



GESAMTVERKEHRSKONZEPT STADT THUN 2035

Analyse, Ziele, Netzkonzepte und Massnahmen

Genehmigt durch den Gemeinderat am 5. Dezember 2018

4. Ziele und Grundsätze

Das Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun ist verwaltungsanweisend und definiert die verkehrspolitischen Ziele und Grundsätze für die nächsten rund 20 Jahre. Das GVK ist eingebettet in übergeordnete politische Strategien und Planungsgrundlagen auf Stufe Kanton, Region / Agglomeration und Stadt. Es zeigt auf städtischer Ebene auf, wie die Ziele des Agglomerationsprogramm Thun (Verkehr vermeiden -> verlagern -> verträglich gestalten) umgesetzt werden sollen.

Im Besonderen kann das GVK als Konkretisierung des städtischen «Mobilitätsreglements» betrachtet werden, welches vom Thuner Stadtrat am 27.10.2016 verabschiedet wurde. Darin wird unter anderem auch eine regelmässige Überprüfung der Zielerreichung verlangt. Zudem stützt sich das GVK auf die vom Gemeinderat verabschiedete «Vision städtisches Gesamtverkehrskonzept» (Kapitel 2.1). Daraus werden konkrete Ziele für die Verkehrsentwicklung in der im Rahmen des Gesamtverkehrskonzepts Stadt Thun abgeleitet (Abbildung 41). Mobilitätsreglement und Vision GVK des Gemeinderats zielen stark auf die Verlagerung und Verflüssigung des Verkehrs. Verkehrsvermeidung – wo möglich (erstes «V» gemäss Agglomerationsprogramm) ist jedoch wesentliche Voraussetzung dazu. Entsprechend enthält das GVK auch Massnahmen zur verbesserten Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und zur Sensibilisierung bzw. nachhaltigerem Verkehrsverhalten.

Ziele Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun

1. **Mehrverkehr primär über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abwickeln:** Dieses übergeordnete Ziel entspricht einerseits dem strategischen Grundsatz des Agglomerationsprogramms (vermeiden -> verlagern -> gestalten), andererseits dem Auftrag gemäss Art. 12 Mobilitätsreglement. Die Verlagerung von zusätzlichem motorisiertem Individualverkehr (MIV) ist auch eine wichtige Voraussetzung für die Verflüssigung des heutigen MIV (Ziel 2). Um die Zielrichtung gemäss Mobilitätsreglement in Zukunft überprüfen zu können definiert das GVK im Sinne einer (nicht verbindlichen) Richtgrösse ein quantitatives Zielszenario. Dieses postuliert gegenüber einer Trendentwicklung einerseits eine allgemeine Verkehrsreduktion von knapp 5%, andererseits eine Erhöhung des Modal Splits von ÖV, Fuss- und Veloverkehr von heute 55% auf rund 60%. Damit soll der überwiegende Anteil des Mehrverkehrs über diese Verkehrsmittel abgewickelt werden. Voraussetzung dazu ist ein bedarfsgerechter Angebotsausbau im ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie die Funktionstüchtigkeit des Gesamtverkehrssystems.
2. **Strassenverkehr verflüssigen und Innenstadt entlasten:** Praktisch alle Strassen von Thun liegen innerhalb des bebauten Siedlungsgebietes und müssen grundsätzlich

siedlungsverträglich gestaltet sein. Gleichwohl ist zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses eine Mindestunterscheidung nach Durchleitungs-, Verbindungs- und Erschliessungsfunktionen notwendig. Strassenabschnitte mit Durchleitungsfunktion sind mit genügend Kapazitäten für den MIV auszustatten. ÖV, MIV und Veloverkehr dürfen sich gegenseitig nicht behindern. Die Durchleitungsfunktionen sind konsequent auf den Bypass Thun abzustimmen, die Innenstadt ist zu entlasten. Strassenabschnitte mit Erschliessungsfunktionen stellen die Erschliessung von Quartieren und Innenstadtbereichen sicher. Durchgangsverkehre sind hier zu vermeiden, das Geschwindigkeitsniveau anzupassen und die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel sicherzustellen.

