
				Keine Busshaltstellen auf der Strasse (4)	Querung für Fussgänger freundlicher und sicherer machen → Begegnungszone, Velospur (26)
				Keine Busshaltstellen auf der Strasse (4)	Nein, schon heute Verbesserungen für LV notwendig, Ausfahrt Maulbeerkreisel, Überquerbarkeit etc. (25)
				Keine Busshaltstellen auf der Strasse (4)	Unbedingt! Es sind separate Velostreifen zu erstellen damit die Velofahrenden nicht im Stau stehen sondern möglichst schnell durch die Stadt fahren können. (30) (33)
Lichtsignalanlage General Wille-Strasse/Allmendstrasse: (4) Lange Wartezeiten, Buspriorität,	Wartezeiten reduzieren: Wartezeiten < 50 sec  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (9) (10) (12) (13) (15) (16) (18) (20) (23) (31) (32) = 16 Institutionen	LV Entflechten, Verkehr auf Kreuzung verflüssigen... (6)  Verflüssigung des Verkehrs durch einen Kreisel zur Entflechtung von Verkehrsströmen Mehrebenen-kreisel prüfen (2) (4)	Optimierung LSA auch für Veloverkehr (17) (25) (33)		
			Wartezeiten für Bus- und Langsamverkehr reduzieren: Wartezeiten < 50 sec. Keine Priorität für MIV (26)		
			Wartezeiten < 30 sec. (Verflüssigung des Verkehrs auf dem BTN hilft die		

Qualitäten erhalten	Handlungsbedarf	Zielvorschläge	Zielformulierungen der Institutionen	
				Quartiere (Schwäbis) zu entlasten. (19)
				Verkehrsführung des MIV stadtauswärts entflechten. Prozentualer Anteil der beiden Fahrspuren gleichmässig verteilen (11)
<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhte Wohnqualität im Schwäbis (4)</li> </ul>	Verkehrsberuhigende Inseln überdenken	<p>Bauliche und gestalterische Optimierungen im Rahmen des definitiven Projekts umsetzen</p> <p>Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (3) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (18) (20) (23) (31) (32) (2) = 18 Institutionen</p>	Inseln entfernen, Verkehr wird durch die Tempo 30 Zone beruhigt. (4)	Halbierung des Durchgangsverkehrs, daher Massnahmen, um den Durchfahrts-widerstand hoch zu halten (19)
			Baulicher Status Quo auf der Schwäbisstrasse-Süd erhalten. Optimierungen im Rahmen des definitiven Projekts umsetzen (1)	Tempo 30 im Schwäbis ja, damit der Durchgangsverkehr vermindert wird. Definitive Umsetzung velofreundlich gestalten (vgl. Insel beim Schorenfriedhof). (17) (30) (25) (33)
			Reduzierter Durchgangsverkehr zulassen (6)	Ziel: Begrünung des Strassenraums für höhere Lebensqualitäten (Sicherheit, Klima). Fahrten auf max 6000 DTM reduzieren. (26)
<b>Öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>ÖV-Takt (Bessere Anbindung an die Stadt (3)</li> <li>ÖV Bevorzugung (6)</li> <li>Blaue Welle - Trägt zur Fahrplanstabilität und zum Komfort des ÖV bei (10)</li> </ul>	Blockabfahrtszeiten: Verkehrsbelastung durch Busse im Bereich Bahnhof / Maulbeerkreisel reduzieren (9)	<p>Ausreichende Leistungsfähigkeit des Bahnhofplatzes und Maulbeerplatzes gewährleisten</p> <p>Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (9) (11) (12) (13) (15) (16) (19) (20) (23) (6) = 14 Institutionen</p>	Gestaffelte Abfahrten, Durchmesserlinien und unterirdischer Busbahnhof (2) (4)	Ausreichende Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden des Bahnhof- und Maulbeerplatzes gewährleisten. Bevorzugung ÖV. (17) (33)
			Ziel für MIV und ÖV: Ausreichende Leistungsfähigkeit des Maulbeerplatzes gewährleisten (32)	Höherer Takt der Busse und gestaffelte Abfahrten. Durchgangsverkehr MIV Bahnhof einstellen (und Begegnungszone prüfen). Priorität haben Zugsanschlüsse und nicht der MIV. (26)
			Leistungsspitzen verteilen durch unterschiedliche Abfahrtszeiten. Einführung Lichtsignalanlage Maulbeerkreisel (nur in Betrieb bei Busabfahrten, wenn Blockabfahrten) (8)	Halten heutige Fahrgastzahlen Bewältigung zukünftige Nachfrage von 47% (GVK Stadt Thun) sicherstellen Kapazität für Busse am Bahnhof Thun sicherstellen (31)
			Einfacher Wechsel der Buslinie, ohne problematisches Umsteigen (10)	Verschiebung einzelner Linien auf die Südseite des Bahnhofs, in Kombination mit der Stärkung/Aufwertung der Haltestelle Postbrücke als

