

Beilage zum SRB „Gemeindeinitiative - Thuner Velo-Initiative“:

**Auflistung von ausgeführten und geplanten Massnahmen mit Bezug zum Veloverkehr im Zeithorizont 2019 bis 2035**

TBA, 29. Januar 2024

Längendefinition Velomassnahmen
- Einbezogen werden sowohl Velohaupttrouten als auch Veloergänzungsrouten gemäss GVK auf Gemeindegebiet.
- Angegeben wird i. d. R. die Länge der Wegstrecke mit potenziellen Verbesserungen für den Veloverkehr.
- Bei Bedarf wird in den "Bemerkungen" erläutert, wie die Länge ermittelt wurde.
- Massnahmen ohne eindeutige Länge (bzw. < 200m) werden als "Punktmassnahmen" bezeichnet.

Kürzel im GVK	Bezeichnung der Massnahme (Wortlaut gemäss Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 GVK, falls dort verzeichnet)	Bedeutung für Veloverkehr	Länge Velomassnahmen (in m, gerundet auf 100)	Stand der Umsetzung	Zeithorizont Umsetzung	Bemerkungen GVK = Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 AP = Agglomerationsprogramme des Bundes
ohne	<b>Ausbau Veloparkierungsanlage Stückgut Süd:</b> Vergrößerung der Abstellanlage, neue Überdachung und neue Abstellsysteme.	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	umgesetzt	2019	2019 umgesetzt.
ohne	<b>Erneuerung Velostation Bahnhof Thun:</b> Vergrößerung der Velostation um rund 100 Plätze, neue Überdachung und neue Abstellsysteme.	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	umgesetzt	2020	2020 umgesetzt.
V7	<b>Ausbau Veloverleihsystem:</b> Prüfung bestehendes Verleihsystem und (abhängig von Prüfung) Umsetzung weiterer Etappen des bestehenden Veloverleihsystems «VeloSpot» gemäss Agglomerationsprogramm. Prüfung weiterer Standorte in der Stadt Thun sowie in den Nachbargemeinden sowie Planung von integrierten Ladestationen für E-Bikes (AP KM-8).	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	umgesetzt	2020 bis 2024	Massnahme wurde bereits umgesetzt (Wechsel zu Donkey Republic 2020, Anschluss Gemeinden Steffisburg und Hilterfingen, Aufbau e-Bike-Flotte, Optimierung Geschäftsmodell, Stadt Thun neu für gesamte Agglo zuständig etc.).
V5-1	<b>Netzerweiterungen Lerchenfeld: Öffnung Uttigenstrasse</b>	Velomassnahme	1'200	umgesetzt	2021	Die angegebene Länge umfasst die Uttigenstrasse ab Franzosenweg bis Regiestrasse. Die Strassenöffnung für den Veloverkehr ist 2021 erfolgt.
ohne	<b>Erweiterung Veloparkierungsangebot Innenstadt:</b> Realisierung von kurzfristigen Verbesserungen	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	umgesetzt	2021	Auch wenn der "grosse Wurf" mit einem substanzvollen Ausbau der Platzanzahl noch aussteht (vgl. GVK Massnahme V6-2), konnten 2021 an verschiedenen Standorten in der Altstadt zusätzliche Veloabstellplätze geschaffen werden (vorher 380, neu 550 Plätze, was einem Plus von ca. 45 Prozent entspricht).
ohne	<b>Velomesstellen und Velobarometer (Echtzeit-Anzeigen):</b> Aufbau eines Systems zur permanenten Erhebung des Veloverkehrs im Zuge der GVK-Massnahme Mo1 "Verkehrsmontoringssystem".	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	umgesetzt	2021	Im Zuge des Aufbaus eines stadtweiten Systems zum Verkehrsmonitoring konnten acht Messstellen für den Veloverkehr und drei Velobarometer (Echtzeit-Anzeigen des Veloverkehrsaufkommens) errichtet und auf Ende 2021 in Betrieb genommen werden.
