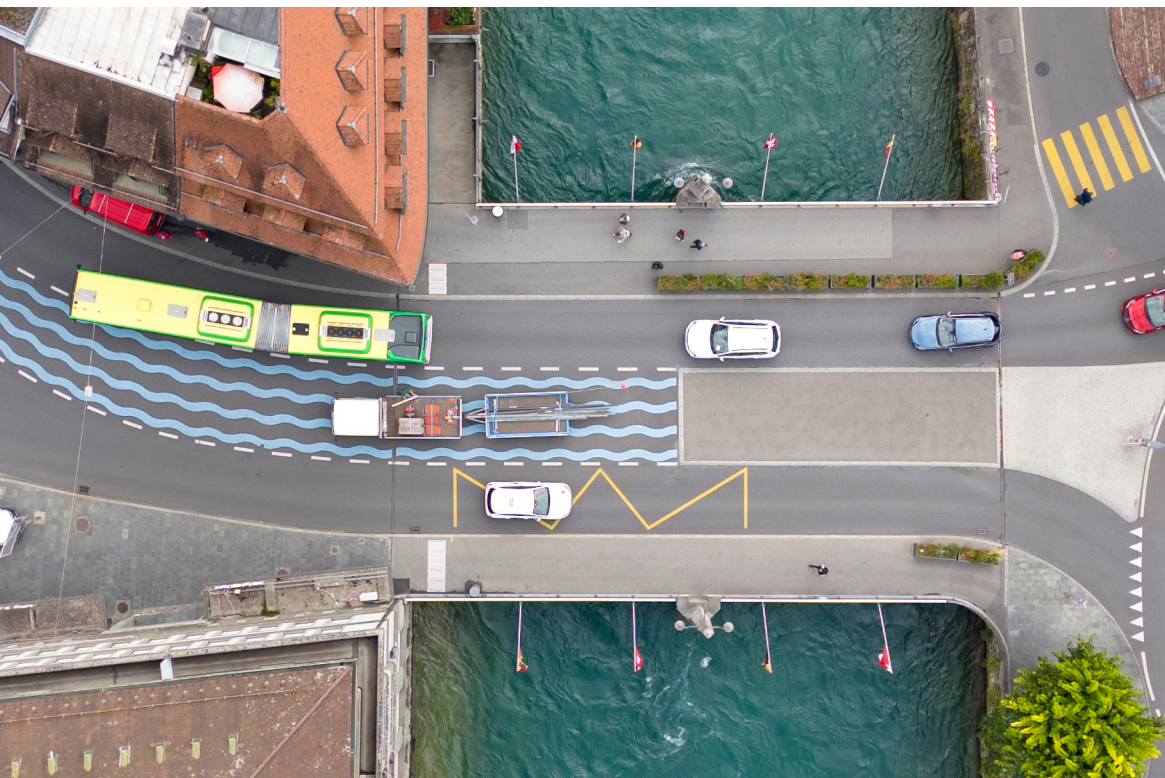




# **VERKEHRSMANAGEMENT REGION THUN**

## VERKEHR STEUERN, VORWÄRTS KOMMEN

# DAS ERWARTET SIE

## INHALT

### Verkehrsmanagement Region Thun

Der Strassenraum in der Region Thun ist begrenzt und in Spitzenzeiten überlastet. Insbesondere der öffentliche Verkehr kann dadurch seine Fahrpläne nicht einhalten. Deshalb braucht es ein Verkehrsmanagement, das den Verkehr steuert, lenkt und die vorhandene Strasseninfrastruktur optimal nutzt.

Das Verkehrsmanagement führt zu einem zuverlässigen Verkehrsfluss rund um die Innenstadt, zur Einhaltung der Busfahrpläne und zur Verlagerung des Verkehrs auf die Hauptachsen. Die Fahrzeuge fahren langsamer und gleichmässiger. Busse erhalten Vorfahrt, damit auf deren Pünktlichkeit Verlass ist. Velofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger werden geschützt und Ausweichverkehr in die Quartiere wird vermieden.

Verkehrsmanagement besteht aus vielen Einzelmassnahmen. Erst in ihrer Gesamtheit entfalten sie ihre Wirkung. Die Massnahmenpakete sind und werden über die Jahre hinweg weiterentwickelt.