Qualitäten erhalten	Handlungsbedarf	Zielvorschläge	Zielformulierungen der Institutionen	
				Umsteigeort Bus-Bus sowie der Einführung weiterer Durchmesserlinien (18) (24)
Konsequente ÖV-Bevorzugung auf städtischen Achsen (6)	Fahrplanstabilität verbessern  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (9) (10) (11) (13) (15) (19) (20) (23) (31) (6) = 15 Institutionen	Ablehnung; unnötig, soweit über Linien am rechten Thunerseeufer hinausgehend (32)  Dafür sind auch unkonventionelle, neue Lösungen in Betracht zu ziehen (bspw. Nutzung Gegenfahrbahn) (18)  Verlässlichkeit des Fahrplanes sicherstellen (16)	Konsequente ÖV-Bevorzugung auf städtischen Achsen umsetzen. (17) (26) (33)	
			Aber nicht zu Lasten LV! Lichtsignale mit Grün für Fahrradfahrende sind zu bevorzugen. (30)	
			Wartezeiten bei der LSA General Wille-Strasse/Allmendstrasse für den öV reduzieren (Buspriorität) (12)	
Staubildung Hofstettenstrasse minimieren, Fahrplanreue sicherstellen (6)	Fahrplanstabilität Chartreuse - Lauitor verbessern (Abendspitzenstunde, ab Mitte Nachmittag)  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (14) (15) (16) (17) (18) (19) (20) (23) (31) (6) (33) = 20 Institutionen	Verkehrsfluss Verbindung rechte Seeseite <-> Bernstrasse am Knoten Lauitor verbessern. (3)  Durchsatz erhöhen, Befähigung der Verkehrsträger auf den zukünftigen Mehrverkehr. (4)  Analog MIV: Reisezeit Chartreuse – Lauitor stabilisieren (Abendspitzenstunde ab Mitte Nachmittag) (32)	ÖV Bevorzugung prüfen. Aber nicht zu Lasten LV! (30)	
			Verspätungen von max. 5 Min. (Massnahme: digitale Busspur?) Pull Massnahmen für mehr Veloverkehr starten (höher am 20% Modal Split). (26)	
			Ja, mittels ÖV Bevorzugung (25)	
Umsteigen auf ÖV am rechten Thunerseeufer fördern, Taktverdichtung (4)	Angebot am rechten Thunerseeufer ausbauen und Fahrplanstabilität verbessern  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (10) (11) (12) (13) (16) (18) (19) (20) (23) (33) = 15 Institutionen	Keine Taktverdichtung (9)  Alternative ÖV-Angebote wie Kabinenumlaufbahnen, Schwebbahnen, Monorail etc. prüfen. (2)  Ausbau ÖV-Angebot am rechten Thunerseeufer kann nicht Zielvorschlag für diesen Forumsprozess sein. (32)  Durchsatz erhöhen, Befähigung der Verkehrsträger auf den zukünftigen Mehrverkehr. (Mehr Takt = mehr Busse = mehr Verkehr.) (4)  Fahrplanstabilität verbessern, Ausbau Angebot erst im 2. Schritt (6)	Angebot am rechten Thunerseeufer ausbauen (10 Min. Takt) und Fahrplanstabilität verbessern (17)	
			ÖV Angebot am rechten Thunerseeufer ausbauen, Fahrplanstabilität und Komfort erhöhen. (26)	
			Geplanten 10'-Takt umsetzen (18)	
			ÖV am rechten Thunerseeufer attraktiver machen (15)	
			Steigerung Fahrgastzahlen um 15% (31)	



