

Auswertung Fragebogen Verkehrsforum 2

24.11.2020 | SM / Wy

Heutige Qualitäten	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
Innenstadt			
Bypass Thun Nord	2, 3, 4, 6, 8, 12, 16, 21, 23, 27, 32 Total 11	Entlastung des Zentrums durch Schaffung von tangentialen Verkehrsströmen. Weniger Verkehr durch die Stadt für Westquartier.	Forumsprozess
Bernstrasse: Reduzierter Verkehr und weniger Stau, Bernstrasse-Burgstrasse in Richtung Gunten	1, 2, 5, 6, 19, 23, 24, 34, 35, 36, 37, 38, 39 Total 13	Bernstrasse - stadtauswärtiger Verkehr. Die Abflussmenge hat sich deutlich verbessert, deutlich verflüssigter Verkehr in dieser Richtung seit Bypass-Eröffnung. Aktueller Stand in Bezug auf DTV/DWV beibehalten, damit nicht neue Staubildung entsteht. Verkehr stadtauswärts läuft flüssiger.	Forumsprozess
Entlastung / Rückgang Gesamtverkehrsaufkommen Innenstadt, Entlastung Maulbeerkreisel, weniger Stau in Innenstadt	3, 13, 14, 15, 16, 17, 20, 22, 25, 26, 29, 30, 32, 33 Total 14	Teilweiser Wegfall Verkehr rechtes Thunerseeufer, Einbahnregime beibehalten, weniger Gesamtverkehrsaufkommen durch Einbahnverkehr, Einbahnregime beibehalten, beruhigt und reduziert verkehr. Der Verkehr wurde durch die Massnahmen um 40% reduziert. Daraus entstanden Qualitäten wie einfacheres Queren der Strassen, weniger Autos in der Freienhof- und Marktgasse. Einbahnregime mit positiver Auswirkung für Langsamverkehr.	Forumsprozess
Einbahnabschnitte, Fussgänger, Velo, Aufenthaltsqualität	14, 17, 25, 30, 33 Total 5	Einbahnregime für Velo sicherer, nur Bus und Velo als Gegenverkehr in Kurve Freienhof/Hauptgasse, weniger hektisch, da nur eine Fahrtrichtung. Die Querung wurde sicherer und angenehmer für Fussgänger*innen, Aufenthaltsqualität wurde gesteigert; sicherer, angenehmer, Bevorteilung gegenüber MIV = Bevorzugung Velo = sehr gut, hilft Leute zu überzeugen das Velo zu nehmen.	Forumsprozess
Parkhausring, zugänglichere Innenstadt	2, 4, 6, 23, 24, 25, 26, 27, 33,	Die ringförmige Anordnung der P-Häuser zieht bereits in der Peripherie stadtwärtsfahrenden MIV an.	Forumsprozess

Heutige Qualitäten	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
	34, 35, 36, 37, 38, 39 Total 15	Leitsystem, Suchverkehr, Aufhebung Parkplätze Innenstadt. Die Aufhebung der oberirdischen Parkplätze hat eine bessere Aufenthaltqualität ergeben. Durch die neuen Parkhäuser Schlossberg und Bahnhof (Finalisierung des Parkhausrings) wurde die Innenstadt zugänglicher. Parkplätze konnten aufgehoben werden. Dies führt zu weniger Suchverkehr und einer Steigerung der Sicherheit und Lebensqualität.	
Bälliz / Innenstadt: Fussgängerzone, Ansätze verkehrsfreie Innenstadt (Bälliz, obere Hauptgasse), Rücksichtsvolle Koexistenz	2, 3, 6, 8, 9, 17, 20, 25, 30, 33 Total 10	Das Bälliz als Fussgänger- und Langsamverkehrszone weist eine höhere Lebensqualität auf. Die Rücksichtsvolle Koexistenz von rollendem und Fussgängerverkehr in der Fussgängerzone. Die Fussgängerzone inkl. (!) Velo in Schrittempo in der Innenstadt ist eine Bereicherung. Einbahnregime Obere Hauptgasse: ruhiger für Anwohner. Die Innenstadt ist attraktiver geworden. Eingeschränkte Güterumschlagszeiten wären zu begrüssen. Verkehrsarme Innenstadt (Fussgängerzone) mit Möglichkeit zum Güterumschlag.	Stadt Thun
Blaue Welle	3, 4, 6, 8, 9, 12, 14, 15, 18, 20 Total 10	Gewinn für Fussgänger; Verkehrsfluss (gefühl) besser; kostengünstiger im Vergleich zu Verkehrsdienst, kaum noch stehende Kolonnen, ausser bei Busbetrieb Richtung Bahnhof. LV in Innenstadt angenehm, z.B. dank blauer Wellen. Trägt zur Fahrplanstabilität und zum Komfort des ÖV bei. Geringe Wartezeiten, kurze Durchfahrtszeiten, Verzicht auf kostspieligen Verkehrsdienst.	Forumsprozess
MIV Innenstadt flüssiger Teilweise Verflüssigung des Verkehrs in den Kreiseln nötig	12, 22, 24, 31, 34, 35, 36, 37, 38, 39, Total 10	Aus Raum Lerchenfeld/Thierachern kommend, z.B. dank blauen Wellen: weniger Stauverkehr auf der Aarestrasse in beide Fahrrichtungen. Bessere Situation für Busse vor Einfahrt in den Berntorkreisel (stadtauswärts). Allerdings konterkariert durch die Tatsache, dass die Kreisel selbst den Abfluss behindern können wegen der seriellen Anlage von 3 Kreiseln hintereinander. Regelmässige Stauzone ist der Schlossbergkreisel.	Forumsprozess

Heutige Qualitäten	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
Lauitorstutz	21, 23, 30, 32 Total 4	Sicherlich nicht schlechter als vorher. Verbreiterung wirkt sich sicherer auf den Langsamverkehr aus. Versetzen der Fussgängerwege wirkt sich positiv auf den Verkehrsfluss aus.	Forumsprozess
T30 Schwäbis, langsamerer Verkehr, Siedlungsqualität, Entlastung Schwäbis	1, 13, 17, 19 Total 4	Der Umbau in eine Quartierstrasse muss nun geschehen damit die Achse auch optisch und baulich einer Tempo 30-Zone entspricht. Langsamere Verkehr (Schwäbis und Thuner Innenstadt-Achsen gibt mehr Sicherheit, verträgt sich besser mit dem Langsamverkehr. Muss als Begleitmassnahme beibehalten werden. Bessere Situation für LV. Anbindung Industrie Schwäbismatte an Bypass: Durch die Herabstufung konnte der Verkehr auf der Schwäbisstrasse stark reduziert werden. Daraus entstanden eine grössere Sicherheit und eine höhere Siedlungsqualität für die AnwohnerInnen. Achse Regiebrücke / Schwäbisstrasse Steffisburg leistungsfähig erhalten.	Gemeinde Steffisburg
Berntorplatz	9, 32	Bewährt sich; prüfen, ob seine Kapazität noch verbessert werden kann.	Forumsprozess
Verkehrssicherheit	3, 29	Beispiele Lauitorstutz, Bälliz: Dank klarer Verkehrsführung resultiert Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.	Forumsprozess
Verkehrsleitsystem	9,	Weniger Suchverkehr in der Innenstadt.	Forumsprozess
Tieferer Lärmpegel	14	Weniger Fahrzeuge durch Einbahnverkehr.	Forumsprozess
MIV diverse Orte			
Neuasphaltierung von Strassen	34, 35, 36, 37, 38, 39, Total 6	Bessere Benutzerqualität und Sicherheit für Velos und Autos durch punktuelle Neuasphaltierung von Fahrbahnen.	Strasseneigentümer (OIK I, Gemeinden)
Anbindung Industrie Schwäbismatte an Bypass	1,		Gemeinde Steffisburg
Reduzierter Verkehr auf der Zugstrasse	19	Dient der Sicherheit in Bezug auf die Schulanlagen an der Zugstrasse.	Gemeinde Steffisburg, OIK I
Verkehrsaufkommen Stockhornstrasse	19	Aktueller Stand in Bezug auf DTV/DWV beibehalten.	Gemeinde Steffisburg, OIK I
Quartierverkehr	8,	Westquartier: Verhältnis Verkehr zu Infrastruktur in unserem Quartier stimmt.	Stadt Thun

