Kanton Bern
Canton de Berne

Verkehrssituation Thuner Innenstadt und Hofstettenstrasse/rechtes Thunerseeufer

Forumsprozess 2020/2021

Zusammenfassung als Ergebnissicherung

Version	Änderung
05.01.2022	Erstausgabe
12.01.2022	Kap. 15 Adressliste der Teilnehmenden

Herausgabe: Bau- und Verkehrsdirektion / Tiefbauamt / Oberingenieurkreis I 12.01.2022

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
2.	Chronologie der Veränderungen am Strassensystem und des Monitorings	3
2.1	Strassenzustand	3
2.2	Verkehrsmonitoring	4
3.	Ausgangslage und Prozessgestaltung	4
3.1	Ausgangslage	4
3.2	Vorgehen beim partizipativen Forumsprozess	8
3.3	Forumsteilnehmende	8
3.4	Spielregeln für den Prozess	8
4.	Forum 1 – 2. September 2020	9
4.1	Inhalt des Prozesses	9
4.2	Verkehrsmonitoring	9
4.3	Feststellungen der Teilnehmenden	10
5.	Forum 2 – November 2020 – 2 Online-Umfragen	12
5.1	Forumsteilnehmende	12
5.2	Inhalt	12
5.3	Ergebnisse	12
6.	Forum 3 – 27. Januar 2021 (Zoom-Meeting)	16
6.1	Forumsteilnehmende	16
6.2	Inhalt	16
7.	Vorgespräche – Februar/März 2021	17
8.	Runder Tisch 1 – 11. Mai 2021	18
8.1	Delegierte	18
8.2	Inhalt	18
8.3	Ergebnisse	19
8.4	Auftrag zur Rückkoppelung in den Institutionen	20
9.	Runder Tisch 2 – 1. Juli 2021	21
9.1	Delegierte	21
9.2	Inhalt	21
9.3	Ergebnisse	21
10.	Runder Tisch 3 – 30. August 2021	24
10.1	Delegierte	24
10.2	Inhalt	24
10.3	Ergebnisse	25
10.4	Auftrag zur Rückkoppelung	26
11.	Runder Tisch 4 – 22. September 2021	27
11.1	Delegierte	27
11.2	Inhalt	27
11.3	Ergebnisse	28
11.4	Auftrag zur Rückkoppelung	30
12.	Aussprache – 29. Oktober 2021	31
12.1	Teilnehmende	31
12.2	Zweck	31
12.3	Wesentliche Beschlüsse	31
13.	Runder Tisch 5 – 8. November 2021	32
13.1	Delegierte	32
13.2	Inhalt	32
13.3	Rückkoppelung	32
13.4	Fazit	33
14.	Umsetzung der Sofortmassnahmen	34
14.1	Sofortmassnahmen des Kantons	34
14.2	Unterstützende Massnahmen der Stadt Thun	34
14.3	Schutz der Wohnquartiere vor Ausweichverkehr	35
15.	Adressliste der Teilnehmenden am Forum	36

1. Einleitung

Die vorliegende Zusammenfassung soll es den Forumsteilnehmenden erlauben, einen raschen Überblick über den Ablauf, die wichtigsten Aspekte und Ergebnisse des Forumsprozesses zu gewinnen.

Der Fokus der Zusammenfassung liegt auf den zentralen Forderungen resp. Fragen, die zum Durchführen des Prozesses führten:

- Stausituation Hofstettenstrasse
- Einbahnregime Innenstadt

Den an den Forumsveranstaltungen und an den Runden Tischen Teilnehmenden resp. teilnehmenden Delegierten wurden die jeweiligen Protokolle, Präsentationen und Medienmitteilungen im Anschluss an die Veranstaltungen zugestellt.

2. Chronologie der Veränderungen am Strassensystem und des Monitorings

2.1 Strassenzustand

▪ Juli 2014	Baubeginn Bypass
▪ 9. November 2017	Inbetriebnahme Bypass Thun Nord
▪ 25. April 2018	Beginn Baustellen Berntor/Lauitorstutz, 1. Etappe (Einbahnregime auf Aarequerungen und Burgstrasse)
▪ 12. November 2018	Ende Baustellen Berntor/Lauitorstutz, 1. Etappe (Einbahnregime Bypass - Burgstrasse zweispurig befahrbar; Provisorien Berntor/Lauitorstutz und Baustelle Burgstr. 2)
▪ 10. November 2018	Inbetriebnahme PH Schlossberg
▪ 11. März 2019	Beginn Baustellen Berntor/Lauitorstutz, 2. Etappe (Einbahnregime auf Aarequerungen und Burgstrasse)
▪ 29. Juni 2019	Ende Baustellen Berntor/Lauitorstutz (Einbahnregime Bypass - Burgstrasse zweispurig)
▪ Ca. August 2019	Ende Verkehrsbehinderungen
▪ 13. August 2019	Stockhornstrasse: Fahrtrichtung Steffisburg gesperrt (Baustelle während ca. 6 Wochen)
▪ Anfang Oktober 2019	**Normalzustand mit Bypass und Einbahnregime**
▪ 19. April bis September 2021	Baustelle General Wille Strasse/Burgerallee (einspurige Verkehrsführung mit LSA)
▪ 3. Mai 2021	Beginn Baustelle Schwäbisstrasse (Einbahn)
▪ Feb. 2022 bis Apr. 2022	Baustelle Schwäbisstrasse (Vollsperrung)
▪ Juni 2022	Ende Baustelle Schwäbisstrasse
▪ Ab 2022	Weitere für das System relevante Baustellen siehe www.verkehrszukunft-thun.ch
▪ 03.12.2021 – Januar 2022	Inbetriebnahme prov. Sofortmassnahmen gem. Entscheid am Runden Tisch

2.2 Verkehrsmonitoring

Folgende Messreihen wurden durchgeführt bzw. sind geplant:

- Mai/Juni 2014 — Nullmessung vor Baubeginn Bypass Thun Nord
- 14.08. bis 22.09.2017 — Verbindungsstrasse Autobahnzubringer – Stockhornstrasse bereits in Betrieb
- 26.02. bis 22.03.2018 — Bypass in Betrieb, ohne Einbahnregime, keine Baustellen
- 18.01. bis 15.02.2019 — Bypass, Einbahnregime und PH Schlossberg in Betrieb, keine Baustellen
- 23.01. bis 16.02.2020 — Bypass, Einbahnregime und PH Schlossberg in Betrieb, keine Baustellen
- 26.02. bis 22.03.2022 — geplante Erfolgskontrolle Sofortmassnahmen (während Vollsperrung Schwäbisstrasse)

3. Ausgangslage und Prozessgestaltung

3.1 Ausgangslage

In den Jahren 2002/03 wurde die Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun (GVS) von einem Forum, das sich im Wesentlichen aus den gleichen rund 40 Institutionen zusammensetzt wie das jetzige, erarbeitet. Es wurden gemeinsame Verkehrsziele und Massnahmenpakete (MP) definiert. Vieles, das bis anhin in und rund um Thun realisiert wurde, sind Massnahmen der GVS (vom Uferweg Bahnhof - Schadau über den Parkhausring, das Parkleitsystem, Busspuren, Buspriorisierungen und Taktverdichtungen auf verschiedenen STI-Linien (alle MP 1) bis zum Bypass Thun Nord und dem Einbahnregime). Noch nicht vollständig umgesetzt sind insbesondere Langsamverkehrs- (z.B. Veloverbindung Bahnhof – Selve) und verschiedene Verkehrsmanagementmassnahmen.

Die Zielsetzungen des MP 2 (Entlastung der innerstädtischen Aarequerungen um 40 %, Entlastung der Bernstrasse zur Stauverminderung für den Pendlerverkehr) können nur mit dem Bypass Thun Nord zusammen mit dem Einbahnregime erfüllt werden. Ohne Einbahnregime ist die Entlastungswirkung in der Innenstadt nur ca. 10 % anstatt der festgelegten und auch erreichten 40 %. Zudem ist die Entlastungswirkung ein wesentliches Element, das zur Umweltverträglichkeit des Projekts Bypass Thun Nord beitrug.

Hinweis zum MP 3 (Aarequerung Süd): Die Frage nach einem Bedürfnis für eine verkehrsarme Freienhofgasse und somit für eine Aarequerung Süd (Bereich Thunerhof/Göttibach - Mönchplatz/Seefeldstrasse) solle nach der Umsetzung aller Massnahmen der MP 1 und 2 durch das Forum GVS diskutiert und beurteilt werden.

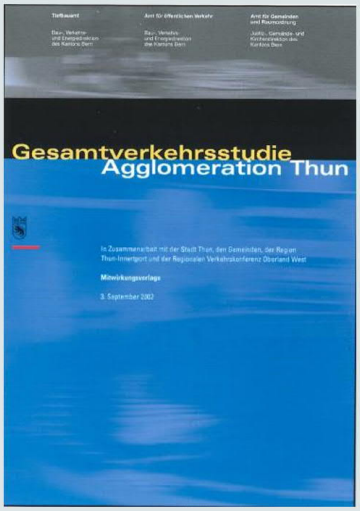
Hinweis zum MP 4 (Hübelitunnel): Das Forum GVS erachtete die Notwendigkeit für einen Hübelitunnel auch wegen der vergleichsweise geringen Siedlungsentwicklung am rechten Thunerseeufer als nicht gegeben. Es empfahl aber, den Korridor raumplanerisch langfristig zu sichern, was erfolgt ist.

Die Gesamtverkehrsstudie wurde in einem ersten Schritt in das Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun (AP 1. Generation, 2007) und in einem zweiten Schritt in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland West (RGSK) überführt. Das AP wurde vom Bund genehmigt und bildet die Basis für die Subvention von Verkehrsinfrastrukturmassnahmen durch den Bund und Kanton. Das RGSK wurde als behördenverbindlicher Richtplan durch den Kanton genehmigt. Beide Planungsinstrumente wurden seither unter Federführung des Entwicklungsraums Thun (ERT) alle vier Jahre weiterentwickelt. Die Instrumente können auf der Webseite des ERT eingesehen werden.

Seit der Inbetriebnahme des Bypass Thun Nord und des Einbahnregimes wird teilweise heftige Kritik am neuen Verkehrsregime geäussert, insbesondere von Exponenten des rechten Seeufers. Verkehrsteilnehmer nehmen eine Verschlechterung der Verkehrssituation im abendlichen Stossverkehr vom rechten Ufer stadteinwärts wahr. Teilweise monieren sie Umwegfahrten wegen des Einbahnregimes. Der parlamentarische Vorstoss von Grossrätin M. Amstutz, das Einbahnregime sei aufzuheben, wurde vom Grossen Rat im 2019 abgelehnt (s. S. 6, Motion 144-2019).

Die Kritik wurde gehört und ernst genommen. Deshalb initiierte der Oberingenieurkreis I den Forumsprozess. Denn bei möglicherweise weitreichenden Entscheiden gilt es, nicht alleine die sehr wohl berechtigten Interessen der Autofahrenden und ÖV-Benutzenden zu berücksichtigen, sondern auch die ebenso berechtigten Interessen, die mit der vom MIV entlasteten Innenstadt zusammenhangen. Die Lösungsfindung soll mit den ca. 40 Institutionen, die an der GVS mitarbeiteten und sie verabschiedeten, und den Kritikern/Petitionären in einem partizipativen Forumsprozess erarbeitet werden.

Ausgangslage I



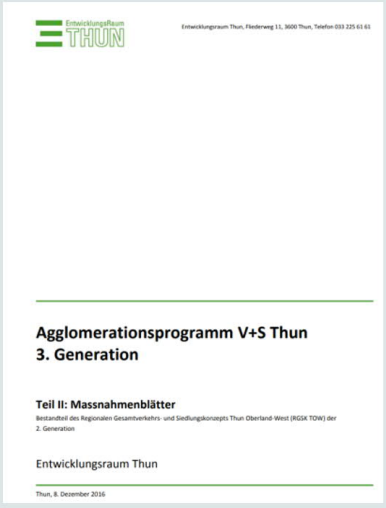
Folgerungen:

Die Gesamtverkehrsstudie kommt zum Schluss, dass in einer **1. Phase** die vorhandenen Strassen optimaler zu nutzen sind und der öffentliche Verkehr sowie der Velo- und Fussgängerverkehr ausgebaut werden sollen (Massnahmenpaket 1). In einer **2. Phase** sollen neue Strassen und eine Aarequerung im Norden der Agglomeration das stetig wachsende Verkehrsaufkommen aufnehmen. Mit flankierenden Massnahmen wie Verkehrslenkung in den Ring von Parkhäusern am Rand der Innenstadt und einem Einbahnverkehrsregime auf den Innenstadtbrücken soll die Innenstadt vom Personenwagen-Verkehr entlastet werden (Massnahmenpaket 2). In einer **3. Phase** soll über eine neue Aarequerung im Süden (Massnahmenpaket 3) eine weitere Entlastung erreicht und in der Freienhofgasse eine verkehrsarme Zone eingerichtet werden.