Qualitäten erhalten	Handlungsbedarf	Zielvorschläge	Zielformulierungen der Institutionen	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veloverkehr in der Innenstadt (3)</li> <li>• Einbahnabschnitte für Fussgänger / Velo sicherer, Aufenthaltsqualität (5)</li> <li>• Fussgängerzone Innenstadt / Bälliz, rücksichtsvolle Koexistenz (10)</li> </ul>	LV: Umsetzung Massnahmenpaket 1, insbesondere Bahnhof – Selve – Schwäbis / Lerchenfeld (8)	Umsetzung Veloprojekte aus MP1: Umgesetzt bis 2027 (sonst gehen Bundes- und Kantons-subventionen verloren)  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (2) (3) (8) (9) (10) (11) (12) (13) (15) (18) (19) (20) (23) (31) (32) (2) (4) = 20 Institutionen	LV-Massnahmen konsequent umsetzen (16) (6)  Umsetzung MP 1, Aarequerung Scherzligen und insbesondere Bahnhof – Selve – Schwäbis / Lerchenfeld sofort! (17) (33)  Umsetzung Veloprojekte aus MP1: Umgesetzt bis 2027. Modal Split Anteil Velo auf über 20% (26)	
	Konflikte auf Aarequai / Mischzonen Fussgänger / Velo (4)	Koexistenz verbessern  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (9) (11) (12) (13) (16) (18) (19) (20) (31) (32) (4) (6) (33) = 18 Institutionen	Koexistenz verbessern mit besonderem Augenmerk auf ältere Fussgänger (10)	Koexistenz verbessern und Kapazitäten ausbauen für Verdoppelung Velo- und Fussverkehr. (Alternativrouten über zusätzliche Brücken, Verbreiterung Quai.) (26)
			Info Kampagne. Bussen für fehlbare Velofahrer (15)	Koexistenz verbessern. Sensibilisierungsmassnahmen vorgesehen. Durchgängigkeit für Velos auf der Hofstettenstrasse (diverse Vorschläge) (17) (30)
			Koexistenz im Grundsatz prüfen! (23)	
	Entflechtung Velo/MIV an den Einfallachsen, Verkehrsampel Allmendstrasse (2)	Optimierung LSA auch für Veloverkehr  Zielvorschlag unverändert übernommen von: (29) (7) (1) (3) (8) (9) (10) (12) (13) (15) (16) (18) (19) (20) (23) (31) (32) = 17 Institutionen	Einfallachsen für den LV attraktiver gestalten. (3) (30)	Optimierung LSA auch für Veloverkehr. Bevorzugung bei Regen. Breitere Velospuren auch bei Kreuzungen. (26)
			Entflechtung Velo/MIV ja. Ersatz LSA durch Kreisverkehr, Über- oder Unterführung (4)	
dezidierten Fahrradstrecken in Aussenquartiere sowie Expressrouten («express lane») in die Quartiere nach holländischem Vorbild. (2)			Optimierung LSA auch für Veloverkehr, Uttigenstrasse für Veloverkehr öffnen (AP Massnahmenpaket 1) (6) (17) (33)	
Signalisation Verkehrsampel ist anzupassen, dass der LV diese rechtskonform sicher befahren kann. Aktuell ist die sicherste Variante eine rechtliche Grauzone (11)				

### Dokument 3

Entlastung MIV auf den drei aarequernden Achsen beibehalten: DTV max. je 10'000 bzw. 8000 (Schwäbisstrasse):

<p>Zielvorschlag unverändert übernommen von</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinderat Thun</li> <li>• Gemeinderat Heimberg</li> <li>• Gemeinderat Uetendorf</li> <li>• Gemeinderat Thierachern</li> <li>• Aareleist</li> <li>• Westquartierleist</li> <li>• Allmendingenleist</li> <li>• Lerchenfeldleist</li> <li>• Hohmadleist</li> <li>• Neufeldleist</li> <li>• Lauenen-Hofstetten-Riedleist</li> <li>• GLP Thun BeO</li> <li>• EDU Thun</li> <li>• CVP Thun</li> <li>• SVP Thun</li> <li>• Regionale Verkehrskonferenz OW</li> <li>• Verkehrsbetriebe STI</li> <li>• TCS Landesteil BeO</li> <li>• Pro Velo</li> </ul>	<p>Zielvorschlag übernommen, ergänzt durch Prüfung Mobilitätsmanagement / Road Pricing von</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Junge Grüne</li> <li>• VCS Regionalgruppe Thun-Oberland</li> </ul>	<p>Noch stärkere Entlastung auf den aareq. Achsen oder zusätzliche Entlastung Schwäbisstrasse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinderat Steffisburg</li> <li>• SP Thun</li> <li>• Grüne Thun</li> <li>• Aare Leist</li> <li>• Pro Velo</li> </ul>	<p>Aufheben Einbahnregime oder weitere Aarequerung Süd für Entlastung der drei Achsen oder Hübelitunnel inkl. Aufheben Einbahnregime bis 3.5 to</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinderat Hilterfingen</li> <li>• Gemeinderat Oberhofen</li> <li>• Gemeinderat Sigriswil</li> <li>• FDP Thun</li> <li>• Gewerbeverein Sigriswil</li> <li>• Gewerbeverein Oberhofen-Hilterfingen-Hünibach</li> <li>• Petitionäre rechtes Seeufer</li> </ul> <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• FDP Thun</li> <li>• SVP Thun</li> </ul> <p>oder</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Thuner Innentadtleist TIL</li> </ul>
<p>Möglichst kurze, stabile Fahrzeit Bächimatte – Frutigenstrasse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• IGT (Innenstadt-Genossenschaft Thun, City Organisation)</li> </ul>			