Dokument 2

Heutige Qualitäten	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
Allmendstrasse Richtung Stadt Thun	8	Die Erschliessung Richtung Stadt Thun funktioniert ohne Belastung des Quartiers.	Stadt Thun

Heutige Qualitäten	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
ÖV			
ÖV Takt	10, 12, 15 Total 3	Bessere Anbindung an die Stadt, z.B. Linie 50/51, Taktfahrplan beibehalten.	Forumsprozess
Busspuren	2, 18	Die Bevorzugung des ÖV mit eigenen Spuren fördert benutzerseitige ÖV-Akzeptanz und schafft zusätzlich Raum für Fahrradfahrer auf diesen Spuren. Busbevorzugung auf den Innenstadtachsen Lauitor-Maulbeerplatz und Guisanplatz-Sternenplatz durch separate Busspur: Die Massnahme führt zumindest teilweise zu einer Erhöhung der Fahrplanstabilität bzw. auf dem Abschnitt Lauitor-Maulbeerplatz kann ein Teil des Zeitverlusts auf dem Abschnitt Bächimatte-Lauitor kompensiert werden.	Strasseneigentümer (OIK I, Gemeinden)
ÖV-Erschliessung im Schwäbisquartier	1, 19	Soll weiterhin mit der Linie 3 auf der aktuellen Linienführung beibehalten werden.	RVK5, Gemeinde Steffisburg
Velo / Fussverkehr			
Vereinfachung des Veloverkehrs rund um den Aarequai und im Bälliz	34, 35, 36, 37, 38, 39 Total 6		Stadt Thun
Veloverkehr in der Innenstadt	20, 5, 17 Total 3	Velostreifen verflüssigen Verkehr und geben Zweiradfahrern wie Automobilisten mehr Sicherheit, keine Umwege dank Einbahnregime mit LV/ÖV in Gegenrichtung, Marktgasse, Lauitorstutz, Innenstadt ohne Parkplätze,	Forumsprozess
Direkte Verbindung für den Langsamverkehr ab Radweg Richtung Innenstadt und Bahnhof	1,	Saubere Planung der Velovorrangroute im Zusammenspiel Steffisburg und Thun.	ERT, RK BM, OIK I, Gemeinden Steffisburg und Thun
Berntorplatz für Velofahrer	30	Möglichkeit in Hauptgasse zu fahren / Warteraum zwischen Spuren.	OIK I, Stadt Thun
Fussgänger Verbindung entlang Aare	1,		Stadt Thun

Handlungsbedarf MIV	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
Einbahnregime			
Aufhebung Einbahn Lauitor-Maulbeerkreisel, generell Aufhebung Einbahnregime	4, 9, 27 34, 35, 36, 37, 38, 39 Total 9	Während mehreren Stunden pro Tag Wegzeiten über Mittelwert. Einbahn aufheben für motorisierten Verkehr bis 3.5 Tonnen. Für Lastwagen etc. weiterhin Einbahn. In der heutigen Zeit, da von Umweltschutz die Rede ist, können Umwege nicht die Lösung sein	Forumsprozess
Prüfung einer dauerhaften Aufhebung des Einbahnverkehrs	2, 8, 21 Total 3	Es ist die Wirksamkeit zu prüfen und dabei verschiedene Szenarien zu berücksichtigen (nur PW, nur LKW etc.). Umweg aus Westquartier Richtung Bernstrasse gibt zusätzlichen Mehrverkehr. Viel Stockungen auch von Berntor/Thunstrasse in Richtung Rex. Die Leute fahren ja nicht über Thun Nord Querung. Ebenfalls ist die Kapazität Maulbeer-> Lauitor massiv gesunken, auch mit blauer Welle und Gegenverkehr ÖV. Entweder fahren alle im Kreis oder man hebt das Einbahnregime auf.	Forumsprozess
Verkehrsversuch 6 Monate Aufhebung Einbahnregime	6		Forumsprozess
Motorisierte 2-Räder im Einbahnregime	12	Option prüfen für 2-Räder (z.B. Roller) von Kreisel Guisanplatz bis Kreisel Berntorplatz Durchfahrt erlauben.	Forumsprozess
Stau Hofstettenstrasse			
Stau Hofstettenstrasse analysieren	23, 14, 24, 32 Total 4	Zu lange Stauzeiten während den Randzeiten und am Wochenende; Analyse über Gründe des höheren Verkehrsaufkommens am Nachmittag, Rückreise vom Arbeitsverkehr auf Gegenrichtung. Alle möglichen Massnahmen zur Verbesserung sollen geprüft werden. Es darf nicht sein, dass die Stadt Thun hier eine Verkehrsführung zu Lasten und zum Nachteil der Gemeinden des rechten Thunerseeufers und zu Lasten der Bürgerinnen und Bürger und des Gewerbes durchsetzt. Nach unserer Auffassung ist die	Forumsprozess