Eine **laufende Erfolgskontrolle** der realisierten Projekte bildet die Grundlage für die Realisierung von weiteren Massnahmen (Abbildung zur zeitlichen Abfolge der Mass-

3

Ausgangslage II



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)

4

Ausgangslage III

Verbreitete Unzufriedenheit mit Einbahnregime (insbesondere rechtes Thunerseeufer, Gewerbekreise), diverse politische Vorstösse auf Kantons- und Gemeindeebene

5

Ausgangslage IV

- Bypass Thun Nord → seit Ende 2017 in Betrieb
- dazu Einbahnregime in der Thuner Innenstadt → seit Ende 2018
- **Motion 144-2019 Amstutz** (Sigriswil, SVP) vom Juni 2019
- Vom Grossen Rat am 27.11.2019 behandelt. Punkte 1, 2 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 Lauitorkreisel (Postulat)**
3. Aufhebung des Einbahnregimes
4. Tunnel/Nordumfahrung für den Verkehr von der rechten Thunerseeseite

6

Ausgangslage V

Verbesserung des Verkehrsflusses beim Lauitorkreisel

- Januar 2020: **Zustimmung** des Baudirektors Christoph Neuhaus zum weiteren Vorgehen mit **Forumsprozess**
- Planung und Durchführung Forumsprozess: April bis November 2020
- **Änderung** des Zeitplans aufgrund Covid-19, **neu:**
  - Forum 1: 2. September 2020
  - Forum 2: 11. November 2020
  - Forum 3: 27. Januar 2021
  - Forum 4: 24. März 2021 (Reserve)

7

Ausgangslage VI

Inhalt des Forumprozesses

- Es geht nicht um die Frage einer Aarequerung Süd bzw. der «Vision Bahnhof Thun 2035» → Sache des Agglomerationsprogramms unter Federführung des ERT
- 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

8

3.2 Vorgehen beim partizipativen Forumsprozess

- Analyse der jetzigen Situation
- Verbesserungsbedarf und Ziele festlegen
- Verbesserungsmassnahmen diskutieren
- Empfehlungen des Forums bezüglich Verbesserungsmassnahmen an Kanton Bern und Stadt Thun

3.3 Forumsteilnehmende

Folgende Institutionen wurden am 13. Januar 2020 vom Oberingenieurkreis I zur Mitarbeit am Forumsprozess eingeladen:

vom Forum GVS

- Gemeinderäte der Agglomerationsgemeinden inkl. Sigriswil
- Die politischen Parteien von Thun
- Quartierleiste von Thun und Steffisburg
- Organisationen aus Wirtschaft, Tourismus und Verkehr von Thun

und zusätzlich

- Schulverband Hilterfingen
- Hilterfingen-Hünibach-Oberhofen Tourismus
- Gewerbeverein Oberhofen Hilterfingen Hünibach
- Gewerbeverein Sigriswil
- Petitionäre vom rechten Seeufer
- «und» das Generationentandem

Sie wurden gebeten, maximal zwei Vertreter oder Vertreterinnen zu benennen, welche die Interessen ihrer Institution wahrnehmen werden.

Die Prozessleitung oblag:

- Markus Wyss (Kreisoberingenieur; Auftraggeber)
- Konrad Hädener (Gemeinderat Stadt Thun; Auftraggeber)

unter Mithilfe von:

- Suzanne Michel (Kommunikation, Moderation)
- Walter Schaufelberger (Verkehrsexperte; B+S Ingenieure AG)
- Ursula Gertsch (Protokollführerin; rundum mobil GmbH)

Die vollständige Liste der Teilnehmenden ist am Schluss des Dokuments vorhanden.

3.4 Spielregeln für den Prozess

- Eigene Erfahrung einbringen
- Eigene Organisation vertreten (bei Bedarf Rücksprache nehmen)
- Fairness im Umgang mit Medien – diese sind an den Foren nicht präsent und werden 1 bis 2 Tage nach dem jeweiligen Forum mit einer Medienmitteilung informiert.

4. Forum 1 – 2. September 2020

4.1 Inhalt des Prozesses

Im Forumsprozess geht es nicht um die Frage der grossen Massnahmen (Aarequerung Süd resp. Vision Bahnhof Thun 2035, Hübelitunnel u.dgl.). Es geht um die Kritik am heutigen Verkehrsgeschehen, namentlich um die Stauerscheinungen auf der Hofstettenstrasse und um das Einbahnregime, letztlich auch um die Frage der Entlastung der Innenstadt. Die konzeptionellen Arbeiten am Gesamtverkehrssystem, bei denen es auch um die grossen Massnahmen geht, werden im Rahmen der alle vier Jahre anstehenden Aktualisierung des Agglomerationsprogramms durchgeführt.

Das erste Forum dient einer Auslegeordnung. Es soll definiert werden, wo sich die Verkehrssituation seit 2014 verbessert hat und wo verschlechtert.

4.2 Verkehrsmonitoring

Vollständige Dokumentation siehe [Verkehrskonzept (verkehrszukunft-thun.ch)]

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

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
A6 Zubringer – Bächimatte	11:57	7:18	7:39	7:15
A6 Zubringer → Stuckikreisel	6:08	2:06	2:08	2:25
A6 Zubringer → Zulgkreisel	2:45	2:11	2:21	--
Stuckikreisel → Lauitor	3:51	3:21	3:41 Provisorien Lauitor-Berntor	3:21

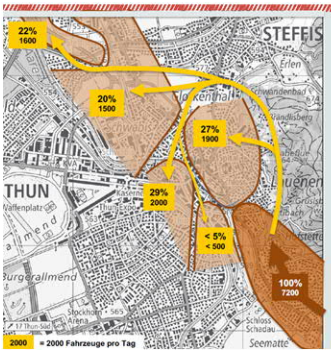
Reisezeiten MIV (17.00 bis 18.00 Uhr, werktags)

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

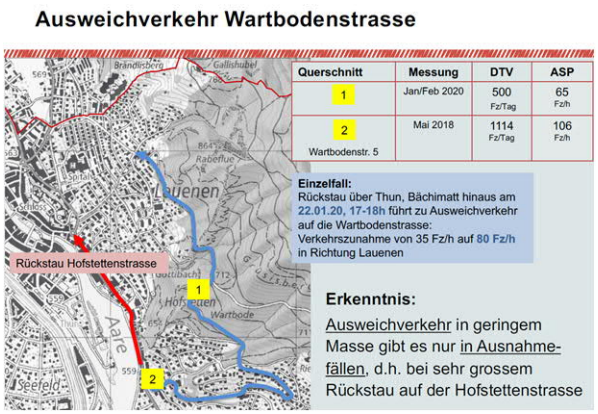
Reisezeiten MIV: Einbahnregime

(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
Lauitor-Guisanplatz	4:07	2:04	4:34	2:24
Guisanplatz-Lauitor	5:44	2:00	5:17	2:13
Lauitor-Maulbeerplatz	2:09	1:02	4:53	1:45
Maulbeerplatz-Lauitor	2:37	1:06	2:19	0:48

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 Maulbeerkreisel bzw. in den Raum Bahnhof



4.3 Feststellungen der Teilnehmenden

Im Vergleich zur Vergangenheit vor der Inbetriebnahme des Bypass Thun Nord und des Einbahnregimes schätzen die Teilnehmenden die Veränderungen wie folgt ein:

4.3.1 Verbesserungen

LV

- Fussgängerzone Innenstadt
- Raum Bälliz/Lauitor Verbesserung auch für Fussgänger
- Parkhausring bewährt sich, dadurch angenehmere Innenstadt, Verbesserungen für Zufussgehende und Velofahrende, auch vom/zum Spital
- Veloverkehr Richtung Stadt (Hofstettenstrasse und Quai) und Spital (Lauitorstutz)
- Abstellplätze für Velos Raum Bahnhof Nordseite (Bike+Ride)
- Generell: Einbahnregime

MIV

- Bypass Thun Nord (direkterer Anschluss an Autobahn, gut für Fahrten Richtung Bern und Raum Lerchenfeld – Steffisburg)
- Deutliche Entlastung Bernstrasse
- Nord-Süd Verbindung (Steffisburg – Hünibach)
- Turbokreisel (Glättimühlekreisel) = klare Verkehrssituation
- Parkhausring – Entlastung, insbesondere Schlossberg-Parking
- Schwäbis vom MIV entlastet
- Innenstadt: generell flüssigerer Verkehr
- Autofreie Zone Innenstadt (Bälliz) / blaue Welle

ÖV

- 10-Minuten Takt Linie 1 und 3 bewährt sich
- Fahrplan für späte Verbindungen
- ÖV-Achsen: Bernstrasse, Freienhofgasse bis Bahnhof; Kuhbrücke – Steffisburg; Aarestrasse auswärts

4.3.2 Verschlechterungen

LV

- Verkehrssituation KVA-Kreuzung (Allmendstrasse/Gen. Wille Strasse) – Verunsicherung und z.T. Angst als Velofahrerin
- Fussgängerstreifen zu nahe an Kreisel (Burgstrasse)
- Gefahr für Velofahrende bei Fussgängerschutzinseln auf der Hofstettenstrasse, weil Radstreifen unterbrochen wurde
- Anteil Langsamverkehr im Vergleich zu MIV hat abgenommen (ModalSplit-Verschlechterung als einzige Agglomeration im Kanton Bern)
- Zugänglichkeit mit Velo in die Stadt (Stichworte: Sicherheit, Direktheit, Querungen, Parkierung)
- Verbindung Schoren sowohl für LV und MIV

MIV

- Stau rechte Seeseite (öfter, länger)
- Verkehrsfluss Lauitorkreisel
- Problem Aarestrasse/Lauitor
- Längere Wegstrecken für KMU wegen Einbahnregime
- Längere Wege für MIV wegen Einbahnregime
- Unnötiger Umweg Richtung Gwatt
- KVA-Kreuzung: Stau auf Allmendstrasse stadtauswärts
- Einfahrt Schlossberg-Parking führt zu stockendem Verkehrsfluss
- Schlossberg-Parking wird auch von Verkehrsteilnehmenden der linken Aare-Seite benutzt anstatt das Bahnhof-Parking (City Süd)
- Behinderung des Verkehrs bei Einfahrt in Berntorplatz von der Burgstrasse her durch die zwei aufeinanderfolgenden Fussgängerstreifen
- Nadelöhr Grabenstrasse – Rückstau bis Burgstrasse
- Behinderung MIV Maulbeerkreisel wegen 10-min Takt der Busse
- Ausweichverkehr in Quartiere (Oberhofen, Hilterfingen, Schwäbis, Wartboden)
- Kapazität Kreisel Schlossberg (zu klein dimensioniert) – Suchverkehr im Quartier
- Schwäbisstrasse: zu viel Schleichverkehr
- Frutigenstrasse: Stau zu Stosszeiten (stadteinwärts)
- Allmendingen, Autobahnzubringer, Thierachern-Gwatt: mehr Verkehr -> Überlastungen

ÖV

- Gesamte Stausituation rechte Seeseite, längere Fahrzeiten, viel Verspätungen
- Überlastung Maulbeerkreisel durch gleichzeitiges Losfahren einer Vielzahl von Bussen
- Bahnhofplatz: Situation schlechter wegen Durchfahrt MIV über Bahnhofplatz
- Allmendstrasse / Aarestrasse Richtung Bahnhof - Fahrplaneinhaltung

5. Forum 2 – November 2020 – 2 Online-Umfragen

Aufgrund der Corona-Pandemie wurde das zweite Verkehrsforum Thun von Mitte November in Form zweier Umfragen unter den 40 beteiligten Institutionen durchgeführt.

5.1 Forumsteilnehmende

- 7 Gemeinden (Thun, Steffisburg, Sigriswil, Oberhofen, Hilterfingen, Heimberg, Uetendorf, Thierachern)
- 9 Parteien (SVP, SP, Grüne, FDP, EVP, EDU, Grünliberale, CVP, Junge Grüne)
- 7 Leiste (Aare, Allmendingen, Lauenen-Hofst.- Ried, Lerchenfeld, Neufeld, Goldiwil, Westquartier)
- 3 Wirtschaftsinstitutionen (IGT, Wirtschaft Thun Oberland, Thun KMU)
- 5 Verkehrsinstitutionen (STI, Transportgewerbeverband Thun Oberland, Pro Velo Thun, VCS, TCS)
- 2 Diverse (RVK5, Petitionäre)

5.2 Inhalt

Offene Fragen vom Forum 1 bezüglich der Verkehrsentwicklung geklärt:

- Plausibilisierung der Verkehrsabnahme auf der Hofstettenstrasse
- Variabilität der Reisezeiten auf der Hofstettenstrasse vor/nach Inbetriebnahme Bypass und Einbahnregime
- Abschätzung der Stauzeiten auf der Achse Hofstettenstrasse – Berntor

Die erste Onlineumfrage umfasste Fragen zu

- Welche Qualitäten der heutigen Situation sollen bestehen bleiben
- Welchen Handlungsbedarf betreffend MIV, ÖV, LV, Fussverkehr sehen die Teilnehmenden

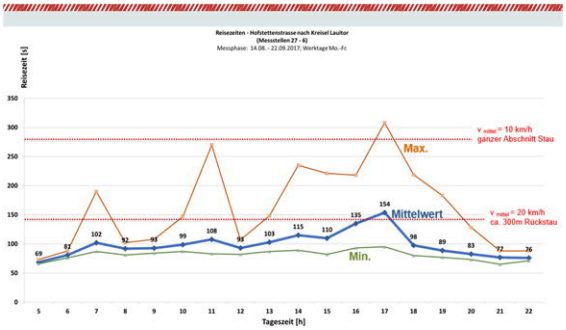
Pro Institution wurde eine konsolidierte Umfrage abgegeben.

Auf Basis der eingegangenen Antworten wurde eine zweite Onlineumfrage erstellt, in welcher Verkehrsziele vorgeschlagen wurden. Die Institutionen sollten dazu Stellung nehmen, allenfalls eigene resp. neue Ziele formulieren.