3. **Die wichtigsten Unfallschwerpunkte sanieren:** Die vergleichsweise hohen Unfallraten in der Stadt Thun sind zu reduzieren. Das Monitoring und die Sanierung von Unfallschwerpunkten ist eine Daueraufgabe gemäss Strassenverkehrsgesetz. Dazu sind bauliche oder lenkende Massnahmen an den neuralgischen Unfallschwerpunkten schrittweise umzusetzen. Besonderer Handlungsbedarf besteht bei Verkehrsknoten mit Mischverkehr und ungenügender Veloverkehrsführung.
4. **Quartierstrassen beruhigen und Velohaupttroutennetz schaffen:** Noch nicht umgesetzte Tempo-30 Zonen in bewohnten Quartieren sind umzusetzen und zur Innenstadt ergänzende Begegnungszonen sind zu prüfen (flächiges Queren ermöglichen). In besonders sensiblen Gebieten wie Schulraumarealen sind weitergehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Betracht zu ziehen (Schulwegsicherheit). Gleichzeitig verfügt die Stadt Thun in Zukunft über ein klar strukturiertes Velohaupttrouten- und Veloergänzungsnetz. Je nach Bedürfnissen und baulichen Möglichkeiten kann das Velonetz eher geschwindigkeits- oder komfortorientiert ausgestattet werden. Auf stark belasteten Strassenabschnitten sind wo möglich separate Veloführungen anzustreben. Die wichtigsten Velo- und Fussverkehrsnetz-lücken sind zu schliessen (insbes. Bahnlinien- und Aarequerungen).
5. **Bahnhof als effiziente Verkehrs-Drehscheibe optimieren:** Die gesamtverkehrliche Situation am Bahnhof Thun ist mit Blick auf die zukünftigen Entwicklungen deutlich zu verbessern. Die Kapazitäten des ÖV sind auszubauen, das MIV-Aufkommen ist zu minimieren und die Situation für Fuss- und Veloverkehr aufzuwerten. Dazu ist mittelfristig eine Bushoferweiterung nördlich der Gleise notwendig, das Parkplatzangebot zu reduzieren bzw. auf die umliegenden Parkhäuser zu verlagern und umgekehrt das Veloabstellplatzangebot auszubauen. Flankierend sind die Verkehrsmanagementmassnahmen auszubauen, um den Verkehrsfluss beim Maulbeerkreisel und den Zugängen zum Bahnhof sicherzustellen. Ergänzende Bus-Haltekannten auf der südlichen Bahnhofseite gilt es zu prüfen.
6. **ÖV im Innenstadtbereich und auf Zugangsachsen priorisieren:** Die Zuverlässigkeit des öffentlichen Busverkehrs im Rahmen des Gesamtverkehrsmanagements ist sicherzustellen.

Ein attraktiver ÖV ist Voraussetzung für die angestrebte Verlagerung des Mehrverkehrs (Ziel 1) und trägt damit auch zu einer Verflüssigung des MIV bei (Ziel 2). Dies stellt im hoch belasteten Thuner Strassennetz eine der grössten Herausforderungen dar. Grösste Priorität zur ÖV-Priorisierung haben die Innenstadtzugänge und -querungen. Hinzu kommen ÖV-Priorisierungen an neuralgischen Verkehrsknoten der Aussenquartiere, d.h. an Standorten mit hoher ÖV-Nachfrage durch Einkaufs- Freizeitangeboten, Bildungsstätten oder Arbeitsplätzen.

6. Massnahmen

Zur Umsetzung der Ziele und Netzkonzepte 2035 des GVK werden auf dem Hintergrund der Situationsanalyse diverse Massnahmen abgeleitet. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Massnahmen, gruppiert nach Verkehrsmittelkategorien. Es handelt sich um Einzelmassnahmen, Massnahmenpakete oder Planungsaufträge. Die Federführung liegt bei unterschiedlichen (städtischen, regionalen oder kantonalen) Stellen. In der Übersicht werden zudem die nächsten Schritte und die Bedeutung (1, 2, 3) dargelegt. Die «Bedeutung» ist nicht zeitlich zu verstehen, sondern mit Blick auf den Handlungsbedarf. Zudem sind Massnahmen, die bereits im Agglomerationsprogramm beim Bund beantragt sind mit hoher Bedeutung signalisiert (oder bei Massnahmenpaketen mit fetter Angabe der AP-Massnahmennummer). Bei Massnahmenpaketen mit * sind im Anhang Ergänzungsblätter ersichtlich mit weitergehenden Informationen zu den vorgesehenen Einzelprojekten.