Handlungsbedarf MIV	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		Ursachenforschung detaillierter zu verfolgen und gestützt darauf sind mögliche Massnahmen aufzuzeigen.	
Stau Hofstettenstrasse → Aarequerung Süd	2, 6, 9, 21 Total 4	Entlastung der Innenstadt vom MIV. Bahnhof 2035 / Aarequerung Süd auf die Traktandenliste bringen. Es wurde immer versprochen und gesagt, dass Thun Nord alleine nicht genügt und es eine Querung Süd braucht. Siehe Regierungsratsvoten im Grossrat.	ERT -> Agglomerationsprogramm Massgebend ist, was in der GVS und im Agglomerationsprogramm festgesetzt ist: Nach der Umsetzung der Massnahmenpakete 1 und 2 (MP 1 und 2) ist auf der Basis von Erfolgskontrollen durch das Forum im Zeitraum 2023 - 2026 zu diskutieren, ob es die Zielsetzung des MP 3 bzw. die Aarequerung Süd braucht.
Stau Hofstettenstrasse → Verkehr reduzieren	13, 14, 17, 20 Total 4	Verstetigung Verkehrsfluss Hofstettenstrasse stadteinwärts: Noch zu viel Verkehr aus der Kreuzgasse Richtung Lauitor-Stutz – Burgstrasse, Sensibilisierung des MIV über alternative Reisezeiten. System für Sammelfahrten Arbeit, Freizeit am rechten Seeufer einführen	Forumsprozess
Hübelitunnel-Idee reaktivieren	5, 9	Ein Entlastungstollen von Hünibach (Chartreuse-Wald) aus bis Steffisburg, wie die Idee seit 50 Jahren besteht.	ERT -> Agglomerationsprogramm Wurde vom Grossen Rat des Kantons Bern in der Behandlung der Motion M 144-2019 Amstutz (Sigriswil, SVP) abgelehnt und kann deswegen nicht in die Verkehrsplanungen aufgenommen werden.
Innenstadt			
Smarte Verkehrslenkungsmassnahmen am Kreisel Schlossberg, Berntor und Lauitor	2, 5, 16, 32 Total 4	Die Verflüssigung des Verkehrs durch smarte, verkehrslenkende Massnahmen oder alternative Fussgängerüberwege ist zu prüfen. Ziel: Entflechtung der Verkehrsströme. Zusatznutzen: Erhöhung Verkehrssicherheit. Lauitorkreisel mit den zu nahe gelegten Fussgängerstreifen: Prüfen, ob und gegebenenfalls weshalb er Stauwurzel ist? Verhalten der Verkehrsteilnehmenden verbessern. Die unmittelbare Platzierung der Fussgängerstreifen an den Kreiseln blockiert sämtliche Fahrzeuge im Kreisel	Forumsprozess

Handlungsbedarf MIV	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
Lauitorkreisel	4, 24, 34, 35, 36, 37, 38, 39 Total 8	Durchsatz erhöhen, Bus-Ampel beim Plätzli generiert Stau beidseits, in Fahrtrichtung Lauitor und in Richtung Freienhofgasse. Fahrverbot stadteinwärts durch das Lauitor (Einbahn): Der "asymmetrische Kreisel" bewirkt eine Behinderung der Ausfahrt aus der Hofstettenstrasse durch den Zusatzverkehr stadtauswärts Richtung Spital.	Forumsprozess
Burgstrasse	34, 35, 36, 37, 38, 39 Total 6	"Bergstrecke" Burgstrasse mit Verlangsamung bei Stau hinter der Burg ("Stop -and-go-Verkehr"); Einengung beim Grundbacherhaus durch Mittelinseln (besonders schwierig für LKW) + Zusatzeinfahrt beim Spitalneubau.	Forumsprozess
Schlossbergkreisel	34, 35, 36, 37, 38, 39 Total 6	a) der Durchmesser der Mittelinsel ist zu gross dimensioniert, somit ist der Radius für LKW fürs Passieren zu knapp: Bremsseffekt durch Fahrmanöver. b) zu nahe gelegter Fussgängerstreifen bei Coop Tankstelle erzeugt Rückstau im Kreisel c) Fussgängerführung aus dem Parkhaus ist unbefriedigend für Fussgänger und Verkehr d) Ein- und Ausfahrt aus dem Parkhaus in den Kreisel erzeugt Rückstaus.	Forumsprozess
Berntorkreisel - Rückstau für Verkehr Richtung Lauitor Grabenstrasse, Stauwurzeln im Bereich Burgstrasse-Grabenstrasse Rückstau zwischen Sternenplatz und Berntor-Kreisel je nach Tageszeit Berntorkreisel	3, 5, 9, 23, 27 34, 35, 36, 37, 38, 39 Total 12	Derzeit grosser Rückstau trotz neuer Vortrittsregel; ggf. hilft es, Busampel bei Nichteinsatz auszuschalten anstelle von Orange. Kreisel Schlossparking, Anzahl Fussgängerstreifen (z.B. 2 beim Schützenhaus, Ecke Grabenstrasse/Coop City), Ecke Grabenstrasse-Kyburgstrasse (trotz Vortrittsregelung), Mittelinseln auf blauen Wellen u.ä.m. Signalisation mangelhaft und Situation Grabenstrasse/Rückstau ungelöst. In der nicht erhärteten Wahrnehmung führt die STI-Haltestelle beim Coop Kyburg zu Wartezeiten und Rückstau bis Berntorkreisel. Die Verlegung der STI-Haltestelle könnte evtl. den	Forumsprozess

Handlungsbedarf MIV	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		<p>Verkehrsfluss verstetigen. Berntorkreisel: a) unübersichtliche Verkehrsführung im "Turbokreisel" (insbesondere für Auswärtige) b) zu nahe gelegte Fussgängerstreifen, 2 Fussgängerstreifen innert wenigen Metern als Stauverursacher. Parkhauseinfahrt zum Parkhaus Grabengut ist widersprüchlich und verwirrend, dies provoziert Fehlfahrten! Einmündung Grabenstrasse / Kyburgstrasse / Coop Kyburg: Stauverursacher sind hier im Wesentlichen a) Bus Ampel, b) zirkulierende Leerbusse (Nähe Buswerkstatt), c) unklare Verkehrsführung (Fahrzeuge aus der Kyburgstrasse erzwingen den Vortritt), d) Fussgängerstreifen: dreimal auf der gleichen Kreuzung in allen Richtungen. Ecke Kyburg Marktgasse: unnötige Mittelinsel.</p>	
Kuhbrücke, Guisankreisel	34, 35, 36, 37, 38, 39 Total 6	<p>Kuhbrücke: a) unnötiges Einbahnregime, b) Kunststoff-Mittelinsel, c) blaue Welle hat keine gesetzliche Grundlage Guisanplatz-Kreisel: zu nahe gelegter Fussgängerstreifen</p>	Forumsprozess
Entlastung Maulbeerplatz	16, 32	<p>Ursachen der zeitweiligen Überlastung prüfen? Weshalb soll eine bessere Staffelung der Busabfahrten ab Bhf nicht möglich sein?</p>	Forumsprozess
Bahnhofbrücke	34, 35, 36, 37, 38, 39 Total 6	<p>Neue Verkehrsführung auf der Bahnhofstrasse ist zu überprüfen: a. "Velofalle" z.B. für Fahrräder mit Kinderanhänger mit der neuen übergrossen Mittelinsel, unnötig und gefährlich, b. Bei einer Hauptverkehrsachse (wie hier) ist auf Tempo 30 zu verzichten, c. Die blaue Welle hat keine gesetzliche Grundlage = potentielle Gefährdung für</p>	Forumsprozess