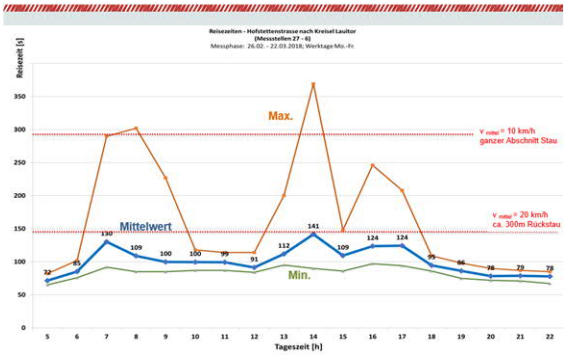
5.3 Ergebnisse

Offene Fragen - zusätzliche Auswertungen Verkehrsmonitoring

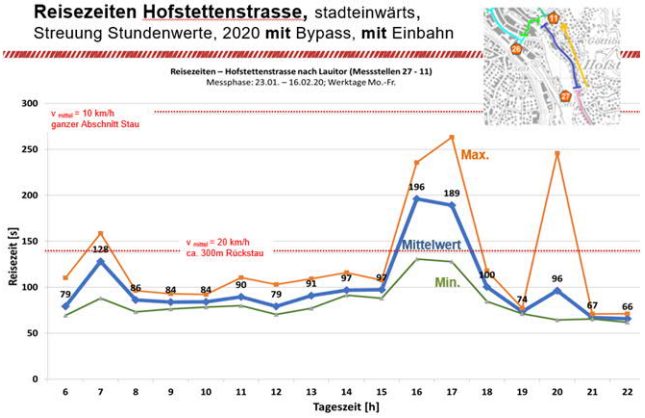
Reisezeiten Hofstettenstrasse, stadteinwärts, Streuung Stundenwerte 2017**ohne** Bypass, **ohne** Einbahn



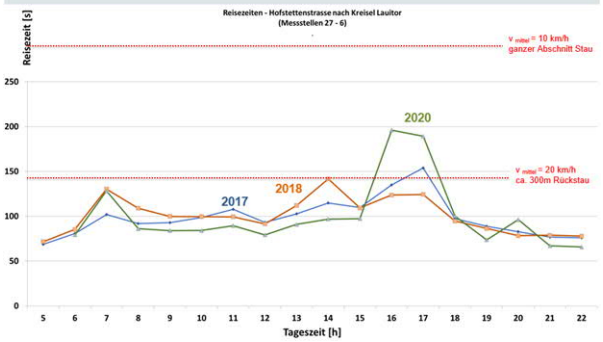
Reisezeiten Hofstettenstrasse, stadteinwärts, Streuung Stundenwerte 2018 **mit** Bypass, **ohne** Einbahn



Reisezeiten Hofstettenstrasse, stadteinwärts,
Streuung Stundenwerte, 2020 **mit** Bypass, **mit** Einbahn



Reisezeiten Hofstettenstrasse, stadteinwärts, durchschnittliche Stundenwerte, Vergleich 2017 – 2018 – 2020



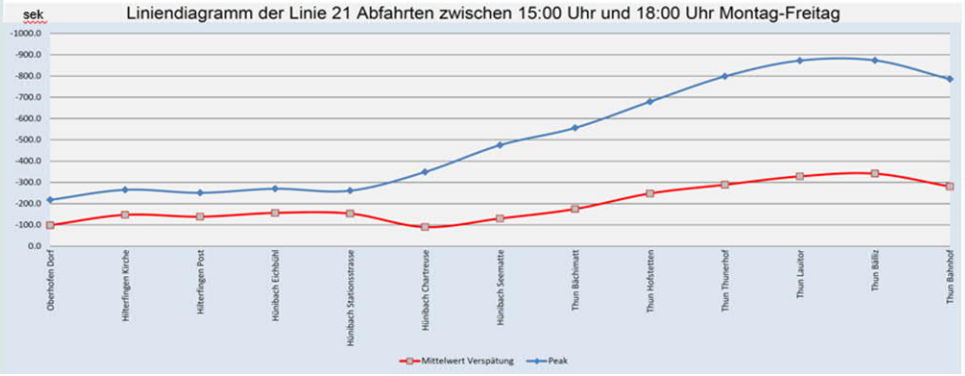
Pünktlichkeit STI Linie 21, werktags, 1500 bis 1800h
2020 **mit** Bypass, **mit** Einbahn

Pünktlichkeitsstatistik Linie 21 Kalenderwoche 37 Montag bis Freitag inklusive Peaks

Datumsbereich: 07.09.2020-11.09.2020 Montag-Freitag KW37 — Kurse mit Abfahrt zwischen 15:00 Uhr - 16:00 Uhr	Mittelwert Verspätung in sek.	
	Ankunft	Ankunft Peak
Oberhofen Dorf	-71.1	-259.0
Hilterfingen Kirche	-125.3	-326.0
Hilterfingen Post	-118.4	-352.0
Hünibach Eichbühl	-140.3	-397.0
Hünibach Stationsstrasse	-132.2	-382.0
Hünibach Chartreuse	-75.1	-309.0
Hünibach Seematte	-91.9	-307.0
Thun Bächimatt	-86.0	-312.0
Thun Hofstetten	-102.5	-314.0
Thun Thunerhof	-111.6	-308.0
Thun Lauitor	-132.5	-403.0
Thun Bälliz	-144.8	-414.0
Thun Bahnhof	-89.9	-335.0

Datumsbereich: 07.09.2020-11.09.2020 Montag-Freitag KW37 — Kurse mit Abfahrt zwischen 16:00 Uhr - 17:00 Uhr	Mittelwert Verspätung in sek.	
	Ankunft	Ankunft Peak
Oberhofen Dorf	-57.7	-218.0
Hilterfingen Kirche	-107.9	-265.0
Hilterfingen Post	-103.8	-251.0
Hünibach Eichbühl	-121.5	-270.0
Hünibach Stationsstrasse	-124.4	-261.0
Hünibach Chartreuse	-123.4	-349.0
Hünibach Seematte	-164.6	-475.0
Thun Bächimatt	-233.5	-556.0
Thun Hofstetten	-342.2	-679.0
Thun Thunerhof	-409.2	-798.0
Thun Lauitor	-469.7	-872.0
Thun Bälliz	-481.9	-873.0
Thun Bahnhof	-402.4	-785.0

Datumsbereich: 07.09.2020-11.09.2020 Montag-Freitag KW37 — Kurse mit Abfahrt zwischen 17:00 Uhr - 18:00 Uhr	Mittelwert Verspätung in sek.	
	Ankunft	Ankunft Peak
Oberhofen Dorf	-169.7	-604.0
Hilterfingen Kirche	-210.4	-618.0
Hilterfingen Post	-195.2	-608.0
Hünibach Eichbühl	-209.0	-616.0
Hünibach Stationsstrasse	-204.8	-602.0
Hünibach Chartreuse	-72.6	-245.0
Hünibach Seematte	-136.6	-304.0
Thun Bächimatt	-209.9	-468.0
Thun Hofstetten	-307.1	-727.0
Thun Thunerhof	-355.6	-806.0
Thun Lauitor	-393.1	-857.0
Thun Bälliz	-406.9	-882.0
Thun Bahnhof	-335.2	-852.0



Reisezeiten Hofstettenstrasse, stadteinwärts, durchschn. Stundenwerte Fazit

Durchschnittswerte

- bis am frühen Nachmittag (07 bis 15h) hat die durchschnittliche Reisezeit 2020 im Vergleich zu 2017 und 2018 deutlich abgenommen, die Reisezeit ist in dieser Zeitspanne stabiler geworden
- längere Reisezeiten haben sich im 2020 im Vergleich zu 2017 vom Abend gegen Mitte Nachmittag verschoben
- in dieser Zeitspanne (ca. 1530 - 1730 Uhr) hat die mittlere Reisezeit im Vergleich zu 2017/2018 bis rund 1 Minute zugenommen.

Pünktlichkeit STI Linie 21, werktags, 1500 bis 1800h
2020 **mit** Bypass, **mit** Einbahn

Erkenntnisse im Abschnitt Bächimatte - Lauitor

- **Bus**: maximale Zunahme der Verspätung um **389 s** von 1700 bis 1800h in der Woche 37/2020
- **MIV**: maximaler Reisezeitverlust (Differenz gegenüber „unbehinderter" Fahrt) von **510 s** trat von 1700 bis 1800h im Januar/Februar 2020 auf
- **Bus**: durchschnittliche Zunahme der Verspätung um **211 s** von 1600 bis1700 h in der Woche 37/2020
- **MIV**: durchschnittlicher Reisezeitverlust (Differenz gegenüber „unbehinderter" Fahrt) von **135 s** von 1600 bis 1700 h im Jan/Feb 2020

- Die Maximalwerte sind einer gewissen Zufälligkeit unterworfen und liegen deutlich über den Durchschnittswerten
- Der Durchschnittswert Bus liegt über dem Durchschnittswert MIV. Mögliche Erklärung: zusätzliche Verluste bei Wegfahrten aus der Bucht?
- Die Verspätungen im ÖV sind nicht ständig gross, sie konzentrieren sich auf die Zeit zwischen 1600 und 1800h Uhr. Das korrespondiert mit den Messungen für den MIV.
- Der Bus fährt oft die Hälfte der Verspätung bereits zwischen Oberhofen Dorf und Bächimatte ein, also in der Regel ausserhalb des Einflussbereiches des Einbahnregimes

Beizubehaltende Qualitäten und Handlungsbedarf

Qualitäten, welche nach Meinung der Teilnehmenden beibehalten werden sollen:

- Parkhausring
- die Entlastung der Innenstadt durch den Einbahnverkehr
- der Bypass Thun Nord
- die Entlastung der Bernstrasse
- das flächige Queren auf den aarequerenden Achsen (blaue Wellen)
- die Taktverdichtung des ÖV
- die Verbesserungen für den Veloverkehr auf dem Aarequai und im Bälliz

Handlungsbedarf Autoverkehr (MIV):

- Hofstettenstrasse: Stauverminderung
- Unnötige Umwegfahrten in der Innenstadt (Einbahnverkehr)
- Innenstadtring (Lauitor – Berntorplatz – Guisanplatz – Maulbeerplatz)
- Ampel bei der Einmündung des Bypass Thun Nord in die Allmendstrasse (KVA-Kreuzung)
- Fehlen eines Mobilitätsmanagements und die zusätzliche Verlagerung von Verkehr auf den Bypass Thun Nord.

Handlungsbedarf ÖV

- Fahrplantreue insbesondere am rechten Thunerseeufer
- Überlastung des Maulbeerkreisels

Handlungsbedarf Langsamverkehr

- Ausbau der Veloverbindungen in die Quartiere
- Koexistenz auf dem Aarequai

Verkehrsziele

Die eingegangenen Zielformulierungen und Kommentare fördern klare Interessengegensätze zu Tage. Dem häufig genannten Ziel, die mit dem Einbahnverkehr erzielte Verkehrsreduktion in der Innenstadt beizubehalten, steht die Forderung nach kürzeren Reisezeiten zwischen dem Lauitor und dem Bahnhof, sprich der Aufhebung des Einbahnverkehrs gegenüber. Das Ziel, den ÖV und den Veloverkehr zu bevorzugen und so den Umstieg zu fördern, steht im Widerspruch zum Ziel, Störungen für den MIV auf der Hofstettenstrasse und dem Innenstadtring möglichst aus dem Weg zu schaffen. Die am Verkehrsforum beteiligten Institutionen lassen sich grob in drei Lager teilen: Rund ein Viertel der Institutionen, insbesondere die Gemeinden am rechten Thunerseeufer, fordert namentlich die Aufhebung des Einbahnregimes. Rund die Hälfte der Institutionen hält zwingend an der Entlastung der Innenstadt fest. Die restlichen Institutionen verlangen über das Beibehalten der Entlastung hinausgehende Zielsetzungen.

Qualitäten erhalten	Handlungsbedarf	Zielvorschläge	Zielformulierungen der Institutionen	
Motorisierter Individualverkehr				
• → Bypass Thun Nord -- Entlastung des Zentrums • → Entlastung / Rückgang Gesamtverkehrsaufkommen Innenstadt / Einbahnregime beibehalten • → Entlastung Maulbeerkreisel, weniger Stau in Innenstadt • → Verflüssigung Verkehr Innenstadt • → Weniger Stau auf Aarestrasse • → Verkehrssicherheit erhöht • → Parkhausring, zugänglichere Innenstadt	Unnötige Umwegfahrten in der Innenstadt wegen Einbahnregime	Möglichst kurze, stabile Fahrzeiten Lavitor – 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 Lavitor – Bahnhof resp. Berntor-kreisel – Bahnhof (= Aufhebung des Einbahnregimes) (2, 34-39)	Die gute Gesamtlösung ist beizubehalten. Keine punktuellen Ziele (Lavitor-Bahnhof) ohne Gesamtlösung im Blick zu halten. (25) (33)
			Direkte Verbindung rechtes Thunerseeufer zum Süd- und Westquartier. (4)	Möglichst kurze, stabile Fahrzeiten Lavitor – 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/Allmend-strasse 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 **zeitlich** kurze, stabile Fahrzeiten Lavitor – Bahnhof. (3)
				Verlässliche Fahrzeiten (16)
	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	Entlastung MIV auf den drei Achsen durch eine weitere Aarequerung Thun-Süd ohne Koppelung an DTV-Zahlen. (2)	Entlastung vom MIV auf den 3 aarequerenden Achsen beibehalten. Mobilitätsmanagement und Road Pricing prüfen. (17) (33)
			Möglichst kurze, stabile Fahrzeiten Bächimatt – Frutigenstrasse (6)	Stärkere Entlastung MIV auf den 3 aarequerenden Achsen: DTV max. **je 8'000 bzw. 6000** (Schwäbisstr.) (26)
			Möglichst kurze, stabile Fahrzeiten Lavitor – Bahnhof. Hübelitunnel Aufhebung Einbahnregime bis 3.5 Tonnen (9)	DTV Aarequerungen noch weiter reduzieren, mind. Vorerwähnten DTV's beibehalten. DTV Schwäbisstrasse reduzieren (Durchgangsverkehr minimieren) (25)
				Senkung des Durchgangsverkehrs um 25% im Schwäbis (1) Durchgangsverkehr im Schwäbis mind. halbieren, dtV < 6'000 (19) (30)