Die Massnahmen lassen sich auch nach Stadträumen gruppieren. Die folgende Synthesekarte zeigt neun Gruppen von Massnahmen und referenziert dazu die Einzelmassnahmen. Als Hintergrund dieser Karte dienen ausgewählte Informationen aus den Teilkonzepten MIV und ÖV. Eine vergrösserte Synthesekarte zum Handlungsbedarf ist im Anhang ersichtlich.

Abbildung 43: Synthese Problembereiche / Handlungsbedarf und Massnahmen

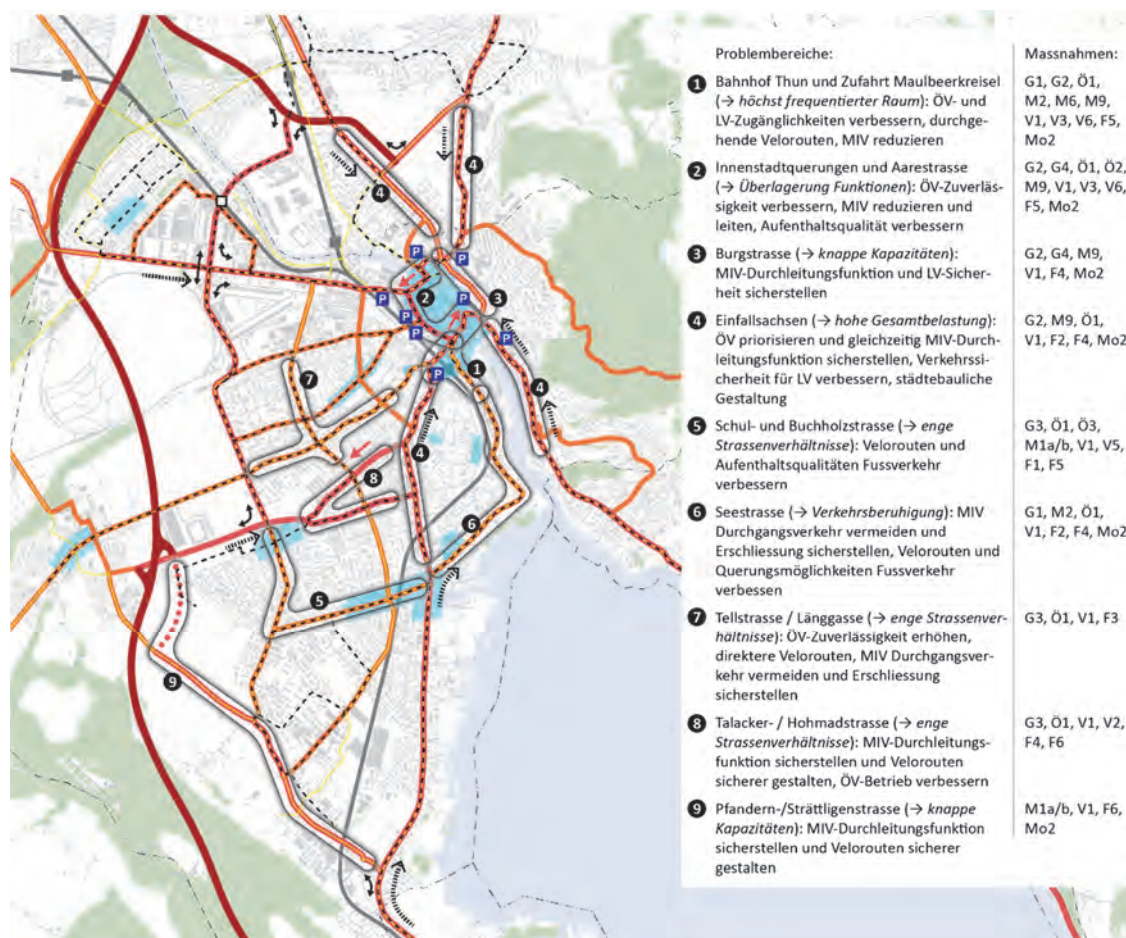


Tabelle 5: Übersicht Massnahmen GVK Thun (* mit Ergänzungsblätter)