Handlungsbedarf MIV	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		Fussgänger und Velofahrer Auswärtige Personen kennen das vorgeschriebene und erwünschte Verhalten nicht.	
Tempo 30 auf einer Ringstrasse um Thuns Innenstadt (Burgstrasse, Achsen, Aarestrasse)	17, 25, 26, 30, 33 Total 5	Lenkt Verkehr auf den Bypass und den äusseren Ring, verstetigt den Verkehr, Aufwertung der Verkehrsräume durch Temporeduktionen: Gesamte Innenstadt max. 30 km/h ausser neuralgische Punkte (Blaue Welle) mit max. 20 km/h, vereinfachte Beschilderung, Lärmreduktion als Katalysator von städtischer Qualität durch z.B. Elektrobusse. In der Stadt ist es nahe der Verkehrsachsen zu laut und zu wenig attraktiv.	Forumsprozess
Parkingpreise erhöhen als Lenkung vom MIV	17, 25, 30, 33 Total 4	Lenkt den MIV: 1. Parkhaus am billigsten, die nächsten teurer.	Stadt Thun, Parkhaus AG
Road Pricing in der Innenstadt	17, 25, 33 Total 3	Lenkt den MIV, zum Beispiel: Road Pricing könnte am rechten Thunersee Ufer vom Kanton pilotmässig für nicht Anwohnende getestet werden. So würden Freizeitstaus verhindert und die BewohnerInnen würden von weniger Stau profitieren.	Voraussetzung für das Einführen von R.P. ist eine Änderung der Bundesverfassung. Bund wird in verschiedenen Städten Pilotprojekte durchführen (exkl. Thun)
Weitere Verlagerung des Durchgangsverkehrs (MIV) auf den Bypass und dadurch weniger Verkehrs im Schwäbis	1, 13, 19 Total 3	Die Verkehrsmessungen haben gezeigt, dass mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 7'606 Fahrzeugen (2019) auf der Schwäbisstrasse gerechnet werden muss. In den Spitzenzeiten liegt der durchschnittliche Stundenwert bei über 700 Fahrzeugen. Weiter ist der Anteil des täglichen Transitverkehrs mit 80% deutlich zu hoch. (ANPR Erhebung August 2020) noch zu viel Verkehr aus der Allmendstrasse stadteinwärts als Linksabbieger Richtung Regie – Schwäbis, wird durch MIV noch zu wenig akzeptiert. Auf der Allmendstrasse stadteinwärts noch zu viel Verkehr, welcher den Bypass nutzen könnte; Mehrverkehr Richtung Schwäbis und/oder Aarestrasse - Maulbeerplatz – Lauitor und umgekehrt.	Forumsprozess

Handlungsbedarf MIV	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		Weitere Verlagerung des Durchgangsverkehrs (MIV) auf den Bypass und dadurch Senkung des Verkehrsaufkommens im Quartier.	
Kurzzeitparkplätze am Rande der Fussgängerzone für rasche Erledigungen: 15 bis 30 Min., Ultrakurzzeit Parkhäuser	6, 3	Bspw. 15-Takt für Kurzzeitparkierer.	Stadt Thun, Parkhaus AG
Anlieferung/Handwerkerverkehr auch über Mittagszeit in der Fussgängerzone	6		Stadt Thun
Freienhofgasse	32	Flächiges Queren ausserhalb der blauen Welle verunmöglichen.	Stadt Thun
Verkehrssicherheit Aarestrasse und Bahnhofplatz	26	Ausweichverkehr zur Frutigenstrasse über Seestrasse während Stosszeiten (Hauptpendlerzeiten) führt zu Stop&Go über den Bahnhofplatz und zu gefährlichen Situationen mit Fussgängern, Bussen und Velos. Auch auf der Aarestrasse entstehen durch hohe Tempi und abbremsende Fahrzeuge gefährliche Situationen. Ziele: autofreier Bahnhofplatz, Seestrasse nur zur Feinerschliessung; Temporeduktion auf Aarestrasse zur Verflüssigung des MIV.	Stadt Thun
Aarestrasse	32	Verkehrsorientierung auf Aarestrasse muss beibehalten und wenn möglich verbessert werden: zentral zur Anfahrt/Wegfahrt der Parkhäuser, des Bahnhofes und für die Leistungsfähigkeit der abfliessenden Achse Maulbeerkreisel - Lauitor.	Stadt Thun
Generell			
Mobilitätsmanagement, Anteil MIV reduzieren, vor allem in Spitzenstunden	17, 18, 20, 25, 26, 30 Total 5	Mobilitätsmanagement-Massnahmen umsetzen. Die Auswertungen zu den Reisezeiten zeigen die Spitzenstundenproblematik auf. Es braucht unbedingt intelligente Verkehrslösungen und ein Verkehrsmanagement für die gesamte Agglomeration. Zukünftiges Verkehrswachstum verträglich gestalten. Fehlt leider als eigenes Massnahmenpaket, führt	Forumsprozess

Handlungsbedarf MIV	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		<p>aber zu weniger MIV, was für die wichtigen und nicht vermeidbaren MIV-Fahrten zu Verbesserungen (weniger Staus) führt. Ein paar Beispiele, die bei ÖV und LV Förderung nicht erwähnt wurden: Kommunikation, Hauslieferdienste, CargoHubs, Homeoffice, Co-Working. Siehe Smart City.</p> <p>Der Autoverkehr soll in der Innenstadt um mindesten weitere 40% abnehmen. Dies würde den übrigen Autoverkehr verflüssigen.</p>	
Berechenbarkeit des Reisezeitbedarfs erhöhen	20		Forumsprozess
Diverse Achsen			
Buchten an Bushaltestellen so lassen	2, 4, 5, 23 Total 4	<p>Diese sind zwingend beizubehalten, da anhaltende Busse den Verkehrsfluss stören, wenn sie nicht in einer Bucht halten (bspw. geplant bei der Haltestelle Lauenen in der Goldiwilstrasse). Aufhebungen sind unverständlich und führen zu deutlich längeren Wartezeiten und stockendem Verkehr. Bushaltestellen konsequent von der Strassenachse wegnehmen (auch beim Thunerhof) Die wenigen Buchten müssen unbedingt beibehalten werden, damit der Verkehrsfluss nicht noch mehr abnimmt.</p>	Strasseneigentümer (OIK I, Gemeinden)
Lichtsignalanlage General Wille-Strasse/Allmendstrasse: Allmendstrasse stadtauswärts	4, 8, 11, 12 Total 4	<p>Lange Wartezeiten / Buspriorität: Ersatz Lichtsignalanlage Allmendstrasse/Gen. Wille Strasse durch Kreisverkehr oder Unter- bzw. Überführung.</p> <p>Die Spurführung von Thun in Richtung Lerchenfeld/Bypass sowie von der General Guisanstrasse Richtung Lerchenfeld/Bypass ist zu überprüfen, damit weniger Wartezeiten entstehen.</p> <p>Allenfalls Optimierungsbedarf je nach Verkehrsfluss (Abends Stadtauswärts Richtung Lerchenfeld).</p> <p>Verkehrslast stadtauswärts an der Verkehrsampel ist zu ungleich verteilt.</p>	Forumsprozess