Zielvorschlag unverändert übernommen von	Zielvorschlag übernommen, ergänzt durch Prüfung Mobilitätsmanagment / Road Pricing von	Noch stärkere Entlastung auf den aarequerenden Achsen oder zusätzliche Entlastung Schwäbisstrasse	Aufheben Einbahnregime oder weitere Aarequerung Süd für Entlastung der drei Achsen oder Hübelitunnel inkl. Aufheben Einbahnregime bis 3.5 t
• Gemeinderat Thun • Gemeinderat Heimberg • Gemeinderat Uetendorf • Gemeinderat Thierachern • Aareleist • Westquartierleist • Allmendingenleist • Lerchenfeldleist • Hohmadleist • Neufeldleist • Lauenen-Hofstetten-Riedleist • GLP Thun BeO • EDU Thun • CVP Thun • SVP Thun • Regionale Verkehrskonferenz OW • Verkehrsbetriebe STI • TCS Landesteil BeO • Pro Velo	• Junge Grüne • VCS Regionalgruppe Thun-Oberland	• Gemeinderat Steffisburg • SP Thun • Grüne Thun • Aare Leist • Pro Velo	• Gemeinderat Hilterfingen • Gemeinderat Oberhofen • Gemeinderat Sigriswil • FDP Thun • Gewerbeverein Sigriswil • Gewerbeverein Oberhofen-Hilterfingen-Hünibach • Petitionäre rechtes Seeufer oder • FDP Thun • SVP Thun oder • Thuner Innenstadtleist TIL

Möglichst kurze, stabile Fahrzeit Bächimatte – Frutigenstrasse

- IGT (Innenstadt-Genossenschaft Thun, City Organisation)

6. Forum 3 – 27. Januar 2021 (Zoom-Meeting)

Im Rahmen der Verkehrsforen Thun hatte sich Ende 2020 gezeigt, dass die Meinungen der beteiligten Gemeinden und Institutionen zum Handlungsbedarf und zu den Zielen sehr stark auseinandergehen, insbesondere was den Einbahnverkehr in der Thuner Innenstadt und seine Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen am rechten Thunerseeufer betrifft. Um eine Annäherung zwischen den Standpunkten zu begünstigen, soll der Forumsprozess unter der Leitung eines unabhängigen, auf Konfliktsituationen spezialisierten Mediationsteams weitergeführt werden. Der Kanton Bern und die Stadt Thun haben deshalb im Dezember 2020 beschlossen, für die weitere Prozessgestaltung das folgende Mediationsteam beizuziehen:

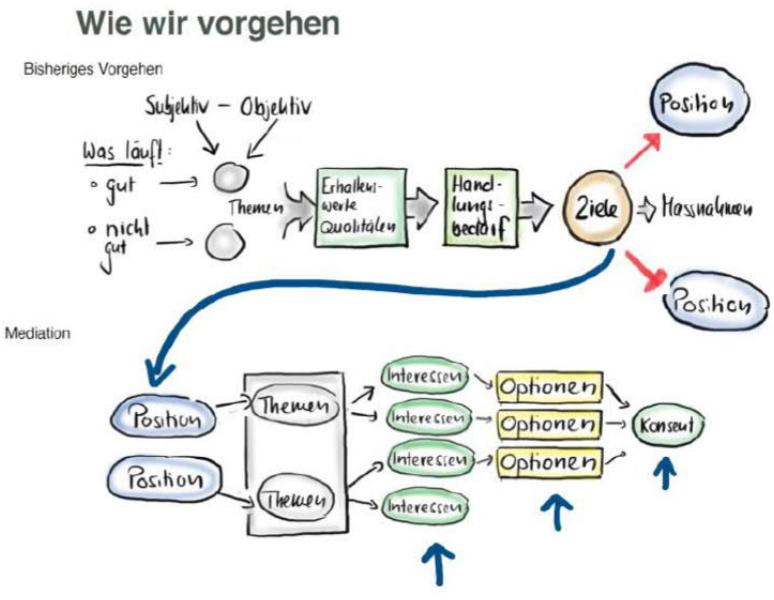
- Selina Bleuel BSB + Partner
- Beat Stocker komet-beratung
- Adrian Kunzmann komet-beratung

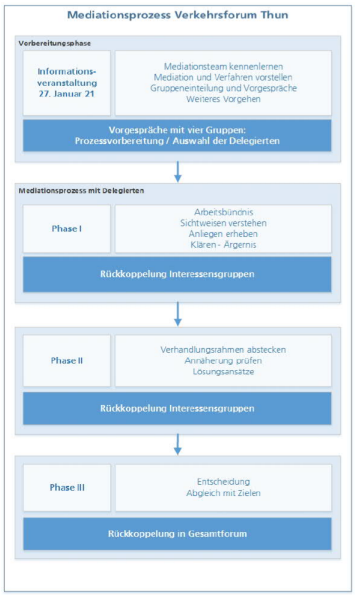
Das Forum 3 vom 27. Januar 2021 (per Zoom) dient der Information der Forumsteilnehmer/innen über den geplanten Mediationsprozess.

6.1 Forumsteilnehmende

- 7 Gemeinden (Heimberg, Hilterfingen, Sigriswil, Thun, Thierachern, Steffisburg, Oberhofen)
- 9 Parteien (FDP, EVP, SDP, SVP, GLP, FDP, Grüne Thun, CVP, Junge Grüne)
- 6 Leiste (Aare, Hohmad, Launen-Hofstetten-Ried, Allmendingen, Westquartier, Seefeld)
- 6 Wirtschaftsinstitutionen (Gewerbeverein Sigriswil, Thun-Thunersee Tourismus, IGT, Verband Wirtschaft Thun Oberland, Thuner KMU, Gewerbeverein Oberhofen Hilterfingen Hünibach)
- 4 Verkehrsinstitutionen (VCS, Pro Velo Region Thun, TCS, STI)
- 2 Diverse (Petitionäre rechtes Seeufer, RVK5)

6.2 Inhalt





7. Vorgespräche – Februar/März 2021

Für das weitere Vorgehen wurden Vorgespräche mit vier Gruppen durchgeführt. Bei der Gruppeneinteilung wurde darauf geachtet, dass diese Institutionen bei der Umfrage gleiche oder ähnliche Ziele formuliert hatten.

Gruppe 1	Gruppe 2	Gruppe 3	Gruppe 4
Gemeinderat Hilterfingen	Gemeinderat Thun	RVK	Aareleist
Gemeinderat Oberhofen	Gemeinderat St´burg	STI	Hübeli-Leist
Gemeinderat Sigriswil	Gemeinderat Heimberg	TCS	Westquartierleist
Gewerbeverein O´hofen H´fingen, Hünibach	Gemeinderat Thierachern	Pro Velo Thun	Allmendingenleist
H´fingen-Hünibach- O´hofen Tourismus	Gemeinderat Uetendorf	VCS	Hohmadleist
Thun Thunersee Tourismus	GLP	Grüne	Neufeldleist
Schulverband Hilterfingen	EDU	Junge Grüne	L-H-R Leist
Petitionäre rechtes Seeufer	CVP	«Und» das Generationentandem	Lerchenfeldleist
FDP Thun	EVP	ERT	Dürrenastleist
SVP Thun	CVP	Transportgewerbe Thun-Oberland	Gwatt-Schoren-Buchholz-Leist
Thun Innenstadt Leist	SP		Seefeld-Leist
	BDP		Schulgemeinde Goldiwil
	JUSO		
	IGT		
	Thuner KMU		
	Wirtschaft Thun Oberland		

In den Vorgesprächen (ohne Prozessleitung M. Wyss und K. Hädener) wurden die Interessenlagen der einzelnen Gruppen vertieft. Am Schluss erhielten die Gruppen den Auftrag, vier Delegierte zu benennen, die an den nachfolgenden Runden Tischen den Prozess fortführen werden. Die Anzahl der an den nachfolgenden Veranstaltungen Teilnehmenden musste pandemiebedingt, aber auch methodisch auf rund 20 bis 25 Personen reduziert werden.

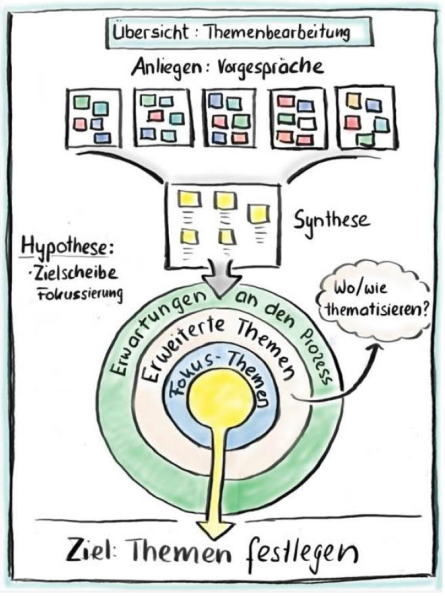
8. Runder Tisch 1 – 11. Mai 2021

8.1 Delegierte

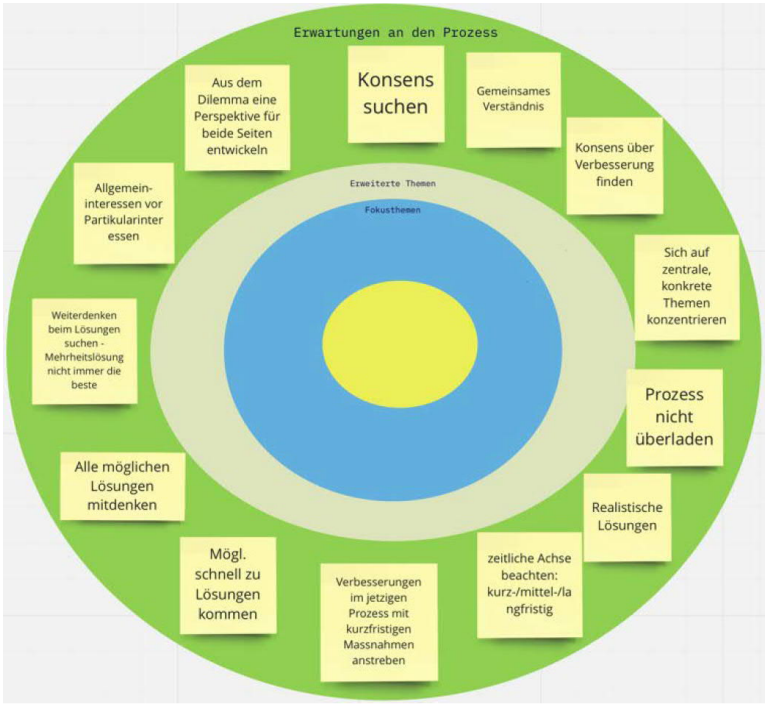
Name	Vorname	Institution	Gruppe
Eggermann Dummermuth	Heinerika	Gemeinderat Sigriswil	1
Tobler	Philippe	Gemeinderat Oberhofen	1
Dr. med. Heuberger	Thomas	Petitionäre rechtes Seeufer	1
De Meuron	Andrea	Gemeinderat Thun	2
Baumann-Fuchs	Jonas	EVP Sektion Thun	2
Marti	Alain	IGT Thun City-Organisation	2
Schuster	Gerhard	Grüne Thun	3
Seiler	Erich	STI AG	3
Albrecht	Suzanne	VCS Thun-Oberland	3
Zürcher	Hans-Peter	TCS Berner Oberland	3
Tschanz	Bruno	Lauenen-Hofstetten-Ried Leist	4
Berger	Marco	Aare Leist	4
Hädener	Konrad	Gemeinderat Thun	
Wyss	Markus	OIK I	
Schaufelberger	Walter	Verkehrsplanung	

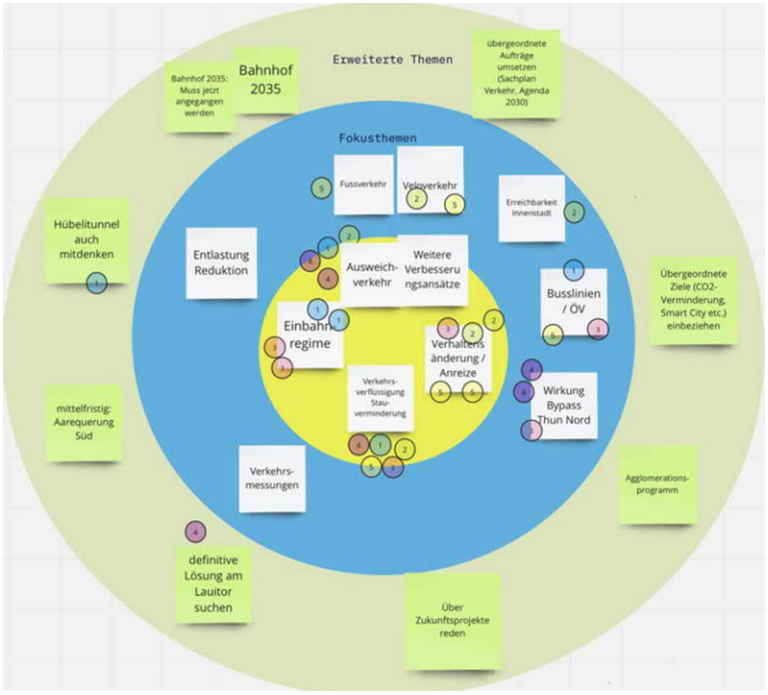
8.2 Inhalt

Ziel: Fokusthemen festlegen



8.3 Ergebnisse





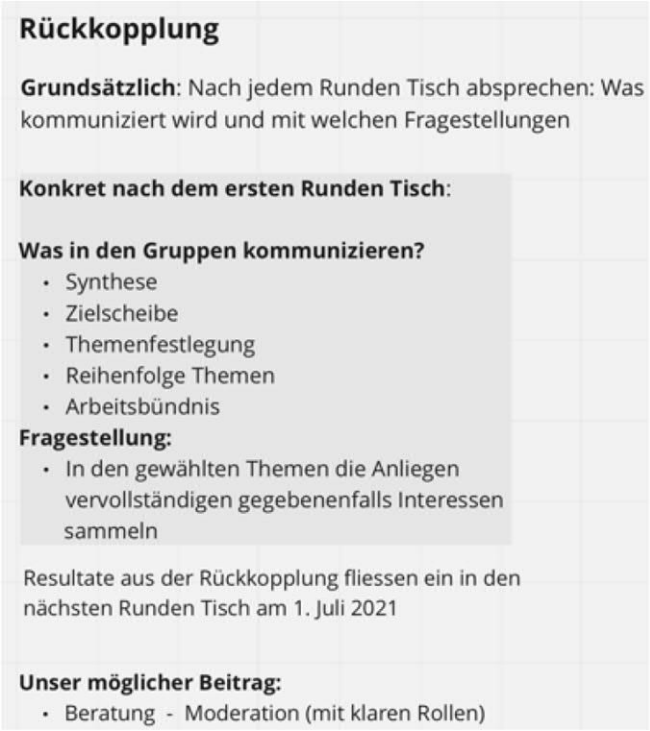
Priorität für Themenbearbeitung

1. Verkehrsverflüssigung, Stauverminderung
2. Verhaltensänderung / Anreize
3. Ausweichverkehr in die Wohnquartiere; weitere Verbesserungsansätze
4. Einbahnregime