Massnahme	Massnah- mentyp	Federführung (Beteiligte)	nächster Schritt / Kostenrelevanz	Hand- lungsbe- darf ¹⁶
Gesamtverkehr				
*G1 Verkehrsknotenpunkt und ESP Bahnhof Thun Koordinierte Planung "Siedlung und Verkehr" und Prüfung eines breiten Fächers gesamtverkehrlicher Lösungsansätze im Rahmen des TP Verkehrs Arealentwicklung ESP Bahnhof: ÖV-Knoten verbessern (Bushoferweiterung Seestrasse, Haltekanten Bhf. - Mönchstrasse, Umsteigebeziehungen Bahn – Bus), direkte Bahnhof- bzw. Perron-Zugänge Velo- und Fussverkehr (Nord- und Südseite), Velostation / Veloparkierung, MIV-Vorfahrt/Kiss&Ride, MIV-Erschliessung/Parkierung (Mobilitätskonzept) für die Siedlung (ESP), funktionierendes Verkehrssystem für Zugang (Maulbeerplatz, Bahnunterführung Frutigenstrasse mit Rampenstrasse usw.), Koordination mit Massnahmen G2 und M2 (Verlegung Seestrasse / Schifffahrtssquai) und den AP-Massnahmen (MIV-S-1.2-m, MIV-S-1.2-p, LV-N-1-b, LV-N-1-d, KM-1, KM-B-5a und NM-VM-1-d).	M'Paket	PLA (TBA, STI, SBB, BLS, RVK/OIK u.a.)	Leitplan Arealentwicklung ESP Bahnhof Thun (TP Verkehr) Planung: 0.2-0.3 Mio.	1
*G2 Verkehrsmanagement Überprüfung des bisherigen Konzeptes, Projektierung und Realisierung der Massnahme Verkehrsmanagement aus dem RGSK/Aggloprogramm (AP NM-1), Realisierungsprogramm mit Prioritäten (aufgrund erster Erfahrungen mit Bypass Thun Nord), insbesondere ÖV-Bevorzugung Achse Frutigenstrasse-Maulbeerplatz/Bahnhof-Freienhofgasse-Lauitor und Berntor-Kuhbrücke-Guisanplatz, verstärkter Lenkung der Verkehrsströme auf die Achse Bypass Thun Nord – General Wille Strasse – Burgerstrasse sowie Prüfen weiterer VM-Massnahmen auf der Achse Hofstettenstrasse – Burgstrasse (bis zu einem Grundsatzentscheid zu den Langfristoptionen Hübelitunnel und Aarequerung Süd im Zeitraum 2023-2026 gemäss RGSK, siehe M9)	M'Paket	TBA Kt. BE (TBA)	Vorprojekt Planung: 0.1-0.3 Mio. Realisierung: 3-5 Mio.	1
*G3 Betrieb, Entlastung und Gestaltung Wohnquartiere Betrieb und Gestaltung des "Quartiernetzes – Verbinden" sowie "Quartiernetzes – Feinerschliessen" in den drei Quartieren Westquartier-Hohmad (inkl. Erschliessung Neubauquartiere, u.a. AP MIV-O-12-e/MIV-S-1.2-l/o), Dürrenast-Neufeld und Lerchenfeld (inkl. Prüfung T30-Zone); unter Berücksichtigung der Anforderungen des ÖV (durchs Quartier führende Buslinien, des Veloverkehrs (Haupt- und Ergänzungsrouten) und des Fussverkehrs: Strassenraumgestaltung, Temporegime, Vortrittsregelung usw.; Parkierungskonzept für Anstösser	M'Paket	PLA (TBA, STI)	Betriebs- und Gestaltungskonzepte Planung: 0.1-0.3 Mio. pro Quartier	2
G4 Betrieb und Gestaltung Innenstadt Betrieb und Gestaltung des innenstädtischen öffentlichen Raumes, zusätzlich zu beschlossenen oder bereits umgesetzten Flama-Massnahmen Bypass Thun Nord sowie in Abstimmung mit der neuen Fussgängerzone Innenstadt. Mit besonderem Fokus zur Aufwertung der Aufenthaltsqualität des Fussverkehrs, Integration der Velohaupt- und -ergänzungsrouten (Koexistenz, bspw. auf Abschnitt Aarequai - Mühleplatz) sowie Sicherstellung der Zuverlässigkeit des Busverkehrs. Prüfung erweiterter verkehrsberuhigter Zonen (insb. auch im Schwäbis-Quartier), Strassenraumgestaltung, Temporegime, Parkierung, etc.	M'Paket	PLA (TBA, STI)	Betriebs- und Gestaltungskonzepte Planung: 0.1-0.2 Mio.	2
*G5 Unfallmanagement und Sanierung Gefahrenstellen Aufbau eines Monitoringsystemes 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.	M'Paket	TBA (OIK I)	Sanierungsprogramm und erste Massnahmen Planung: < 0.1 bis 0.3 Mio. je Massnahme	1