Handlungsbedarf MIV	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		Staugefahr in der HVZ bis Höhe Dufourkaserne.	
Überprüfung von niedrigen Geschwindigkeiten in der Region	17, 25, 33 Total 3	z.B. rechtes Seeufer, Seestrasse oder Dorfdurchfahrt Steffisburg	Strasseneigentümer (OIK I: Kantonsstrassen; Gemeinden: übrige Strassen) ggf. Forumsprozess
Signalisation Bernstrasse stadteinwärts, Beschilderung übersichtlicher für nicht Ortskundige	2, 29	Ortsfremde realisieren die Verkehrsführung im Berntorkreisel zu spät. Vorseinalisation Kreisel mit Fahrtrichtungen erforderlich. Grosse Tafel mit Verkehrsflussübersicht Stadtgebiet bei den Einfalltoren.	OIK I
Verkehrssituation Agglomeration (bspw. Erschliessung Industriezonen) Auswirkungen auf übriges Strassennetz	3, 19	Bypass und Co. lösen Problem in Innenstadt, aber nicht in Agglo, Es wird u.a. eine erhöhte Staubildung auf der Thunstrasse Richtung Ziegeleikreisel beobachtet. Die Verkehrsflüsse in der Region sind weiterhin periodisch zu analysieren und gegebenenfalls zu beeinflussen.	ERT -> Agglomerationsprogramm
Weitere Senkung des V85 auf der Schwäbisstrasse	1,	Die Messungen zeigen auf, dass die gefahrene Geschwindigkeit auf der Schwäbisstrasse immer noch deutlich zu hoch ist.	Gemeinde Steffisburg
Kyburgstrasse	21	Auf Kyburgstrasse wird schneller befahren und sie dient als Ausweichstrecke, wenn Berntor-> Coop stockt.	Stadt Thun
Schwäbis	7	Verkehrsberuhigende Inseln sind störend für Autoverkehr.	Gemeinde Steffisburg
Erleichterung des Verkehrsflusses in Richtung Steffisburg	24	Der Stau vor dem Laitorkreisel wird zusätzlich genährt durch den Verkehr, der vom Freienhof her kommend in Richtung Laitor -> Schlossbergkreisel -> Steffisburg fährt, weil wegen des Einbahnregimes die Alternativstrecke Kuhbrücke-Marktgasse nicht mehr befahrbar ist.	Forumsprozess
Durchsatz erhöhen Kreuzung Weststrasse-Burgerstrasse und Kreisel Burgerstrasse-Allmendingenallee	4	Rückstau Ampelanlage Weststrasse/ Burgerstrasse bis Kreisel Burgerstrasse/ Allmendingenallee. Dadurch Ausweichverkehr in Westquartier.	Stadt Thun
Kreuzung Stockhorn- / Mittlere Strasse	8,	Diese Kreuzung hat nach wie vor grosses Unfallpotential. Zeitnahe Überprüfung der Verkehrsmassnahmen.	Stadt Thun
Stau Frutigenstrasse, Bahnhofstrasse	9,	Verkehr stadteinwärts über Jungfraustrasse - Stockhornstrasse abführen -> bessere	ERT -> Agglomerationsprogramm

Dokument 2

Handlungsbedarf MIV	ID, Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		Signalisation beim Kreisel Frutigenstr. - Jungfraustrasse.	
Seestrasse	16	Kein Durchgangsverkehr, nur als Zubringer.	Stadt Thun
Durchgangsverkehr durch Allmendingen, Entlastung	10,	Seit Jahren nimmt der Zubringerverkehr zur Autobahn von den nahe liegenden Dörfern (Amsoldingen, Thierachern usw.) zu.	Stadt Thun, OIK I
Lüsslispange realisieren	10, 15,	Der Bau der Lüsslispange gibt eine Entlastung des Verkehrs Richtung Gwatt. Kreisel Pfandernstrasse-Weststrasse entlasten.	ERT ->Agglomerationsprogramm
Temporeduktion in Quartieren	15	Durchgangsverkehr auf die Hauptachsen verlagern.	Gemeinden
Ausweichverkehr durch die Wartstrasse	23	Dieser muss unterbunden werden; während Stauzeiten wird die Wart von zahlreichen Automobilisten aus Ausweichstrecke missbraucht.	Stadt Thun

Handlungsbedarf ÖV	Nennungen	Erklärungen	Zuständig
Bahnhof / Maulbeerplatz			
ÖV-Netz optimieren (mehr Durchmesserlinien für Busse, Linienführung prüfen, Tangentiallinien ausbauen, Entlastung Maulbeerkreisel)	2, 3, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 25, 30 Total 12	Mit Durchmesserlinien wird der Bahnhof als Warteraum entlastet, da er kein Start- und Endpunkt der Buslinien, sondern ein Zwischenhalt ist. Tangential-Linien ausbauen, Weniger Stau am Maulbeerkreisel verstetigt den Verkehr, Abhängigkeit STI vom Maulbeerplatz reduzieren. Die Buslinien sind immer noch nur auf den Bahnpendlerverkehr ausgerichtet. Man sollte mal alle Linien neu überdenken. Es gibt neue Quartiere usw.	ERT -> Agglomerationsprogramm, zusammen mit RVK5, Gemeinden
Block-Abfahrtszeiten der Busse am Bahnhof Thun	2, 3, 4, 8, 9, 18, 20, 22, 32 Total 9	Prüfen, ob eine gestaffelte Abfahrt der Busse am Bahnhof Thun machbar ist. Platzverhältnisse: Die Überbelastung Bahnhofstrasse/-platz, insbesondere in der Spitzenstunde am Abend, ist bekannt. Das Gleiche gilt für die Situation mit den knappen Bushaltekanten. Hier braucht es zeitnah Lösungen. Es stellt sich überdies die Frage, ob jede Buslinie auf die Nordseite des Bahnhofs geführt werden muss? Abfahrten Busse: wieso alle gleichzeitig? Dies gilt insbesondere für Linien, die von der Südseite des Bahnhofs zu- und wegfahren. Massierung des STI-Flottenverkehrs am Maulbeerplatz reduzieren.	RVK5, Stadt Thun
Konsequente ÖV-Bevorzugung auf städtischen Achsen, Priorisierung ÖV, Hofstettenstrasse, Fahrtrichtung Thun	18, 25, 26, 30, 31, 33 Total 6	Es braucht zwingend eine noch konsequentere ÖV-Bevorzugung auf allen städtischen Einfallachsen und in der Innenstadt. Dafür sind auch unkonventionelle, neue Lösungen zu prüfen. Z.B. die Nutzung der Gegenfahrbahn mittels intelligenter Verkehrssteuerung wie beispielsweise in Luzern oder z.B. eigene Spuren. Bus hält auf Fahrbahn oder Ampeln als Verkehrsmanagementmassnahmen. Der zusätzliche Verkehr muss vom	Forumsprozess

Handlungsbedarf ÖV	Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		Umweltverbund aufgenommen werden, zusätzlich soll der MIV abnehmen. Dazu muss der ÖV attraktiver werden. Modal Split muss sich zugunsten vom Umweltverbund verbessern. Beim ÖV ist auf Elektrofahrzeuge zu setzen. Elektronische Busspur prüfen.	
Fahrplantreue sicherstellen, Verspätungen minimieren, insb. Rechtes Thunerseeufer	13, 14, 17, 20, 26 Total 5	Bevorzugung ÖV weiter verbessern (Bus-Spur ab Hilterfingen-Kirche bis Thun-Hofstetten). Umstieg auf ÖV muss attraktiv sein: Busbevorzugung verstärken, z.B. eigene Spuren, Bushalte auf Fahrbahn oder Ampeln. Fahrplantreue der STI-Linien rechtes Seeufer stadteinwärts erhöhen.	Forumsprozess
Unterirdischer Busbahnhof	2, 5, 6, 22, 23 Total 5	Mit einem unterirdischen Busbahnhof findet a) eine Entflechtung der Verkehrsströme und b) eine direkte Entlastung des Maulbeerkreisels statt. Zudem: Attraktivierung des Bahnhofsvorplatzes als Begegnungszone. Gegebenenfalls kann der unterirdische Busbahnhof – bei entsprechender betrieblicher Planung – ausserhalb der Betriebszeiten als Busdepot genutzt werden (würde Aarestrasse-Maulbeerkreisel massiv entlasten). Bahnhof 2035 / Aarequerung Süd auf die Traktandenliste bringen. Unterirdische Sache wäre prüfenswert. Unterirdischer Bahnhof könnte Verkehr inkl. Maulbeerplatz entlasten und den Bahnhofplatz attraktiver machen	ERT -> Agglomerationsprogramm
Gesamtkonzept Bahnhof vorantreiben (bspw. Busbahnhof)	3, 6, 8, 27 Total 4	Bahnhof 2035 / Entflechtung ÖV im Raum Bahnhof. Bahnhofplatzstau muss verringert werden (Solothurn macht es vor).	Stadt Thun
Gedekte Wartebereiche Bahnhof und gut frequentierte Haltestellen, Fahrgastkomfort	3, 6, 26 Total 3		Stadt Thun
Erhalt aller Kiss & Ride Parkplätze beim Bahnhof	6		Stadt Thun
Leerfahrten, Dienstfahrten STI	9,	Leerfahrten, Dienstfahrten STI nicht während den	STI