ohne	<b>Koexistenzkampagnen Veloverkehr/Fussverkehr:</b> Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden zur gegenseitigen Rücksichtnahme.	unterstützend	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	umgesetzt	2021 und 2022	2021 und 2022 wurde in der Thuner Innenstadt und auf dem Aarequai die Koexistenz-Kampagne "Bike & Walk" durchgeführt.
ohne	<b>Sanierung Allmendstrasse inkl. durchgehende Radstreifen</b> mit einer Breite von 1.50 bis 2.00 m.	unterstützend	2'200	teilw. umgesetzt	1. und 2. Etappe 2016 bis 2020 3. Etappe 2024 bis 2027	2016-2020 wurden durchgehende Radstreifen mit einer Breite von 1.50 bis 2.00 m umgesetzt (mit Ausnahme des Abschnitts Waldeck-Zollhaus, welcher sich noch in Planung befindet.)
V1-i	<b>Qualitätsverbesserungen Velo-Haupttrouten; Gwattstrasse - Frutigenstrasse (Kantonstrasse OIK I):</b> Durchgehende, grosszügige Velostreifen, Umgehung Dosierung Holiday und Mönchplatz, Optimierung LSA Gafnerkreuzung.	Velomassnahme	3'900	teilw. umgesetzt	2021	Ohne Eintrag in AP, da Kantonstrasse. Die angegebene Länge bezieht sich auf die gesamte Velohaupttroute. Die Achse hat bereits über weite Strecken einen ordentlichen Velostandard (Radstreifen 1.50 m). In den Abschnitten ohne Radstreifen ist allerdings kaum mehr eine Verbesserung möglich.
G5	<b>Unfallmanagement und Sanierung Gefahrenstellen:</b> Aufbau eines Monitoringsystems zur Überwachung der Verkehrssicherheit. Erarbeiten eines Programmes für die Sanierung von Unfallschwerpunkten, Unfallhäufungen und Einzelunfallstellen (gem. Art. 6a Abs. 3 Strassenverkehrsgesetz SVG). Sanierung der Gefahrenstellen. Gemäss Schwachstellenanalyse wurden 18 Unfallschwerpunkte lokalisiert. Projekte für die noch nicht sanierten USP sind grösstenteils auch im Agglomerationsprogramm definiert.	unterstützend	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	teilw. umgesetzt	laufend	Ein nennenswerter Teil der Velounfälle ereignet sich in Unfallschwerpunkten. Mit der Sanierung von Unfallschwerpunkten kann ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit des Veloverkehrs geleistet werden. Zwischen 2019 und 2023 konnten an sechs Unfallschwerpunkten Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt werden.
V1-c	<b>Qualitätsverbesserungen Velo-Haupttrouten; Unterführung Frutigenstrasse:</b> Ausbau Unterführung mit Busspur und Velostreifen, neue Fussgängerführung integriert in PU Bahnhof anstelle längs Strasse zur Optimierung der Sicherheit.	Velomassnahme	200	in Projektierung	2024 bis 2027	Die angegebene Länge bezieht sich auf die Strecke Maulbeerplatz bis Mönchplatz. Voraussichtliche Umsetzung der Massnahme im Winter 2024/2025.
V1-k	<b>Qualitätsverbesserungen Velo-Haupttrouten; Hofstettenstrasse - Burgstrasse - Bernstrasse (Kantonstrasse OIK I):</b> Durchgehend Velostreifen (wo möglich), Priorität haben Abschnitte entlang von Mauern (Hofstettenstrasse, Burgstrasse) und in Steigungen (Burgstrasse), wo keine Alternativrouten vorhanden sind.	unterstützend	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	in Projektierung	2024 bis 2027	Ohne Eintrag in AP, da Kantonstrasse. Die Achse wird aufgrund der knappen Platzverhältnisse und hohen Verkehrsmengen in absehbarer Zeit keinen durchgängig hohen Velostandard erreichen. Beim Kanton Bern, OIK I in Projektierung sind punktuelle Verbesserungen für den Veloverkehr (Knoten, einseitige Radstreifen etc.). Daher wird die Massnahme als Punktmassnahme deklariert.