Ärgerpunkte

- Vergangenheit wird schöngeredet (bezüglich Stau)
- Verkehrskonzept generell (vgl. www.verkehrszukunft-thun.ch)
- LV geht verloren, wird nicht mitgedacht

8.4 Auftrag zur Rückkoppelung in den Institutionen

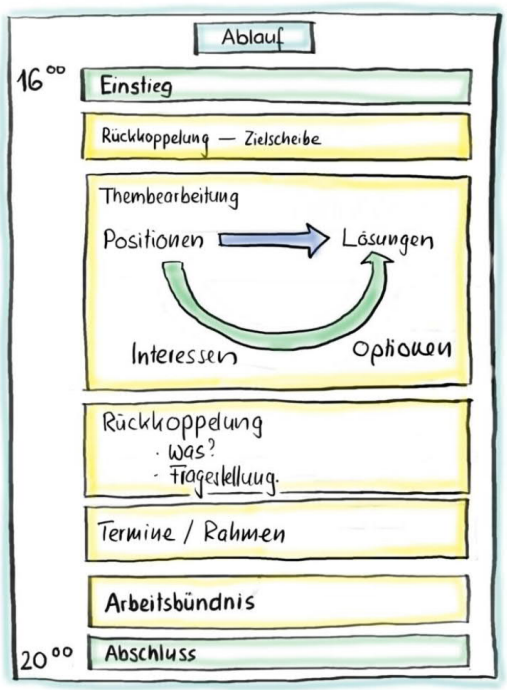


9. Runder Tisch 2 – 1. Juli 2021

9.1 Delegierte

Name	Vorname	Institution	Gruppe
Eggermann Dummermuth	Heinerika	Gemeinderat Sigriswil	1
Tobler	Philippe	Gemeinderat Oberhofen	1
Dr. med. Heuberger	Thomas	Petitionäre rechtes Seeufer	1
De Meuron	Andrea	Gemeinderat Thun	2
Baumann-Fuchs	Jonas	EVP Sektion Thun	2
Marti	Alain	IGT Thun City-Organisation	2
Schuster	Gerhard	Grüne Thun	3
Seiler	Erich	STI AG	3
Albrecht	Suzanne	VCS Thun-Oberland	3
Zürcher	Hans-Peter	TCS Berner Oberland	3
Tschanz	Bruno	Lauenen-Hofstetten-Ried Leist	4
Berger	Marco	Aare Leist	4
Hädener	Konrad	Gemeinderat Thun	
Wyss	Markus	OIK I	
Schaufelberger	Walter	Verkehrsplanung	

9.2 Inhalt



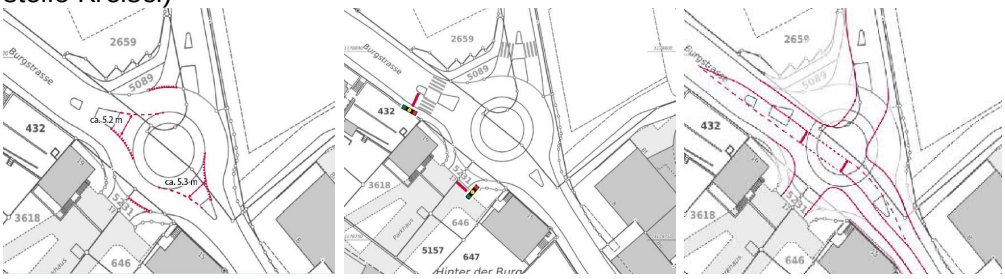
9.3 Ergebnisse

Rückkoppelung

Zielscheibe und Themenreihenfolge wurden von allen Gruppen bestätigt.

Massnahmenideen zum Fokusthema «Verkehrsverflüssigung, Stauverminderung»

- K1: Kreisel Schlossberg (Änderung Vortrittsregelung, Teilregelung des Kreisels mit LSA, LSA anstelle Kreisel)



- K2: Kreisel Lauitor (LSA, T-Knoten ungeregelt, LSA Knoten anstelle Kreisel)

- K3 Kreisel Berntor, Verkehrsdosierung

- Verkehrslenkung ab Bödeli
- Elektronische Busspuren prüfen
- Rufbus (mit neuen Technologien)

- Bike und Car Sharing am rechten Thunerseeufer

Weitere Ideen:

- Grossräumige Regelung (Verkehrsmanagement)
- Temporäre Aufhebung Einbahnregime (mit Monitoring)
- Pendlerschiff am rechten Seeufer zu Spitzenzeiten
- Fährverbindung über Thunersee
- Park & Ride fördern (ausserhalb der Stadt)?
- Parkplatzbewirtschaftung in Gemeinden?
- Ortsplanung optimieren (Mischnutzungen Wohnen, Arbeiten, Freizeit zusammenlegen, autoarmes Wohnen fördern, lokale Einkaufs-und Dienstleistungsangebote stärken)
- Mitfahrgelegenheiten (Car-Pooling)
- Flexible Arbeitsformen (Brechen von Nachfragespitzen und Verkehrsreduktion durch Homeoffice, Co-Working Spaces, Entflechtung des Arbeits-und Ausbildungsverkehr, …)
- Förderung des lokalen Angebots vor Ort

Bestätigung der Verkehrsziele

Die Delegierten bestätigen die folgenden Verkehrsziele:

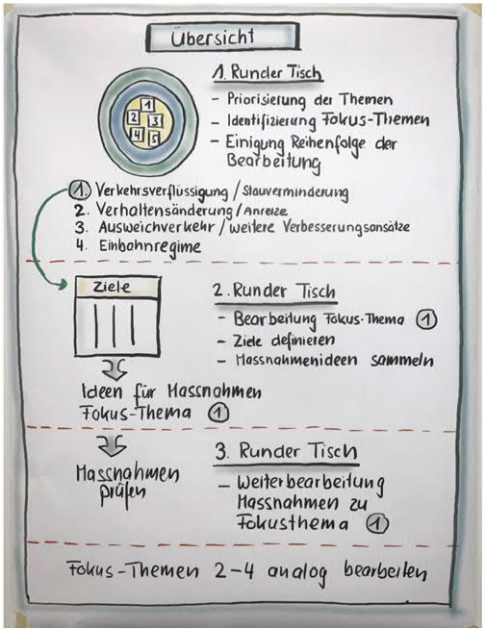
Thema	Zielvorschläge Kanton / Stadt Thun	Am 1. Juli 2021 von den Delegierten bereinigte Ziele
Verkehrsentlastung Innenstadt	**Entlastung MIV auf den zwei die Aare querenden Achsen in der Innenstadt** beibehalten - DTV max. je 10'000 gemäss GVS	**Entlastung MIV auf den zwei die Aare querenden Achsen in der Innenstadt** beibehalten - DTV max. je 10'000 gemäss GVS
Stausituationen Achse Hofstettenstrasse – Lauitor – Burgstrasse – Berntor	**Chartreuse - Berntor an Werktagen** Reisezeit MIV und Fahrplan ÖV stabilisieren und Staulängen vermindern (Abendspitzenstunde, ab Mitte Nachmittag)	**Chartreuse - Berntor an Werktagen** Reisezeit MIV und Fahrplan ÖV stabilisieren und Staulängen vermindern (Abendspitzenstunde, ab Mitte Nachmittag)
	Chartreuse – Berntor an Wochenenden Ausweichverkehr von der A8 in Interlaken bzw. aus dem Raum Interlaken/Unterseen ans rechte Seeufer verringern und Staulängen/-zeiten vermindern	**Chartreuse – Berntor an Wochenenden** Ausweichverkehr von der A8 in Interlaken bzw. aus dem Raum Interlaken/Unterseen ans rechte Seeufer verringern und Staulängen/-zeiten vermindern
Schutz der Wohnquartiere	**Chartreuse – Berntor an Wochenenden** Ausweichverkehr in Wohnquartiere (Riedstrasse, Wart) verhindern	**Chartreuse – Berntor an Wochenenden** Ausweichverkehr in Wohnquartiere verhindern, namentlich Riedstrasse, Wart
Schutz der Wohnquartiere		**Schwäbis** Durchgangsverkehr vermindern T30 durchsetzen
Aarequai, Gemeinsame Nutzung Zufussgehende / Velofahrende	**Koexistenz auf Aarequai verbessern**	**Koexistenz auf Aarequai verbessern**

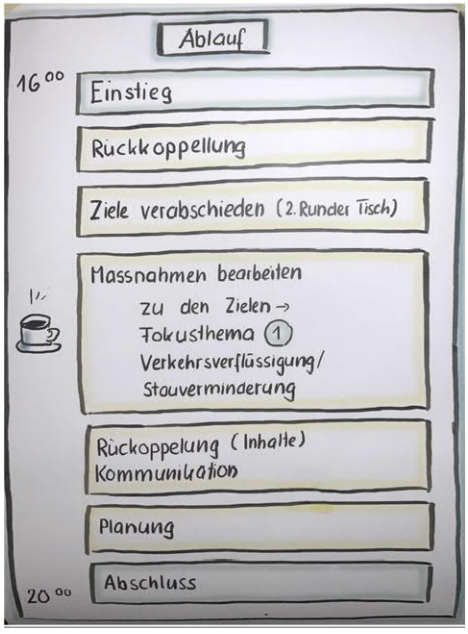
10. Runder Tisch 3 – 30. August 2021

10.1 Delegierte

Name	Vorname	Institution	Gruppe
Eggermann Dummermuth	Heinerika	Gemeinderat Sigriswil	1
Tobler	Philippe	Gemeinderat Oberhofen	1
Straubhaar	Adrian	Petitionäre rechtes Seeufer	1
De Meuron	Andrea	Gemeinderat Thun	2
Baumann-Fuchs	Jonas	EVP Sektion Thun	2
Marti	Alain	IGT Thun City-Organisation	2
Rychen	Dominique Simone	SP Thun	2
Müller	Hansjörg	Gemeinde Steffisburg	2
Schuster	Gerhard	Grüne Thun	3
Seiler	Erich	STI AG	3
Albrecht	Suzanne	VCS Thun-Oberland	3
Zürcher	Hans-Peter	TCS Berner Oberland	3
Tschanz	Bruno	Lauenen-Hofstetten-Ried Leist	4
Berger	Marco	Aare Leist	4
Hädener	Konrad	Gemeinderat Thun	
Wyss	Markus	OIK I	
Schaufelberger	Walter	Verkehrsplanung	

10.2 Inhalt





Fakten in Erinnerung rufen

M. Wyss zeigt für die weitere Diskussion nochmals die Ergebnisse des Verkehrsmonitorings auf (vgl. Kap. 4.2 und 5.3).

Fokusthemen

Besprechen, welche Massnahmen zweckmässig und somit vertieft zu prüfen bzw. weiterzuverfolgen sind.

Massnahme		Idee runder Tisch	Wirkung	Aufwand
K1	Kreisel Schlossberg, Vortrittsänderung	x	mittel	gering
	Kreisel Schlossberg mit LSA	x	gering	gering
	LSA Knoten Schlossberg	x	mittel	mittel
K2	Kreisel Lauitor mit LSA	x	gering	mittel
	T-Knoten Lauitor	x	gross	mittel
	LSA Knoten Lauitor	x	gering	mittel
K3	Kreisel Berntor, Verkehrsdosierung		mittel	gering
T1	Hofstettenstrasse, T30 permanent		mittel	gering
T2	Hofstettenstrasse, T30 dynamisch		mittel	mittel
VM1	Dynamische Reisezeitinfo	x	mittel	mittel
VM2	Zufahrtsdosierung Unterseen	x	mittel	mittel
VM3	Quelldosierung		mittel	mittel
VM	Entlastung Maulberkreisel-Lauitor		mittel	hoch
R	Raumplanerische Massnahmen	x	mittel	gering

ÖV1	Permanente Fahrbahnhaltestellen		mittel	mittel
ÖV2	Virtuelle dynamische Fahrbahnhst.		mittel	gering
ÖV3	Elektronische Busspur	x	gross	mittel
ÖV4	Bauliche Busspur		gross	mittel
ÖV5	Rufbus	x	gering	hoch
ÖV6	Pendlerschiff	x	gering	hoch
ÖV7	Fähre	x	gering	hoch
Velo1	Koexisten Aarequai		mittel	mittel
Velo2	Veloführung über Aaerquai		gering	mittel
Velo3	Neue Aarebrücke		gross	hoch
M1	Sharing Angebote	x	gering	gering
M2	Steuerung der Verkehrsnachfrage	x	mittel	gering
FM1	Schutz Wohnquartiere		mittel	gering

10.3 Ergebnisse

Diskussion der Massnahmen zum Fokusthema

Massnahmenpaket	Massnahmen	Empfehlung der Delegierten
Knotenumgestaltung	K1 Kreisel Schlossberg K2 Kreisel Lauitor K3 Kreisel Berntor	Weiterbearbeiten; in Sofortmassnahmen einbeziehen
Verkehrsmanagement, Temporegime	T1 Hofstettenstrasse T30 permanent T2 Hofstettenstrasse T30 dynamisch VM1 dynamische Reiszeitinformation VM2 Verkehrsdosierung Unterseen VM3 Quelldosierung	Weiterbearbeiten (Akzeptanz?) Weiterbearbeiten Weiterbearbeiten Weiterbearbeiten Abgelehnt
Busprioriserung, ÖV-Angebot	ÖV1 Permanente Fahrbahnhaltestellen ÖV1 Virtuelle, dynam. Fahrbahnhaltestelle ÖV3 Elektronische Busspur ÖV4 Bauliche Busspur (Bächimatte – Tankstelle anstelle Radstreifen) ÖV5 Rufbus ÖV6 Pendlerschiff ÖV7 Fähre über Thunersee	Abgelehnt Weiterbearbeiten (LSA bei Busbuchten) Tiefe Priorität Tiefe Priorität Abgelehnt Abgelehnt Abgelehnt
Veloverkehr	Velo1 Koexistenz Aarequai Velo2 Veloführung Aarequai (Zugänge ab Kantonsstrasse verbessern) Velo3 Neue Aarebrücke	Weiterbearbeiten Weiterbearbeiten Weiterbearbeiten -> RGSK
Schutz Wohnquartiere		Noch nicht diskutiert
Mobilitätsmanagement, Steuerung der Verkehrsnachfrage		Noch nicht diskutiert
Raumplanung		Noch nicht diskutiert