¹⁶ 1 = grosser Handlungsbedarf; 2 = mittlerer Handlungsbedarf; 3 = tieferer Handlungsbedarf

G3 Betrieb und Gestaltung Wohnquartiere

- ☐ Einzelmassnahme
☒ Massnahmenpaket
☐ Planungsauftrag

Ausgangslage

Das Strassenetz der grossen Thuner Wohnquartiere (Neufeld/Bostuden, Westquartier, Hohmad, Dürrenast, Länggasse, Lerchenfeld) ist einer vielfältigen verkehrlichen Nutzung ausgesetzt: Strassenzüge mit Erschliessungs- und/oder Verbindungsfunktion, diverse Buslinien auf den Verbindungsstrassen, wichtige Velo- und Fussverkehrsverbindungen usw. Die Bewohner sind betroffen von den negativen verkehrlichen Auswirkungen (Immissionen), der Betrieb und die Gestaltung der Strassen entspricht nicht immer ihrer Funktion, die Veloverbindungen sind wenig attraktiv, die Busse werden behindert, vereinzelt bestehen Sicherheitsdefizite und Handlungsbedarf betreffend Fussverkehr, aber auch Parkierung.

Ziele

Auf der Basis eines zu entwickelnden gesamtheitlichen Betriebs- und Gestaltungskonzepts auf dem Strassennetz "Quartiernetz – Verbinden" und "Quartiernetz-Feinerschliessen" innerhalb eines zusammenhängenden Wohngebietes ist eine quartierverträgliche Strassenraumgestaltung und eine zweckmässige Verkehrsorganisation anzustreben: Verringerung von Immissionen auf die Wohngebiete, Vermeiden von Durchgangsverkehr durch die Quartierstrassen, behinderungsarmer Betrieb der Buslinien, attraktive Velo- und Fusswegverbindungen und situationsgerechtes Parkierungsregime.

Massnahmen

Für folgende Quartiere sollen in sich geschlossenen Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) entwickelt werden:

- G3-a Westquartier-Hohmad (Inkl. Neubauquartiere)
- G3-b Dürrenast-Neufeld
- G3-c Lerchenfeld

Im BGK sind folgende Massnahmen zu prüfen bzw. festzulegen (nicht abschliessend):

- Geschwindigkeitsregime
- Vortrittsregelung
- Gestaltung des Strassenraum: Fahrbahn MIV und Busse, Velostreifen (bei Haupt- und Ergänzungsrouten sowie ausreichenden Strassenbreiten), Fussverkehrsverbindungen längs und quer, Parkierung im Strassenraum, Gestaltungsmassnahmen usw.
- Option / Pilotprojekt Fahrradstrassen



Abhängigkeiten / Koordinationsbedarf:

Zu koordinieren mit Massnahmen G2, M4, M8, V1, V2, V5, F1, F3, F4, F5