V2-a	<b>Qualitätsverbesserung Velo-Ergänzungsrouten; Aarequerung Schadau:</b> Attraktivere und direkte Langsamverkehrsverbindung (Fuss und Velo) rechts Seeufer – Bahnhof / Südwestquartiere. Schliessen dieser Netzlücke im Langsamverkehrsnetz (Bestandteil Aggloprogramm). Die Planungen der letzten Jahre haben ergeben, dass kurzfristig einzig ein Fahrbetrieb machbar ist. Ein solcher ist für Velofahrer nicht attraktiv genug. Weitere Möglichkeiten sind im Sinne der AP-Massnahme (LV-N-1-a) zu prüfen bzw. zu planen.	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	in Projektierung	2024 bis 2027	In der vorliegenden Massnahme steht die Realisierung einer Kettenfähre im Vordergrund. Die "Panorama-Brücke" (siehe eigener Eintrag in Auflistung) erfüllt einen ähnlichen Zweck wie die vorliegende GVK-Massnahme "V2-a". Da die Massnahmen unabhängig voneinander weitergetrieben werden, erhalten beide Massnahmen in der vorliegenden Liste einen eigenen Eintrag.
V1-e	<b>Qualitätsverbesserungen Velo-Haupttrouten; Buchholzstrasse - Adlerstrasse - Burgerstrasse - General Wille Strasse:</b> Durchgehende Velostreifen, bzw. Velowege (Burgerstrasse), Velloptimierung LSA MMM und Sanierung Knoten Länggasse (Unfallschwerpunkt).	Velomassnahme	3'400	in Projektierung	2024 bis 2027 2028 bis 2032	Wesentliche Abschnitte dieser Route sind bereits in Projektierung. Die angegebene Länge bezieht sich auf die gesamte Velohaupttroute. Möglicherweise sind nicht entlang der gesamten Velohaupttroute Qualitätsverbesserungen möglich. Der südliche Abschnitt (Adlerstrasse-Buchholzstrasse) ist in den AP 1-4 noch nicht verankert, soll aber voraussichtlich in AP 5 einfließen.
V3	<b>Netzerweiterung Bahnhof – Selve – Schwäbis für den Veloverkehr:</b> Finale Abstimmung zwischen SBB / Rahmenplanung und Stadt bezüglich Abschnitt Bahnhof – Selve (Bauprojekt vorhanden); Projektierung Linienführung und Gestaltung des Abschnitt Selve – Schwäbis (AP LV-N-1-b/c)	Velomassnahme	1'000	in Projektierung	2024 bis 2027 2028 bis 2032	Die angegebene Länge bezieht sich auf den Stand heute wahrscheinlichsten Verlauf (ab Molkerweg bis Gemeindegrenze in Aaremittle). Für den Abschnitt Bahnhof-Gewerbstrasse liegt ein Bauprojektentwurf vor, es laufen zurzeit die Landerwerbsverhandlungen. Für den Abschnitt Selve-Schwäbis wurde eine Machbarkeitsstudie erstellt; nächster Schritt ist die Klärung der ISOS-Thematik im Gebiet Schwäbis bei der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK.