Sofortmassnahmen

Um möglichst schnell erste Verbesserungen zu realisieren, empfehlen die Delegierten des Runden Tischs dem Oberingenieurkreis I und der Stadt Thun, ein geeignetes Bündel von Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Stausituation am rechten Seeufer vorzubereiten. Dabei geht es vor allem um die Optimierung des Verkehrsflusses in der abendlichen Stosszeit, beispielweise durch

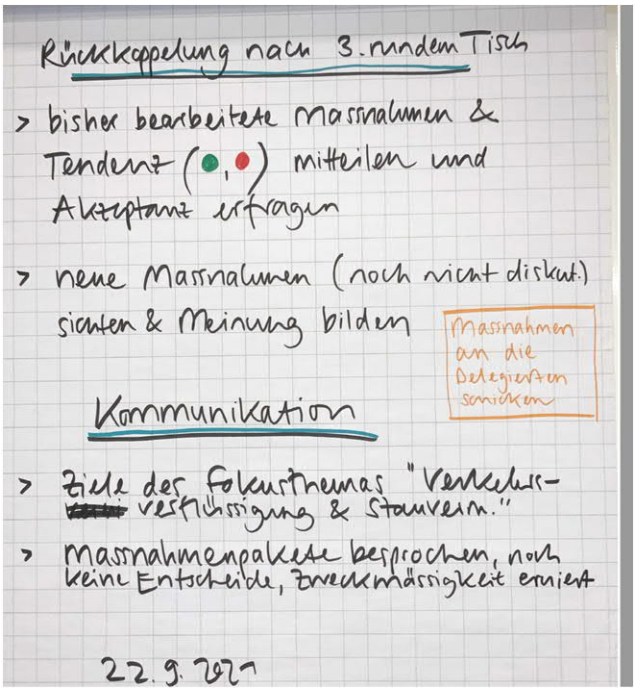
- den versuchsweisen Einsatz von Verkehrsdiensten an den Kreiseln Schlossberg und Lauitor,
- Verbesserungen des Verkehrsablaufs in der Marktgasse (Bushaltestelle),
- Tempo 30 am stadtnahen rechten Seeufer zwischen 15 und 18 Uhr und
- die Bevorzugung der stadteinwärts fahrenden Busse.

Auch zum Veloverkehr auf dem Aarequai werden Sofortmassnahmen vorgeschlagen, z. B. die bessere Signalisation der Velozugänge zum Aarequai. Zum Schutz der Wohnquartiere am Hang des rechten Seeufers wird am 15. September ein von M. Wyss vorgeschlagenes Gespräch mit den Gemeinden stattfinden.

Rückkoppelung

Die Delegierten bestätigen auf Grund der Rückkoppelung in ihren Gruppierungen/Institutionen die Verkehrsziele.

10.4 Auftrag zur Rückkoppelung

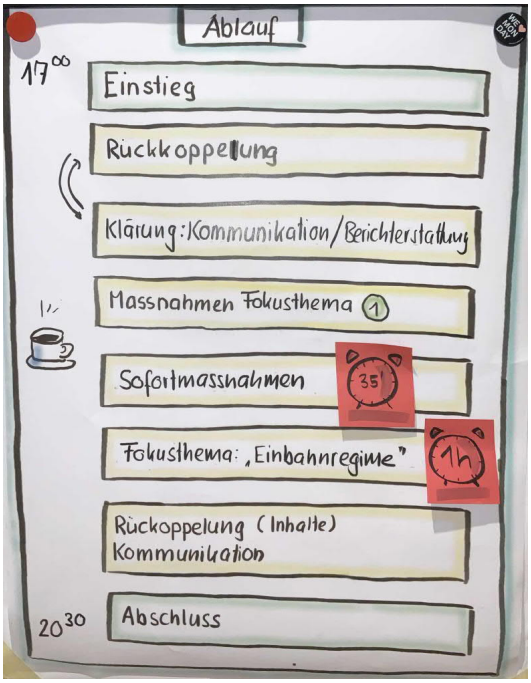


11. Runder Tisch 4 – 22. September 2021

11.1 Delegierte

Name	Vorname	Institution	Gruppe
Eggermann Dummermuth	Heinerika	Gemeinderat Sigriswil	1
Heuberger	Thomas	Petitionäre	1
Tobler	Philipp	Gemeinde Oberhofen (SVP)	1
De Meuron	Andrea	Gemeinderat Thun	2
Baumann-Fuchs	Jonas	EVP Sektion Thun	2
Marti	Alain	IGT Thun City-Organisation	2
Rychen	Dominique Simone	SP Thun	2
Müller	Hansjörg	Gemeinde Steffisburg	2
Schuster	Gerhard	Grüne Thun	3
Graf	Martin	STI AG	3
Albrecht	Suzanne	VCS Thun-Oberland	3
Zürcher	Hans-Peter	TCS Berner Oberland	3
Tschanz	Bruno	Lauenen-Hofstetten-Ried Leist	4
Berger	Marco	Aare Leist	4
Hädener	Konrad	Gemeinderat Thun	
Wyss	Markus	OIK I	
Schaufelberger	Walter	Verkehrsplanung	

11.2 Inhalt



11.3 Ergebnisse

Diskussion der Massnahmen zum Fokusthema

Massnahmenpaket	Massnahmen	Empfehlung der Delegierten
Schutz Wohnquartiere	FM1 Schutz der Wohnquartiere vor Ausweichverkehr: Hünibach, Thun, Steffisburg (speziell rechtes Thunerseeufer: temp. Verkehrsdienst in Spitzenzeiten)	Weiterbearbeiten (konkrete Massnahmen für Schwäbis bilateral zu klären)
Mobilitätsmanagement, Steuerung der Verkehrsnachfrage	M1 Sharing Angebote M2 Steuerung der Verkehrsnachfrage (Spitze brechen: Home Office, Co-Working Spaces, Entflechtung Arbeits- und Ausbildungspendlerverkehr)	Weiterbearbeiten: neue Technologien mitdenken (z.B. mobility on demand)
Raumplanung	Verkehrsreduktion durch raumplanerische Massnahmen	Kontrovers (Ablehnung durch Delegierte vom rechten Seeufer: 6 pro, 4 contra)

Vorschlag Sofortmassnahmen

Etappe 1: So rasch wie möglich (z.B. Betrieb ab November 2021)

- K1 Verkehrsdienst Kreisel Schlossberg
- K2 Verkehrsdienst Kreisel Lauitor
- ÖV2 virtuelle dynamische Fahrbahnhaltestellen

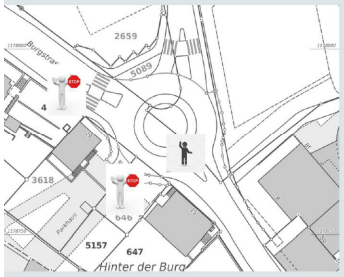
Voraussetzungen: Finanzierung, Installationen Monitoring

Zusätzliche Massnahmen Etappe 2 (z.B. ab anfangs 2022):

- T2 Tempo 30 werktags 1500 bis 1800 mit fixen Signalen
- Velo 1 / Velo 2 Nutzung Aarequai, Kampagne
- FM1 Schutz der Wohnquartiere
- M2 Steuerung der Verkehrsnachfrage, Kampagne

Voraussetzung: Publikation T30 ohne Beschwerden

K1 Kreisel Schlossberg, Verkehrsdienst



Regelung Burgstrasse Nord sowie Parkhausausfahrt, um Abfluss Burgstrasse Süd zu verbessern

Erwartete Wirkung	mittel (nur lokal)
Aufwand	mittel
Umsetzung	kurzfristig
Heraus-forderungen	Konflikte bzw. Regelung der Fussgängerquerungen, Kapazität Nachbarknoten

K2 Kreisel Lauitor, Verkehrsdienst

Verkehrsregelung Lauitor-Kreisel mit Verkehrsdienst

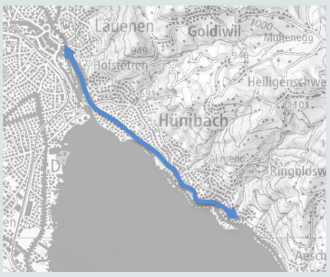
Erwartete Wirkung	gering (nur lokal)
Aufwand	gering
Umsetzung	kurzfristig
Heraus-forderungen	Rückstau Freienhofgasse - Maulbeerkreisel

K3 Berntorkreisel, Rückstau in Kreisel verhindern

Versuchsweise Bushaltestelle Kyburg Richtung Bahnhof so zu gestalten bzw. zu verlegen, dass haltende Busse überholbar werden und sich der Stau hinter dem wartenden Bus nicht bis zum Bernkreisel und in die Burgstrasse ausdehnt.

Erwartete Wirkung	mittel (nur lokal)
Aufwand	gering
Umsetzung	kurzfristig
Herausforderungen	Anpassung der Haltekante

T2 Hofstettenstrasse, zeitlich begrenztes Tempo 30

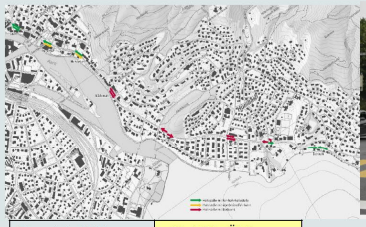


Tempo 30 zur Verstetigung des Verkehrsflusses in Zeiten mit erhöhtem Staurisiko von Oberhofen bis zum Lauitor

z.B. Zeitfenster 1500 bis 1800h
Provisorische Signalisation mit fixen Blechtafeln, 5 bis 6 T30 Tafeln je Richtung (zu Beginn, Wiederholung bei einmündenden Gemeindestrassen)

Erwartete Wirkung	mittel
Aufwand	gering
Umsetzung	kurzfristig
Heraus-forderungen	Beschwerden gegen Publikation

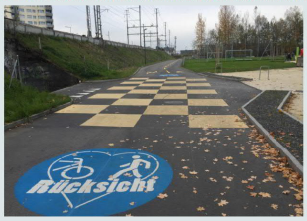
ÖV2 Virtuelle dynamische Fahrbahnhaltestellen, zeitlich begrenzt



Erwartete Wirkung	mittel (für ÖV)
Aufwand	gering
Umsetzung	kurzfristig
Herausforderungen	Akzeptanz des Rotlichts

In Spitzenzeiten mit erhöhtem Staurisiko: Bei haltendem Bus in der Busbucht wird der Verkehr mit einer Ampel angehalten, damit er den Bus nicht überholen kann.
z.B. werktags von 1500 bis 1800h

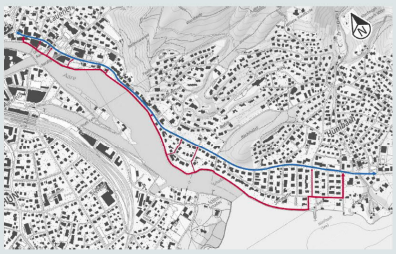
Velo1 Koexistenz Aarequai verbessern



- Signalisation und Markierung
- Kommunikationskampagne

Erwartete Wirkung	mittel
Aufwand	gering
Umsetzung	kurzfristig
Herausforderungen	Vermeidung von Konflikten zwischen Velo- und Fussverkehr, hohe Geschwindigkeiten Velo unter Gewährleistung der Verkehrssicherheit

Velo2 Veloführung über Aarequai



Zugänge für Veloverkehr ab Kantonsstrasse auf Aarequai verbessern:
- Signalisation
- Kommunikations-kampagne

Erwartete Wirkung	gering
Aufwand	gering
Umsetzung	kurzfristig
Herausforderungen	Attraktivität durch Mehrlänge (senkrechte Zu- und Wegfahrten)

FM1 Schutz Wohnquartiere, Sofortmassnahmen

Minimierung von Ausweichverkehr in die Wohnquartiere entlang dem rechten Thunerseeufer von Oberhofen bis Thun
Fokus auf Freizeitverkehr Samstag/Sonntag

Evtl. temporärer Verkehrsdienst, z.B. sonntags von 1400 bis 1800h

Erwartete Wirkung	mittel
Aufwand	mittel (Verkehrsdienst)
Umsetzung	kurzfristig
Herausforderungen	

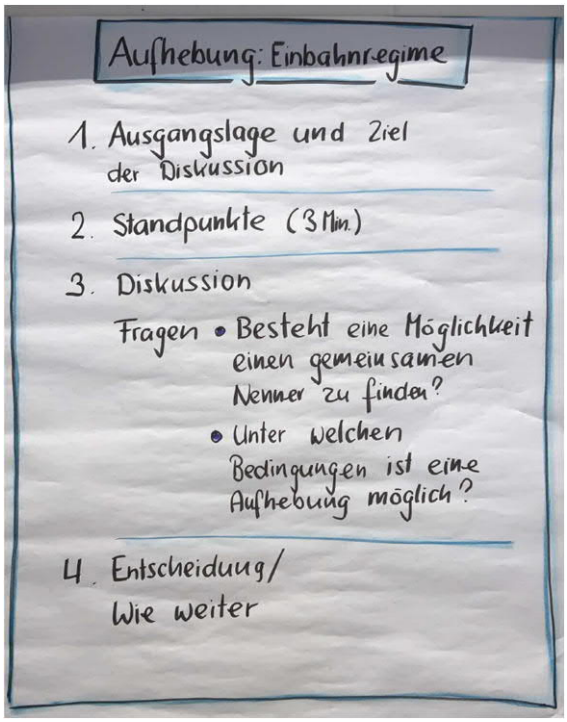
M2 Steuerung der Verkehrsnachfrage, Kampagne