Handlungsbedarf ÖV	Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		Stosszeiten.	
Innenstadt			
Rückstau für Busse auf Aarestrasse	31		Stadt Thun
Frutigenstrasse, Fahrtrichtung Thun	31	Durchgängige Busspur Frutigenstrasse-Rampenstrasse.	Stadt Thun
Aufhebung Haltestelle Lauitorkreisel L21/25	9		RVK5, Stadt Thun
Steffisburgstrasse vor Berntorkreisel	31	Haltestelle auf Strasse verlagern.	OIK I
Einbahnverkehr auch für Busse Abschnitt Lauitor-Freienhofgasse	5	Auch für den Bus Ringverkehr einführen - wie in allen Städten mit Ringverkehr üblich, d.h. kein Bus-Gegenverkehr im Lauitor-Freienhofgasse.	Forumsprozess
Thun Nord			
Tangentiallinie Steffisburg – Hast. Thun-Nord – Bus Steffisburg	19, 21, 25, 30 Total 4	Erschliessungslücken Zugstrasse und Verbindung zur geplanten S-Bahn-Haltestelle Thun Nord sicherstellen. Es gibt keine vernünftigen Buslinien, welche nicht via Bahnhof verkehren. Wenn ich vom Schwäbis nach Steffisburg, Hilterfingen oder ins Lerchenfeld will, ist das zu kompliziert.	RVK5, Gemeinden
Haltestelle Thun Nord	8, 17, 30 Total 3	Zughaltestelle im ESP Thun Nord bringt Entlastung u.a. im Busverkehr; S-Bahn Haltestelle kleine Allmend rasch umsetzen.	RVK5, ERT, Stadt Thun
Rechtes Seeufer			
Taktverbesserung am rechten Seeufer auf 10 Min.	17, 25, 30, 33 Total 4	Umsteigeeffekt nur mit Busbevorzugung.	Forumsprozess
Rechte Seeseite z.B. "mobility on demand" prüfen für Gebiete mit schlechtem oder kleinem ÖV Angebot Lösungen/Alternativen prüfen und umsetzen	17, 25, 33 Total 3	Entlastung rechte Seeseite.	RVK5, Gemeinden
ÖV: Staubildung Hofstettenstrasse eliminieren	32	Der strassengestützte ÖV ist genauso betroffen wie der MIV.	Forumsprozess
Diverse Orte			
Ringverbindung Lerchenfeld - Allmendingen - Gwatt	10, 15	Um von Allmendingen ins Gwatt oder Lerchenfeld zu kommen, muss der Umweg über den Bahnhof gemacht werden -> mit einer Ringverbindung nicht mehr. Verbindung Gwatt-Neufeld-Allmendingen verbessern.	RVK5, Stadt Thun
Haltestelle "Kleine Allmend" stadtauswärts am	11, 31	Rechtsabbiegender Verkehr Richtung	OIK I

Handlungsbedarf ÖV	Nennungen	Erklärungen	Zuständig
falschen Ort, Druckpunkt Kreuzung General-Wille-Strasse, Fahrtrichtung Lerchenfeld		Alpenbrücke behindert die Ausfahrt der STI Busse. Verlagerung Haltestelle nach Kreisel prüfen.	
Linie 4 im Lerchenfeld bis Bahngleis verlängern	3		RVK5, Stadt Thun
Erschliessung Industriezonen mit ÖV (Biergut, Schoren usw.)	3		RVK5, Stadt Thun
ÖV Richtung Lerchenfeld	12	Bemerkung: Verspätungen werden sich nach der Bauphase voraussichtlich reduzieren.	
Diverse Anliegen			
Smarte und alternative Beförderungsmittel im ÖV	2, 17	Elektrobusse (teilweise selbstfahrend), Seilbahnen, Hochtrassen etc.	RVK5, STI
Erhöhung des Bustaktes, insbesondere durch STI und verlängerte Betriebszeiten (Nacht)	2	Erhöhung der Benutzerattraktivität durch erhöhten Takt und längere Verfügbarkeit (Morgen- und Abendstunden); besserer Anschluss der «Randquartiere» Goldiwil oder Allmendingen/Amsoldingen.	RVK5, Stadt Thun
"Bericht Behinderungen der Busse des öffentlichen Verkehrs" der RVK OW	31	Aktualisierung und Umsetzung.	ERT -> Agglomerationsprogramm
Umstellung auf Elektrobusse	26	Lärmreduktion als Katalysator von städtischer Qualität durch z.B. Elektrobusse.	STI

Handlungsbedarf LV	Nennungen	Erklärungen	Zuständig
Velo Innenstadt - Velorouten			
Umsetzung MP1, Bahnhof – Selve – Schwäbis / Lerchenfeld	2, 6, 14, 16, 17, 20, 25, 26 Total 8	Veloweg Bahnhof – Selve, Netzlücke Bahnhof Thun / Selve / Schwäbis schliessen. Verbindung Bahnhof-Selve-Lerchenfeld Richtung Uttigen und Richtung Steffisburg/Heimberg. Verbindung Steffisburg, Thun (Lerchenfeld-Uetendorf), Oeffnung Uttigenstrasse für Velo.	Stadt Thun Gemeinde Steffisburg, OIK I -> ERT -> Agglomerationsprogramm
Fahrradstrecken in Aussenquartiere: Für Veloverkehr breitere Fahrspuren, Veloschnellbahnen und Velostrasse planen/umsetzen	2, 3, 10, 14, 16, 17, 18, 23, 25, 30, 33 Total 10	Expressrouten («express lane») nach holländischem Vorbild und Entflechtung von MIV und Nicht-MIV. Z.T. gibt es nur Velostreifen, die Strassen sind zu eng. Besonders katastrophal ist die Situation für Velofahrer, welche von Allmendingen nach Gwatt fahren wollen, dies ist während der Stosszeit lebensgefährlich! Damit überholen innerhalb Fahrrädern (e-Bike) möglich ist, Trennung von Velo und MIV auf grossen Achsen. Es braucht auf allen städtischen Einfallachsen sichere Velowege in und durch das Zentrum (Bahnhof/Innenstadt). Diese können auch über das untergeordnete Netz (Quartier-/Sammelstrassen) geführt werden, jedoch braucht es Massnahmen bei Verkehrsknoten. Zum Teil ist auch die Koexistenz Velo/Fussgänger problematisch (z.B. abschnitts-weise Aarequai, Bälliz). Konsequente Umsetzung des Massnahmenpakets 1: Schaffung von Fahrradstrecken im Gebiet der Innenstadt, aber auch in Aussenquartieren. Siehe Planung Kanton Bern und Idee separate Velo-Ringstrasse (Gwattstrasse-Burgerstrasse-Kleine Allmend-neue Brücke über Aare bei Neuer S-Bahnhaltestelle (Kleine Allmend). Velostrasse z.B. Länggasse und Allmendingeallee: Es müssten alle Massnahmen für den Langsamverkehr umgesetzt werden, damit der Anteil beim Langsamverkehr zunimmt und beim	Breite Radstreifen: Stadt Thun Vorrangrouten Velo: ERT, RK BM, OIK I, Gemeinden -> Agglomerationsprogramm