V1-d (G4)	<b>Qualitätsverbesserungen Velo-Haupttrouten; Veloführung Innenstadttachsen und -knoten:</b> Sanierung der Unfallschwerpunkte (Kreisel Guisanplatz, Maulbeerplatz, Bernstr.), Radstreifen. Velo-Haupttroutenachse Marktasse (zusätzlich zur Grabenstrasse), Veloergänzungsrouten Ob. Hauptgasse / Betrieb und Gestaltung Innenstadt.	unterstützend	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	in Projektierung	laufend 2024 bis 2027 2028 bis 2032	Abgesehen von der Aarestrasse sind im Innenstadtdreieck auf der Strecke für den Veloverkehr nicht ohne Weiteres substanzvolle Verbesserungen gegenüber heute realisierbar. Die Massnahme wird daher als Punktmassnahme eingestuft (Schwerpunkt auf Knotenoptimierung).
ohne	<b>Panoramabrücke</b> (neue Veloverbindung Bahnhof Thun - Aarequai/Hofstettenstrasse mittels neuer Brücke über die Aare)	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	in Projektierung	2028 bis 2032	Zur Zeit der Erarbeitung des GVK wurde eine neue Aarebrücke zwischen Schiffahrtskanal und Sinnebrücke als wenig realistisch taxiert, so dass die Fragestellung damals in der Massnahme V2-a eher kursorisch abgehandelt wurde (siehe auch Eintrag zu V2-a). Da einer neuen Brücke heute höhere Chancen eingeräumt werden, wird die Massnahme "Panoramabrücke" in der vorliegenden Auflistung als eigenständiger Eintrag erfasst. Ziel ist die Einreichung der "Panoramabrücke" als eigenständige Massnahme im AP 5.
V1-f	<b>Qualitätsverbesserungen Velo-Haupttrouten; Stations- Strättligen- Pfänderstrasse:</b> durchgehende, ausreichend breite Velostreifen oder separater Veloweg (Bereich Pfänderstrasse).	Velomassnahme	2'900	in Projektierung	2028 bis 2032 2033 bis 2036	Die Massnahmen wurden teilweise bereits projektiert (Strättligenstrasse), teilweise liegen sie erst als Projektidee vor (Pfänderstrasse). Zusätzlich werden zurzeit für die gesamte Achse rasch umsetzbare Sofortmassnahmen evaluiert.
V2-b	<b>Qualitätsverbesserung Velo-Ergänzungsrouten; Aarequai – Mühleplatz (Koexistenz):</b> Das heutige Verkehrsregime mit Koexistenz zwischen Fussgängern und Velofahrern ist periodisch zu prüfen und weiterzuentwickeln / anzupassen. Kritische Stellen (Bächimatte, Kurven bei Schadaufähre, Raum Mühleplatz, Zugangswege mit mangelnden Sichtweiten) sind zu entschärfen.	unterstützend	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	Projektidee	2028 bis 2032	Die Achse wird aufgrund der knappen Platzverhältnisse und dem Mischverkehr mit Zufussgehenden in absehbarer Zeit keinen durchgängig hohen Velostandard erreichen. Möglich sind bloss punktuelle Verbesserungen für den Veloverkehr. Daher wird die Massnahme als Punktmassnahme deklariert.
V1-a	<b>Qualitätsverbesserungen Velo-Haupttrouten; Schorenstrasse - Freiestrasse - Mattenstrasse - Militärsstrasse:</b> Umsetzung als Pilotprojekt "Fahrradstrasse": Wo möglich und sinnvoll Optimierung der Vortrittsregelung zu Gunsten der Veloroute. (Zielkonflikte mit MIV/Bus), Sanierung Unfallschwerpunkt Mattenstrasse Länggasse.	Velomassnahme	4'000	Projektidee	2028 bis 2032	Die angegebene Länge bezieht sich auf die gesamte Velohaupttroute. Möglicherweise sind nicht entlang der gesamten Velohaupttroute Qualitätsverbesserungen möglich.
V6-1 (G1)	<b>Ausbau Veloparkierungsangebot: Bahnhof</b> (Velostation und Übergangslösungen, AP KM-B-5-a)	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	Projektidee	2028 bis 2032	Die GVK-Massnahme V6-1 zum Ausbau der Veloabstellanlagen rund um den Bahnhof ist in verschiedene AP-Massnahmen eingeflossen (fest verankert v. a. in AP 1, weitere Teilmassnahmen vorgesehen für AP 5). Die Umsetzung der Massnahme ist abhängig von der weiteren Planung im ESP Bahnhof Thun.