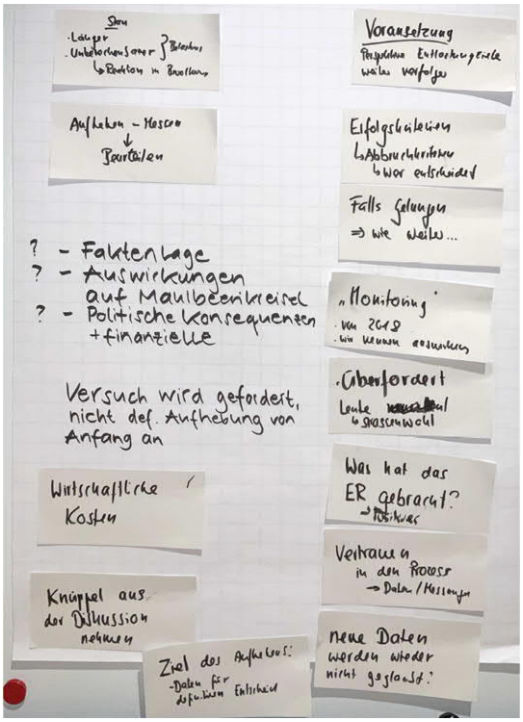
Brechen von Nachfragespitzen und Verkehrsreduktion durch Kommunikationskampagne:
- Homeoffice, Co-Workings-Spaces
- Pendlerfahrzeit ausserhalb Spitzenzeiten
- Fahrgemeinschaften
- …

Erwartete Wirkung	mittel
Aufwand	gering
Umsetzung	kurzfristig
Herausforderungen	Kommunikation, Anreize, Motivation der Direktbetroffenen, Einflussnahme auf Arbeitgeber

Diskussion zum Einbahnregime

Aus zeitlichen Gründen konnte das Thema nur andiskutiert werden.





11.4 Auftrag zur Rückkoppelung

Rückkoppelung zu den Inhalten der offiziellen Kommunikation von Kanton und Stadt.

12. Aussprache – 29. Oktober 2021

12.1 Teilnehmende

Name	Vorname	Institution
Hädener	Konrad	Gemeinderat Thun
Wyss	Markus	OIK I
Lanz	Raphael	Stadtpräsident Thun
Beindorff	Gerhard	Gemeindepräsident Hilterfingen
Tobler	Philippe	Gemeindepräsident Oberhofen
Heuberger	Thomas	Petitionär

12.2 Zweck

Anlässlich der Sitzung vom 24. September 2021 des Ausschusses Entwicklung des Entwicklungsraums Thun (ERT) wurde diese Aussprache zwischen dem Oberingenieurkreis I, der Stadt Thun, den Gemeinden von rechten Seeufer und den Petitionären angeregt. Es wurden u.a. folgende Themen besprochen:

- Beteiligung Gemeinde Oberhofen am weiteren Forumsprozess
- Kommunikation zwischen den Teilnehmern am Forumsprozess
- Verkehrsversuch «Aufhebung Einbahnregime» und Sofortmassnahmen

12.3 Wesentliche Beschlüsse

Beteiligung am weiteren Forumsprozess

Auf Rückfrage von Konrad Hädener stellt Philippe Tobler klar, dass sich der Gemeinderat von Oberhofen bisher nicht mit dem Forumsprozess befasst und folglich auch keine Beschlüsse dazu gefasst hat. Der Rückzug vom Prozess sei ein persönlicher Entschluss von Philippe Tobler. Die Gemeinde Oberhofen werde neu vom Delegierten des rechten Seeufers, Gerhard Beindorff, vertreten und bleibe somit dem Prozess treu.

Verkehrsversuch «Aufhebung Einbahnregime» und Sofortmassnahmen

Eine versuchsweise Aufhebung des Einbahnregimes während maximal 60 Tagen wäre ohne Publikation und Rechtsmittel möglich. Allerdings wären dafür bauliche Anpassungen am Berntorkreisel nötig, um den neuen Verkehr aus der Unteren Hauptgasse wieder aufnehmen zu können. Es besteht Einigkeit in der Feststellung, dass ein solcher Verkehrsversuch zwingend die vorgängige verbindliche Festlegung von Erfolgs-, Misserfolgs- und Abbruchkriterien bedingt. Aus der ansatzweisen Diskussion solcher Kriterien ergibt sich, dass ihre Definition anspruchsvoll und eine Einigung darauf nicht ganz einfach sein werden.

Einigkeit besteht auch in der Absicht für das weitere Vorgehen. Die am Runden Tisch anvisierten Sofortmassnahmen zur Stauverminderung und Stabilisierung der Reisezeiten auf der Hofstettenstrasse sind konkretisiert. Erste Massnahmen sollen noch im Dezember 2021 sichtbar umgesetzt werden. Eine «Nullmessung» zur Festlegung eines eindeutigen Referenzzustands ist so nicht möglich. Da die Teilnehmer den Zustand vor der Einführung des Einbahnverkehrs als Messlatte sehen, werden die vorhandenen Monitoring-Daten vor der Inbetriebnahme des Einbahnregimes herangezogen werden können.
Die Umsetzung dieser Sofortmassnahmen soll prioritär erfolgen, die Festlegung der Kriterien für die versuchsweise Aufhebung des Einbahnregimes sekundär und parallel dazu. Sind die Sofortmassnahmen erfolgreich (Stauverminderung und Reisezeitstabilität gemäss Status quo ante Einbahnregime), dann sind eher die provisorischen Sofortmassnahmen mit geeigneten Mitteln permanent umzusetzen als der Einbahnverkehr versuchsweise aufzuheben.

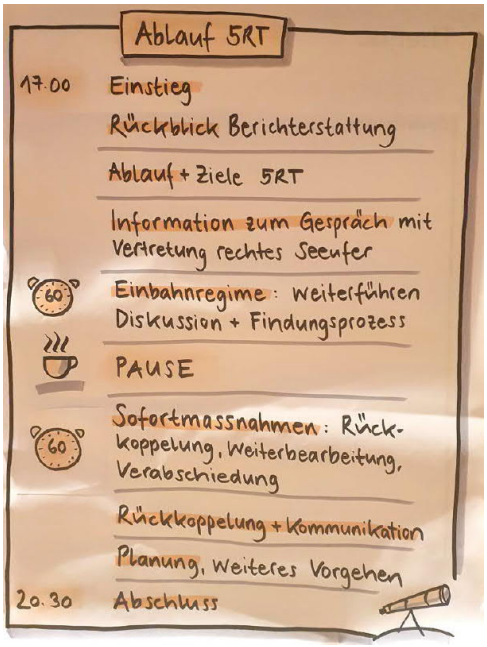
Sollten die Sofortmassnahmen den gewünschten Erfolg nicht bringen, müssten Stadt und Kanton über den Verkehrsversuch mit entsprechenden Rahmenbedingungen beschliessen.

13. Runder Tisch 5 – 8. November 2021

13.1 Delegierte

Name	Vorname	Institution	Gruppe
Eggermann Dummermuth	Heinerika	Gemeinderat Sigriswil	1
Deriaz	Philipp	SVT Stadt Thun	1
Beindorff	Gerhard	Gemeinde Hilterfingen	1
De Meuron	Andrea	Gemeinderat Thun	2
Baumann-Fuchs	Jonas	EVP Sektion Thun	2
Marti	Alain	IGT Thun City-Organisation	2
Rychen	Dominique Simone	SP Thun	2
Müller	Hansjörg	Gemeinde Steffisburg	2
Schuster	Gerhard	Grüne Thun	3
Seiler	Erich	STI AG	3
Albrecht	Suzanne	VCS Thun-Oberland	3
Zürcher	Hans-Peter	TCS Berner Oberland	3
Tschanz	Bruno	Lauenen-Hofstetten-Ried Leist	4
Berger	Marco	Aare Leist	4
Hädener	Konrad	Gemeinderat Thun	
Wyss	Markus	OIK I	
Schaufelberger	Walter	Verkehrsplanung	

13.2 Inhalt



13.3 Rückkoppelung

Rückmeldungen aus den Interessengruppen:

Grundsätzlich positive Rückmeldungen in allen Interessengruppen, Sofortmassnahmen werden begrüsst, insbesondere sichtbare. Auch die rasche Umsetzung erntet Zustimmung.

Folgende Aspekte werden hervorgehoben:

- Temporäre T30-Massnahme kommt beim Gemeinderat Siegriswil nicht gut an. Die nachfolgende Diskussion zu T30 führte zur Übereinkunft, dass der Versuch gestartet werden soll, damit anschliessend die Wirkung von T30 auf der Basis der Fakten beurteilt werden kann.
- Es herrscht Übereinkunft, dass der Kommunikation der Massnahmen ein grosses Gewicht beigemessen werden muss. Die komplexen verkehrsplanerischen Modelle müssen verständlich transportiert werden können.
- Die Delegierten sind sich einig, dass die Sofortmassnahmen (sowie eventuell daraus folgende definitive Massnahmen) nicht zu Lasten von anderen Thuner Gegenden / Strassenabschnitten wirken dürfen.

13.4 Fazit

Einstimmiger Entscheid der Delegierten des Verkehrsforums Thun:

Die Sofortmassnahmen und deren Umsetzung werden einstimmig verabschiedet. Vorbehalt des Gemeinderats Sigriswil bezüglich T30-Massnahme wird zur Kenntnis genommen.

- Sofortmassnahmen sollen spätestens ab Februar bis Mai 2022 jeweils zwischen 15.00 – 18.00 Uhr in Kraft treten.
- Der Kanton übernimmt die Kosten von rund CHF 400 000.
- Das Monitoring ist von Ende Februar bis Ende März 2022 vorgesehen (gleicher Zeitraum wie 2018)
- Die Delegierten werden sich im Mai 2022 zur Besprechung der Resultate treffen.
- Die Überführung der Sofortmassnahmen in definitive Massnahmen wird nach Vorliegen der Wirkung der Sofortmassnahmen entschieden. Die Planung von definitiven Massnahmen beginnt jedoch bereits jetzt, um „parat zu sein“.
- Ob EBR-Aufhebung in einem Versuch geprüft wird, hängt von der Wirkung der Sofortmassnahmen ab. Wenn ihre Wirkung erfolgreich ist, wird auf den Verkehrsversuch beim EBR verzichtet.

Empfehlung, die Sofortmassnahmen umzusetzen und sie anhand der Vergleichsmessungen von 2017/2018 auszuwerten. Wenn die Sofortmassnahmen die Kriterien erfüllen, wird es keinen Versuch zur Aufhebung des EBR geben.

Wenn die Kriterien nicht erfüllt werden, muss der Thuner Gemeinderat entscheiden, wie es mit dem EBR und dem Verkehrsversuch weitergeht, respektive in welchen weiteren Gremien (ERT, RGSK etc.) die Verkehrsthematik weiter behandelt wird.

Allfällige Kriterien zu einem Verkehrsversuch mit Aufhebung EBR werden ausserhalb des Forums erarbeitet, die Arbeit des Forums ist mit der Kenntnisnahme der Messresultate im Mai 2022 abgeschlossen.

Anforderung an Kriterien für Monitoring / Erfolgskontrolle

- Sie müssen vergleichbar sein mit Vergleichsmessung, d.h. mit dem bisherigen Verkehrsmonitoring
- Vergleichsbasis: 2017/2018 (ohne Einbahnregime; 2017 ohne Bypass, 2018 mit Bypass; beide ohne PH Schlossberg)
- Mittlere Reisezeit sowie Ausschläge gegen oben (zum Berücksichtigen des „subjektiven Stauempfindens“) dienen als Messgrössen
- Ergänzend sollen die Auswertungen der STI berücksichtigt werden (nicht als Kriterium)

➔ Nach Einholen der Zustimmung mittels Vereinbarung bei den betroffenen Gemeinden des rechten Thunerseeufers löst der Kanton die Sofortmassnahmen aus

➔ Ende 2021 liegt die unterzeichnete Vereinbarung zwischen Kanton und Stadt Thun vor

14. Umsetzung der Sofortmassnahmen

14.1 Sofortmassnahmen des Kantons

Obwohl die Vereinbarungen zwischen Kanton und den Gemeinden Hilterfingen, Oberhofen und Sigriswil über die Kriterien für die Erfolgskontrolle nicht vorliegen, entschied der Kanton, die Sofortmassnahmen wie folgt umzusetzen:

- Anfang Dezember 2021 — Verkehrsdienst auf Lauitor- und Schlossbergkreisel
- Mitte Dezember 2021 — Temporäre T-30-Signalisation zwischen Hilterfingen und Lauitor
  Stauwarnung auf A8 beim Rugentunnel und im Bereich Lehn-Neuhaus an Wochenenden
- Anfang Januar 2022 — Lichtsignalanlagen bei vier Bushaltestellen
  (Hünibach, Stationsstrasse bis Thun, Bächimatte)

Die Massnahmen sind täglich bzw. am Wochenende von ca. 15.15 bis 18.15 Uhr in Betrieb. Sie sind als Versuch zu verstehen und werden ca. während dreier Monate (ca. bis April 2022) betrieben. Im Erfolgsfall wird je nach zusätzlichem Kostenbedarf der Baudirektor Regierungsrat Chr. Neuhaus oder der Regierungsrat über eine allfällige Verlängerung des Betriebs entscheiden.

Im Dezember 2021 startete der Kanton das Projekt «Verkehrsmanagement rechtes Thunerseeufer» mit dem Ziel, die temporären Sofortmassnahmen gegebenenfalls durch definitive Massnahmen ablösen zu können. Wegen der Komplexität des Projekts ist mit einer Planungsdauer von mind. ein bis zwei Jahren zu rechnen. Hinzu kommt der noch nicht abschätzbare Zeitbedarf für die Realisierung.