Handlungsbedarf LV	Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		MIV abnimmt.	
Direkte LV-Verbindung Göttibach - Bahnhof mit Aarequerung Thun - Süd "light", Umsetzung Fährersatz Schadau, Aarequerung für LV verbessern: neue, separate, sichere (über Kleistinseli-Seefeld)	2, 6, 8, 14, 17, 20, 23, 25, 30 Total 9	Querung Aarebecken mit Brückenbauwerk für Langsamverkehr, Kettenfähre Thun Schadau; Reduktion Langsamverkehr auf dem Aarequai: effizienter Langsamverkehrsübergang Bereich Schadau, Netzlücke Bächimatt / Scherzligen schliessen, Querung Aarebecken mit Brücke für Langsamverkehr realisieren (vgl. Projekt Pro Velo, Adrian Christen). Für Verbesserungen rechtes Thunerseeufer sehr wichtig, Querung Thun Süd / Velobrücke Bhf 2035.	Neue LV-Brückenverbindung: ERT -> Agglomerationsprogramm
Veloverbindung Schwäbis, Einmündung Radweg Mittelstrasse	1, 3, 19, 22 Total 4	Aufzeigen von Lösungen für den Langsamverkehr ab Einmündung Radweg in die Mittelstrasse bis zur Aarequerung (Richtung Innenstadt und Bahnhof). Querung Schwäbis dringend und wichtig, da viele so evtl. Velo nähmen. Zonenerweiterung Tempo 30-Zone im Zuge der Sanierung Schwäbisstrasse (eingereicht September 2020). Aufzeigen von Lösungen im Zusammenhang mit der Velovorrangroute Thun-Heimberg	ERT, RK BM, OIK I, Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg
Sichere/direkte Veloverbindung Thun nach Steffisburg	19, 25	Verbesserung der Sicherheit auf der Thunstrasse oder alternative Lösung. Steffisburg- und Thunstrasse sind von den unfallträchtigsten Strassen.	OIK I
Entflechtung Velo/MiV an den Einfallsachsen, Verkehrsampel Allmendstrasse	6, 12	Kreuzung General Wille – Allmendstrasse: Die Signalisation für Velofahrende ist unklar. Gesetzlich richtig ist, was von der Verkehrssicherheit die grössere Gefahr darstellt. Beim Überfahren des Rotlichts wird das Gesetz gebrochen, die Verkehrssicherheit ist allerdings grösser. Rechtliche Situation für Velo klar aufzeigen (Linksabbiegung von Bypass in Richtung Stadt wird auch von Lerchenfeld her benutzt).	Forumsprozess
Velo Innenstadt			
Maulbeerkreisel Velo	14	Entlastung des Maulbeerkreisels vom Veloverkehr	Stadt Thun

Handlungsbedarf LV	Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		(weniger Stau).	
Verkehrssicherheit Burgstrasse	26	Die Querung der Burgstrasse für FussgängerInnen ist zu verbessern (mind. 2 zusätzliche Fussgängerstreifen).	OIK I
Sicherheit Unterführungen Frutigenstrasse, Allmendstrasse, Pestalozzistrasse	26	Temporeduktion MIV mit 30er Zonen in den Unterführungen und in der Nähe von Schulhäusern. Qualitative Aufwertung der Unterführungen (Beleuchtung, Velostreifen).	Stadt Thun
Langsamverkehr rechtes Seeufer			
Aarequai / Mischzonen Fussgänger / Velo	9, 14, 2, 20, 23 Total 4	Klare Trennung Fussgänger - Velofahrer durch Wegmarkierung mit Farbe, Tempolimit auf Mischzonen (Velo/Fussgänger) für Velos z.B. 15km/h -> Smarte Trennung von Fussgängern und Fahrradfahrern. Konflikte Velo-/Fussverkehr am Aarequai und in Fussgängerzone reduzieren. Trennung von Fussgängern und Velofahrern dient der Reduktion des Unfallrisikos und fördert die gegenseitige Akzeptanz. Veloverkehr hat mit dem Biketrail nochmals zugenommen. Fahrverbot von E-Bikes mit gelber Nr.	Stadt Thun
Mittelinseln verengen die Fahrbahnen und stellen so eine unnötige Gefahrenquelle für Velofahrer dar	24, 34, 35, 36, 37, 38 39 Total 7	Unnötige Mittelinseln finden sich z.B. auf Hofstettenstrasse zwischen Bächimatt und Einmündung Riedstrasse, Kuhbrücke und Grabenstrasse vor Coop Kyburg. Mittelinseln auf der Hofstettenstrasse, die die Fahrbahn einengen und den Veloverkehr gefährden und den Auto-Verkehr (PW und OeV) damit verlangsamen.	Mittelinseln auf Hofstettenstrasse: OIK I Grabenstrasse: Stadt Thun
Göttibachsteg verbreitern und LV über Freienhofgasse zum/vom Bahnhof lenken	17	Heute staut sich Velo- und Fussverkehr auf der Brücke.	ERT -> Agglomerationsprogramm
Velokorridore Pendelverkehr rechte Seeseite-Steffisburg bauen	17	Attraktiverer LV: auch E-Bike ergibt Umsteigeeffekt.	Vorrangrouten Velo: ERT, OIK I, Gemeinden -> Agglomerationsprogramm
Wassertaxi vom Seeufer an den Bahnhof	17	Umsteigeeffekt (siehe Genf).	ERT -> Agglomerationsprogramm
Velo generell			
Velosicherheit generell verbessern,	30, 33	Velofahren muss so sicher sein wie möglich!	Eigentümer der LSA: OIK I, Stadt