V1-h	<b>Qualitätsverbesserungen Velo-Haupttrouten; Seestrasse:</b> Durchgehende Velostreifen, ggf. Anpassung Vortrittsregelung (steht teilweise im Zielkonflikt mit Bus), Umgehungsmöglichkeit Dosierungsanlage Schadau.	Velomassnahme	1'800	Projektidee	2028 bis 2032 2033 bis 2036	Die Umsetzung der Massnahme ist abhängig von der weiteren Planung im ESP Bahnhof Thun.
V6-2	<b>Ausbau Veloparkierungsangebot: Innenstadt</b> (Freienhof, Hauptgasse, unteres Bälliz, Waisenhaus, Aarezentrum, mehr und gedeckte Plätze)	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	Projektidee	2028 bis 2032 2033 bis 2036	In den vergangenen Jahren wurden Sofortmassnahmen zur Verbesserung der Situation realisiert. Der "grosse Wurf" mit einer substanzvollen Verbesserung steht bislang noch aus.
V1-b (F4-a)	<b>Qualitätsverbesserungen Velo-Haupttrouten; Schulstrasse:</b> Verbreiterung Unterführung, Sanierung Unfallschwerpunkt Kreisel Schorenstrasse.	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	Projektidee	2033 bis 2036	Unter der Annahme, dass mutmasslich vor allem punktuelle Verbesserungen für den Veloverkehr möglich sind (Kreisel, Unterführung), wurde die Massnahme als "Punktmassnahme" eingestuft. 2024 erfolgt voraussichtlich eine erste Verbesserung der Situation mit der Einführung von Tempo 30 entlang der gesamten Schulstrasse.
V1-g	<b>Qualitätsverbesserungen Velo-Haupttrouten; Allmendingenallee - Länggasse:</b> Sicherung der Kreisel Kreuz, Burgerallee, Mattenstrasse / Tellstrasse (Unfallschwerpunkte), evtl. Umkehrung Vortrittsregelung Jungfraustrasse, Aufhebung Rechtsvortritt Schlossmattstrasse, Korrektur der zu schmalen Velostreifen.	Velomassnahme	2'700	Projektidee	2033 bis 2036	Die angegebene Länge bezieht sich auf die gesamte Velohaupttroute. Möglicherweise sind nicht entlang der gesamten Velohaupttroute Qualitätsverbesserungen möglich (insbesondere zwischen Jungfrau- und Burgerstrasse ist der Spielraum stark eingeschränkt).
V5-2	<b>Netzerweiterungen Lerchenfeld - Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend-Uttigenstrasse</b>	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	Projektidee	2033 bis 2036	Hierbei handelt es sich um eine komplett neue Verbindung zwischen Uttigenstrasse und heutiger militärischer Erschliessungsstrasse südlich der Gleise auf der Kleinen Allmend (ca. auf Höhe der Alpenbrücke).
V5-3	<b>Netzerweiterungen Lerchenfeld - Ausbau Bahnunterführung Forstweg - Aaresteg (Schlachthaus)</b>	Velomassnahme	300	Projektidee	2033 bis 2036	Die angegebene Länge entspricht dem heutigen Wegverlauf zwischen Aaresteg und Uttigenstrasse (auf Höhe Forstweg).
V2-c	<b>Qualitätsverbesserung Velo-Ergänzungsrouten; Gegenverkehr Homadstrasse:</b> Einrichten von Velogegeverkehr (da direkte Achse von Neufeld/Bostuden zum Bahnhof), Markieren eines breiten Radstreifens stadteinwärts (falls nötig zu Lasten des bestehenden Streifens stadtauswärts), entsprechende Signalisation, Anpassung und Sicherung der Veloführung an den Knoten Frutigen-/Homadstrasse und am Kreisel Fankhausergut (Homadstr./Talackerstr.).	Velomassnahme	900	Projektidee	nach 2036	Aufgrund der vorhandenen, knappen Strassenbreiten würde der Velogegeverkehr für die Fahrtrichtung stadtauswärts eine Verschlechterung bringen (Wegfall des bestehenden Radstreifens). Die Bewertung des Nutzens und der Zweckmässigkeit der Massnahme ist zurzeit schwierig.