14.2 Unterstützende Massnahmen der Stadt Thun

Als direkte Folge der Empfehlungen des Verkehrsforums und des Kreditbeschlusses des Kantons zur Umsetzung der Sofortmassnahmen auf der Kantonsstrasse zwischen Unterseen und Thun hat der Gemeinderat der Stadt Thun am 22. Dezember 2021 folgenden Beschluss gefasst:

- Die Stadt Thun soll Massnahmen ergreifen, welche frühestens ab dem 13. Dezember 2021 und bis zum Ende des Verkehrsmonitorings des Kantons am 22. März 2022 auf der Grabenstrasse und in der Marktgasse (blaue Welle) zur Verflüssigung des Verkehrs beitragen. Die Massnahmen sollen insbesondere Rückstaus bis in den Berntorkreisel hinein verhindern respektive zumindest vermindern.
- Sie sieht für die Unterstützung der Sofortmassnahmen des Kantons ein zweistufiges Vorgehen vor:
  - In der Stufe 1 wurde die heutige mobile Lichtsignalanlage bei der Kreuzung Grabenstrasse/Schwäbisgasse, welche im Normalfall nur die Busbevorzugung regelt, mit einem Staudetektor im Bereich des Fussgängerstreifens zum Viehmarkplatz ergänzt. Seit dem 13. Dezember 2021 ist diese Massnahme umgesetzt.
  - Ebenso regelt ein Verkehrsdienst seit dem 13. Dezember den Verkehr bei der Bushaltestelle Marktgasse vor dem Coop Kyburg und ermöglicht das Überholen der haltenden Busse. Die Einsatzzeiten orientieren sich an denjenigen der kantonalen Massnahmen und liegen zwischen 14.30 und 18.30 Uhr.
  - Hauptursache für die Rückstausituationen sind die haltenden Busse bei der Haltestelle Marktgasse. Als Stufe 2 wird diese Haltestelle ab dem 21. Februar 2022 bis zum Ende der Wirksamkeitsanalyse am 22. März 2022 verschoben. Damit sollte das Risiko für Rückstaus in den Berntorplatz weitgehend eliminiert oder zumindest sehr stark verringert sein. Die Haltestelle für die Buslinie 3 «Alte Bernstrasse/Heimberg» wird in dieser Phase

temporär in die Grabenstrasse vorverlegt. Für die übrigen Linien aus dem Gebiet Steffisburg, Zulgtal und Goldiwil/Heilgenschwendi wird in der Marktgasse eine temporäre Haltestelle erstellt.
    - Nach der Wirksamkeitskontrolle (Verkehrsmonitoring des Kantons) werden die temporären Haltestellen wieder rückgebaut.
    - Während des Betriebs der provisorischen Haltestelle in der Marktgasse müssen die Veloabstellplätze, die Autoparkplätze sowie das Behindertenparkfeld aufgehoben werden.
- Die Kosten für die Sofortmassnahmen der Stadt Thun belaufen sich auf CHF 195 000. Sie werden von der Stadt Thun getragen.

14.3 Schutz der Wohnquartiere vor Ausweichverkehr

Das sehr berechtigte Bedürfnis nach dem Schutz der Wohnquartiere am rechten Seeufer vor dem Ausweichverkehr an den Wochenenden war nach der Diskussion im Forum und am Runden Tisch Thema an der Sitzung vom 15. September 2021. Teilgenommen hatten Vertreter des Gemeinderats Hilterfingen, des Gemeinderats Thun, der Kantonspolizei, des OIK I und der Bewohner der betroffenen Wohnquartiere. Die Diskussion zeigte, dass über die Stauwarnung auf der A8 (Teil der Sofortmassnahmen des Kantons) hinausgehende Massnahmen nötig sind. Es geht darum, in den kritischen Stunden zu verhindern, dass von der Staatsstrasse auf die Gemeindestrassen in den Wohnquartieren ausgewichen wird. Der OIK I schlug vor, bei den Abzweigungen der relevanten Gemeindestrassen von der Staatsstrasse temporäre Fahrverbote aufzustellen und nötigenfalls einen Verkehrsdienst einzusetzen. Falls sich die Massnahme bewährt, sollte sie durch eine definitive, digitale Signalisation ersetzt werden. Diese Idee wurde für gut befunden. Das Umsetzen ist Sache der Gemeinden als Eigentümerinnen der Gemeindestrassen, primär der Gemeinde Hilterfingen und allenfalls Oberhofen (der ausweichende Verkehr kommt von Gunten her).

15. Adressliste der Teilnehmenden am Forum

Institution	Name	Vorname	Email
Gemeinderat Thun	Lanz	Raphael	raphael.lanz@thun.ch
Gemeinderat Thun	Siegenthaler	Peter	peter.siegenthaler@thun.ch
Gemeinderat Thun	De Meuron	Andrea	andrea.demeuron@thun.ch
Gemeinde Steffisburg	Schneeberger	Stefan	stefan.schneeberger@steffisburg.ch
Gemeinde Steffisburg	Müller	Hansjürg	hansjuerg.mueller@steffisburg.ch
Gemeinde Steffisburg	Joder Stüdle	Bettina	bettina.joder@steffisburg.ch
Gemeinderat Sigriswl	Eggermann Dummermuth	Heinerika	hed@dmem-collection.ch
Gemeinderat Sigriswl	Bühler	Silvia	silvia.buehler@helvetia.ch
Gemeinderat Oberhofen	Tobler	Philippe	philippe.tobler@oberhofen.ch
Gemeinderat Oberhofen	Frutiger	Rolf	rolf.frutiger@oberhofen.ch
Gemeinderat Hilterfingen	Bühlmann	Roland	buehlmann@innendekoration.ch
Gemeinderat Hilterfingen	Beindorff	Gerhard	gerhard.beindorff@hilterfingen.ch
Schulverband Hilterfingen	Marti	Erich	er.marti@bluewin.ch
Hilterfingen-Hünibach-Oberhofen Tourismus	Rüegg	Franz	info@hilterfingen-tourismus.ch
Hilterfingen-Hünibach-Oberhofen Tourismus	Strub	Rebekka	rebekka.strub@gruene-thunersee.ch
Gemeinderat Heimberg	Röthlisberger	Niklaus	niklaus.roethlisberger@heimberg.ch
Gemeinderat Heimberg	Erni	Andrea	andrea.erni@heimberg.ch
Gemeinderat Heimberg	Ackermann	Urs	ackermannurs@me.com
Gemeinderat Uetendorf	Schwarz	Hannelore	schwarz.h@bluewin.ch
Gemeinderat Thierachern	Heunert	Sven	sven.heunert@thierachern.ch
Schweizerische Volkspartei Thun	Deriaz	Philipp	philipp.deriaz@vtg.admin.ch
Schweizerische Volkspartei Thun	Schertenleib	Reto	reto.schertenleib@bluewin.ch
Sozialdemokratische Partei Thun	Rychen	Dominique Simone	dsrychen@lavis.ch
Sozialdemokratische Partei Thun	Bührer	Jürg	juerg_3612@hotmail.com
Bürgerlich-Demokratische Partei Thun	Wyss	Ronald	wyss.ronald@gmx.ch
Bürgerlich-Demokratische Partei Thun	Feller	Christian	mail@bdp-stadt-thun.ch
Grüne Thun	Schuster	Gerhard	gerhard.schuster@gruene-thun.ch
Grüne Thun	Marbach	Michelle	michelle.marbach@stadtrat-thun.ch
Grüne Thun	Barben	Marc	marcbarben@gmx.ch
Freisinnig-Demokratische Partei der Stadt Thun	van Wijk	Markus	vanwijk@bluewin.ch
Freisinnig-Demokratische Partei der Stadt Thun	Aellig	Hanspeter	hanspeter@aellig-michel.ch
Evangelische Volkspartei, Sektion Thun	Baumann-Fuchs	Jonas	info@jonasbaumann.ch
Eidgenössisch Demokratische Union Thun	Schneiter	Vreni	vrenischneiter@bluewin.ch
Eidgenössisch Demokratische Union Thun	Colella-Habegger	Tiziano	tiziano.colella@gmx.ch
Grünliberale Partei Thun Berner Oberland	Krenger	Nicole	nicole.krenger@grunliberale.ch
Grünliberale Partei Thun Berner Oberland	Kübli	Andreas	andreas.kuebli@grunliberale.ch
Christlich Demokratische Volkspartei Thun	Studerus	Alois	alois.studerus@bluewin.ch
Junge Grüne	Weber	Till	mail@tillweber.ch
Junge Grüne	Weber	Cloe	cloe.weber@stadtrat-thun.ch
JUSO Thun	Wäfler	Ruedi	ruedi-waefler@gmx.ch
JUSO Thun	Shala	Arbër	agr_shala@hotmail.com
Allmendingen Leist	Catani	Piero	piero.catani@thun-allmendingen.ch
Dürrenast Leist, Rolle: Stadtrat EVP			
Gwatt-Schoren-Buchholz Leist	Feller	René	info@gsb-leist.ch
Hohmad Leist	Blaser	Alfred	blaser-alfred@bluewin.ch
Thuner Innenstadt Leist TIL	Gygax	René E.	info@til-thun.ch
Thuner Innenstadt Leist TIL	Rutschmann	H.R.	hamarut@bluewin.ch
Lauenen-Hofstetten-Ried	Krebs	Ulrich	bonafide@bluewin.ch
Lauenen-Hofstetten-Ried	Tschanz	Bruno	btschanz@vaudoise.ch
Lerchenfeld Leist	Götz	Roland	rg.leist@bluewin.ch

Institution	Name	Vorname	Email
Neufeld Leist	Horisberger	Bruno	bruno.horisberg@bluewin.ch
Schulgemeinde Goldiwil	Greuter	Peter	pegreuter@bluewin.ch
Seefeld Leist	Burgener	Regula	r.burgener@hotmail.com
Seefeld Leist	Wüthrich	Rolf	
Westquartier Leist	Marti	André	andre.marti@icloud.com
Aare Leist	Berger	Marco	berger.marco@hispeed.ch
Hübeli-Leist	Fankhauser	Irene	
IGT Innenstadt-Genossenschaft Thun, City-Organisation	Schaufelberger	Bernhard	bernhard.schaufelberger@schaufelberger-thun.ch
IGT Innenstadt-Genossenschaft Thun, City-Organisation	Marti	Alain	marti.alain@kino-thun.ch
VERBAND WIRTSCHAFT THUN OBERLAND, p.A. Handels- und Industrieverein des Kantons Bern	Buckingham	Bettina	bettina.buckingham@bern-cci.ch
VERBAND WIRTSCHAFT THUN OBERLAND, p.A. Handels- und Industrieverein des Kantons Bern	Reinhard	Carlos	cr@reinhardadvisory.ch
VERBAND WIRTSCHAFT THUN OBERLAND, p.A. Handels- und Industrieverein des Kantons Bern	Krebser	Louis	louis.krebser@krebser.ch
Transportgewerbeverband Thun - Oberland , p. A. Advokaturbüro	Gaensli	Kurt	advogaensli@bluewin.ch
Pro Velo Region Thun	Christen	Adrian	info@architektur-aac.ch
Thun-Thunersee Tourismus	Blaser	Lorenz	lorenz.blaser@thunersee.ch
Thun-Thunersee Tourismus	Gimmel	Roman	roman.gimmel@thun.ch
Entwicklungsraum Thun	Krähenbühl	Samuel	samuel-kr@bluewin.ch
Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West, p. A. ALPGIS AG	Buchs	Emanuel	e.buchs@alpgis.ch
Verkehrsbetriebe STI AG	Graf	Martin	martin.graf@stibus.ch; info@stibus.ch
Verkehrsbetriebe STI AG	Lehmann	Jürg	juerg.lehmann@stibus.ch
Verkehrsbetriebe STI AG	Seiler	Erich	erich.seiler@stibus.ch
VCS Regionalgruppe Thun-Oberland	Weber	Till	mail@tillweber.ch
VCS Regionalgruppe Thun-Oberland	Albrecht	Suzanne	suzanne.albrecht@vcs-be.ch
TCS, Landesteil Berner Oberland	Zürcher	Hans-Peter	praesident@tcs-beo.ch
TCS, Landesteil Berner Oberland	Flury	Peter	fluryp@bluewin.ch
Thuner KMU	Schneider	Fred	fred.schneider@allianz-suisse.ch
Thuner KMU	Woodtli	Bruno	bruno.woodtli@hewoo.ch
Parkhaus Thun AG	Maurer	Andreas	awm.maurer@bluewin.ch
Kantonspolizei Bern	Wetli	Daniel	pdwe@police.be.ch
Gewerbeverein Sigriswil	Christen	Beat	beat.christen@oppliger-elektro.ch
Gewerbeverein Oberhofen Hilterfingen Hünibach, p.A. Notariat Oberhofen	Straubhaar	Adrian	adrian.straubhaar@notar-straubhaar.ch
Gewerbeverein Oberhofen Hilterfingen Hünibach, p.A. Notariat Oberhofen	Bellin	Thomas	tom.bellin@autexag.ch
Petitionäre rechtes Seeufer	Heuberger	Thomas	tom.m.heuberger@bluewin.ch
"und" das Generationentandem	Rüegsegger	Elias	e.rueggsegger@generationentandem.ch
Gemeinderat Thun	Hädener	Konrad	konrad.haedener@thun.ch
OIK I	Wyss	Markus	markus.wyss@be.ch
Kommunikation	Michel	Suzanne	sm@michel-kommunikation.ch
Protokoll Forumsveranstaltungen	Gertsch	Ursula	u.gertsch@tundum-mobil.ch
Mediatorin	Bleuel	Selina	selina.bleuel@bsb-partner.ch
Mediator	Stocker	Beat	stocker@komet-beratung.ch
Mediator	Kunzmann	Adrian	kunzmann@komet-beratung.ch
Verkehrsplanung – B+S AG	Schaufelberger	Walter	w.schaufelberger@bs-ing.ch