Handlungsbedarf LV	Nennungen	Erklärungen	Zuständig
Veloführung bei grösseren Kreuzungen mit Ampeln		Bessere Markierungen für Velos, um Sicherheit beim Abbiegen zu steigern.	Thun
Langsamverkehr im gesamten Stadtgebiet stärken/priorisieren	26	Der zusätzliche Verkehr muss vom Umweltverbund aufgenommen werden, zusätzlich soll der MIV abnehmen. Dazu muss der LV attraktiver werden. Modal Split muss sich zugunsten vom Umweltverbund verbessern. Quantitativ: Verdoppelung Veloverkehr auf 20% der Fahrten innert 5 Jahren.	Qualität der Strassen: Strasseneigentümer Konzeptionell: ERT -> Agglomerationsprogramm
Veloabstellplätze	3, 30	Insbes. Bahnhof nach wie vor unbefriedigend: genügend Veloabstellplätze sind wichtig für mehr Velofahrende.	Stadt Thun
Sanierungsbedarf	3,	Teilweise Strassenbelag in sehr schlechtem Zustand.	Strasseneigentümer
Signalisation oder anderweitige Massnahmen prüfen	3,	Bspw. bei Einbahnstrasse mit Velogegenverkehr, insbes. bei Einmündung aus Querstrasse.	Strasseneigentümer
Kreisel, Velo	9	Viele Velofahrer scheinen keine Ahnung zu haben, wie man korrekt in einen Kreisel einfährt. Evtl. durch Strassensignalisation oder Kontrollorgane hinweisen. Viele Autofahrer haben ebenfalls keine Ahnung, wie sich ein Velofahrer korrekt in einen Kreisel einzuschleusen hat.	Kantonspolizei -> Verkehrsinstruktoren
Rechtsabbiegen bei Rot für Velos	33	Ampeln explizit kennzeichnen und Rechtsabbiegen bei Rot ermöglichen (bsp Gafner-Kreuzung).	Eigentümer LSA: OIK I, Stadt Thun
Fussverkehr Innenstadt / Quartiere			
Fussgänger Unterführung Bahnhofplatz Passagierstrom Bahnhof (Seestrasse) vom Strassenverkehr trennen,	4, 6		Stadt Thun
Fussgängerstreifen/Kreisel - blaue Wellen, z.B. Kreisel Schlossbergparking	5, 32	Fussgänger von den Kreiseln wegsetzen resp. durch blaue Wellen ersetzen oder auf Sinn überprüfen (v.a. die Mindestabstände einhalten) und einige auch ersatzlos aufheben. Fussgänger stehen direkt vor dem Kreisel und müssen unmittelbar beim Kreisel zweimal queren, um zum Spital zu gelangen. Prüfung der Anzahl Fussgängerstreifen auf den	Forumsprozess

Handlungsbedarf LV	Nennungen	Erklärungen	Zuständig
		verkehrsorientierten Achsen um die Innenstadt: Ausdünnung würde nicht nur dem Verkehrsfluss, sondern auch der Sicherheit der Fussgänger dienen.	
Gestalterische Aufwertung Innenstadtachsen	18, 26	Mit der Fussgängerzone Innenstadt und dem flächigen Queren (blaue Welle) konnten wichtige Verbesserungen erreicht werden. Mittels besserer Gestaltung könnte die Wirkung noch verstärkt werden. Die Innenstadt muss für den LV weiter aufgewertet werden. Die FV- und VF-Querungen müssen allgemein besser sein, die MIV-Tempi tiefer und die Sicherheit höher. Koexistenz der Verkehrsträger in der gesamten Innenstadt durch entsprechende Massnahmen: Begegnungszonen anstatt blauer Welle, 30er Zone in der Innenstadt, insbesondere auf der Aarestrasse, Bevorzugung der Velos durch Velospuren und Signalisation.	Stadt Thun
Begegnungszonen Raum Bahnhof und Raum Lauitor / Bälliz	2,	Attraktivierung der Innenstadt.	Stadt Thun, OIK I
Begegnungszone statt blauer Welle: Verbesserung Querung und Attraktivierung Freienhofgasse	26	Koexistenz der Verkehrsträger durch Begegnungszone anstatt blauer Welle. Markierung Velospur. Aufwertung/Entschleunigung durch Möblierung/Begrünung.	Stadt Thun
Begegnungszone	9	Vermehrte Kontrolle (zu schnelles Fahren, Abstellen nicht auf Velo-PP). Mehr Veloparkplätze schaffen -> v.a. im Sommer. Wildwuchs durch Falschparker verhindern.	Stadt Thun
Verbesserungen rund um den Bahnhof	25	Der Bahnhof ist aktuell für alle Verkehrsteilnehmenden sehr unübersichtlich. Es ist nur wenigen klar, wer wann Vortritt hat. Gerade für Auswärtige oder für jüngere und ältere Verkehrsteilnehmende ist das problematisch.	Stadt Thun
Vollständig verkehrsfreies Bälliz und Berntorgasse	3	Keine Kurzzeitparkplätze bei Krebsershaus. Keine Tagesparkplätze in Berntorgasse. Befristung Anlieferungszeiten. Müllabfuhr zu Randzeiten planen.	Stadt Thun

Handlungsbedarf LV	Nennungen	Erklärungen	Zuständig
Schulwegsicherheit			
Querungen der Schwäbisstrasse durch Schulkinder	1	Der Wegfall der Fussgängerstreifen in Kombination mit dem hohen Verkehrsaufkommen (DTV) und dem zu hohen V85 führt insbesondere für die Schulkinder vom Schulhaus Sonnenfeld (Kindergarten bis 4. Schuljahr) zu einer grossen, herausfordernden Situation beim Queren der Strasse. Die wichtigsten Querungsstellen – auf dem Weg zur Schule – befinden sich bei den zwei Mittelinseln (Schwäbisstrasse-Kirchfeldstrasse / Schwäbiskreisel Seite Stuckikreisel).	Gemeinde Steffisburg
Schulwegsicherheit Bernstrasse zur Schule Güzenen	1		OIK I, Gemeinde Steffisburg
Fussgängerstreifen beim Schulhaus Bernstrasse	21	Ich habe schon einmal mitgeteilt, dass ich über diesen neuen Fussgängerstreifen verwirrt bin. Man hat am gleichen Ort die Unterführung saniert und ich beobachte jeden Tag, dass Schüler nun über den Fussgänger gehen....	Kantonspolizei -> Verkehrsinstruktoren
Vermeehrt Begegnungszonen in Quartieren und Zentren	25. 33		Gemeinden
Diverse Anliegen			
Trottoirbreite, breitere Trottoirs (Freienhofgasse, Aarestrasse, ...)	10, 17	Ab 1.1.21 können Jugendliche auf dem Trottoier fahren, dies braucht mehr Platz für Fussgänger und jugendliche Velofahrer, Fussverkehr muss auch Platz haben.	Strasseneigentümer
Fussgängerüberquerungen wenn möglich mit Mittelinsel	10,	Ältere Fussgänger brauchen länger, um eine Strasse zu queren, eine Mittelinsel gibt ihnen dabei Sicherheit!	Strasseneigentümer
gegenseitige Rücksichtnahme fördern	29	Nicht einfach den Vortritt erzwingen, sondern Verkehr fliessen lassen.	Gesellschaft
Transitrouten für Fussgänger (u.a. Wanderer)	2,	Unterstützung des Langsamverkehrs durch gezielte Information (Info-App, Wegweiser).	Gemeinden
Trennung von MIV und Langsamverkehr	15	Kennzeichnung einer Gemeinschaftszone für Fussgänger und Velofahrer auf allen Strassen ohne Trottoir.	Strasseneigentümer
Elektrotrottinnettes müssen eine Regelung erfahren	27		Gesetzgeber: Bund