V2-e	<b>Qualitätsverbesserung Velo-Ergänzungsrouten; Verbesserung Unterführung Mittlere Strasse:</b> Ausbau Veloinfrastruktur Unterführung und deren Rampen (Bestandteil Aggloprogramm).	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	Projektidee	nach 2036	Realistisch wäre mutmasslich ein neuer Durchstich für den Fussverkehr auf der Nordseite der bestehenden Unterführung. In der bestehenden Unterführung würde dadurch eine breite Kernfahrbahn mit Radstreifen möglich.
V2-f	<b>Qualitätsverbesserung Velo-Ergänzungsrouten; Öffnung Mittelallee Burgerallmend für den Veloverkehr:</b> Die Mittelallee bildet eine direkte und verkehrssame Verbindung zwischen Allmendingen und der Pestalozzistrasse (-Innenstadt) und bietet sich für den Veloverkehr an. Die Allee ist velogericht in Stand zu stellen (Belag, Sicherheit).	Velomassnahme	1'100	Projektidee	nach 2036	Diese Massnahme deckt ähnliche Wegbeziehungen wie die Massnahme V1-g (Allmendingenallee) ab. Die Massnahmen müssten aufeinander abgestimmt werden.
V4	<b>LV-Verbindung Mönchstrasse – Kasernenstrasse:</b> Konkretisierung der Machbarkeitsstudie LV-Achse Mönchstrasse - Kasernenstrasse, Abstimmung im Rahmen Arealplanung Güterbahnhof / UeO Erschliessung Bahnhof West sowie Rahmenplanung SBB. (AP LV-N-2-e)	Velomassnahme	600	Projektidee	nach 2036	Die angegebene Länge bezieht sich auf den im AP 2 bezeichneten Verlauf von Mönchstrasse bis Kasernenstrasse. Nicht berücksichtigt wird der Umstand, dass offene Fragen zur Realisierbarkeit bestehen.
V5-4	<b>Netzerweiterungen Lerchenfeld - direktere Verbindung Langstrasse – Zollhaus</b>	Velomassnahme	500	Projektidee	nach 2036	Die angegebene Länge entspricht dem wahrscheinlichsten Wegverlauf ab Forstweg Nr. 27a bis zur Allmendstrasse im Zollhaus. Stand heute bestehen offene Fragen zur Realisierbarkeit.
V6-3	<b>Ausbau Veloparkierungsangebot: Strandbad</b> (genügend PP, aber schlechte Qualität)	Velomassnahme	Punktmassnahme (nicht längenwirksam)	Projektidee	nach 2036	Da die Nachfrage nach Veloabstellmöglichkeiten beim Strandbad vor allem bei schönem Wetter hoch ist, ist der Handlungsdruck trotz schlechter Qualität der heutigen Veloabstellanlagen überschaubar.
V2-d	<b>Qualitätsverbesserung Velo-Ergänzungsrouten; Verbindung Alpenbrücke – Radweg Steffisburg:</b> die Verbindung zwischen Alpenbrücke und dem Radweg Steffisburg ist einerseits im Raum der Unterführung Bypass und andererseits via Mittelstrasse gegeben. Beide Routen sind umständlich. Eine direktere Alternative ist anzustreben. Auf regionaler Ebene zu lösen.	Velomassnahme	-	Projektidee	nicht in Zuständigkeit Stadt Thun	Die Länge der Massnahme wird mit "0" angegeben, da sich diese Massnahme nicht auf Boden der Stadt Thun befindet.

<b>Totale Länge der aufgelisteten Velomassnahmen</b>	<b>26'700 m</b>
--	-----------------