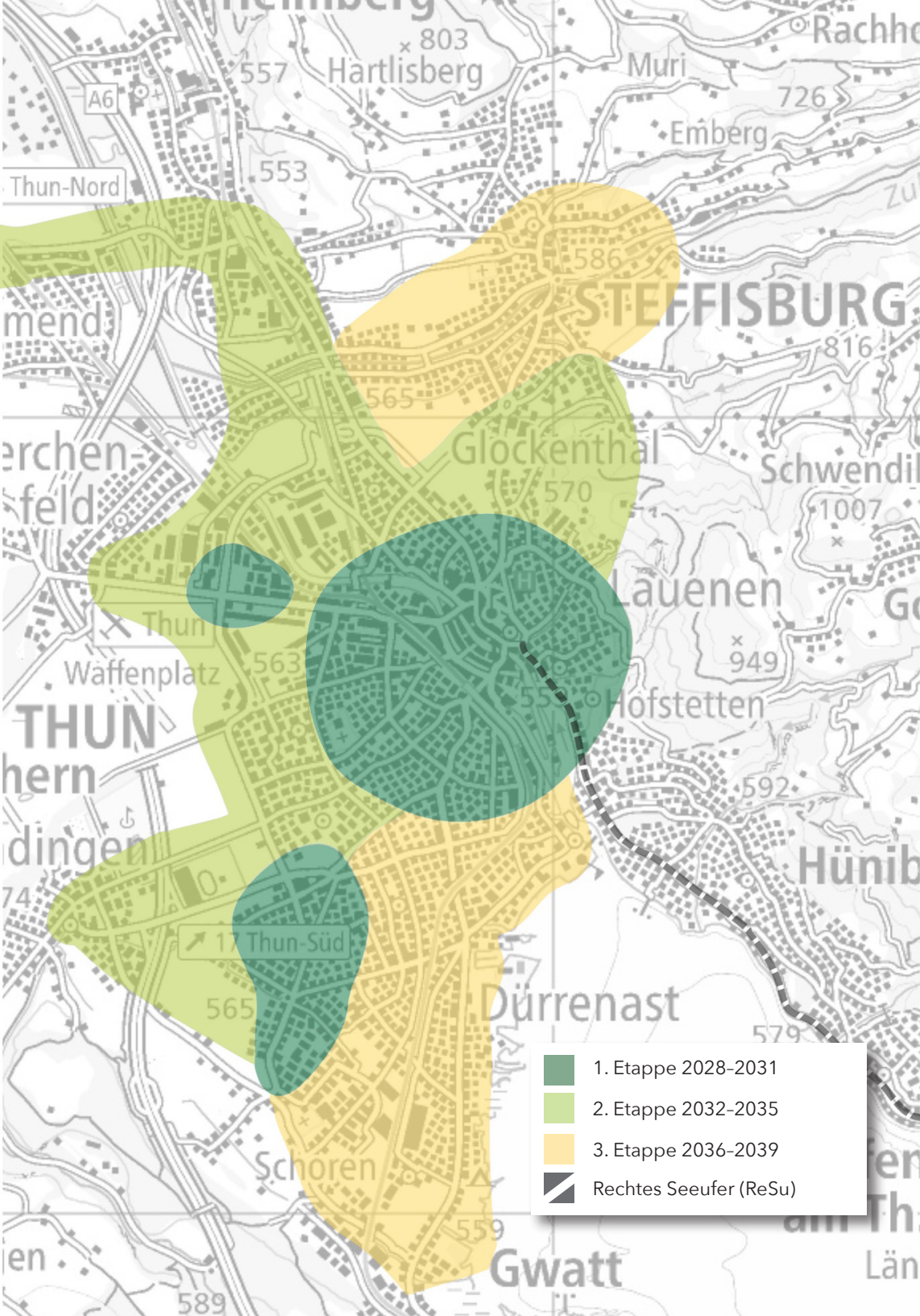
Verkehrsmanagement löst nicht alle Herausforderungen – aber es ist das richtige Instrument, um Thuns Strassen effizienter und optimaler zu nutzen.

Deshalb wollen die Stadt Thun, die Region und der Kanton handeln und das Konzept Verkehrsmanagement Region Thun gemeinsam umsetzen.

**Der Verkehr soll so gesteuert werden, dass der ÖV pünktlich, der Individualverkehr zuverlässig und der Fuss- und Veloverkehr sicher ans Ziel kommen.**

|                           |    |
|---------------------------|----|
| Situation heute           | 5  |
| Nutzen Verkehrsmanagement | 6  |
| Übersicht Massnahmen      | 8  |
| Entlastung Innenstadt     | 14 |
| Massnahmen generell       | 16 |
| Vorgehen und Finanzierung | 19 |





## SITUATION HEUTE

### HOHE BELASTUNG ZU STOSSZEITEN

#### Hohe Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung in der Region und Stadt Thun ist vor allem in den Stosszeiten hoch. Zur Entlastung wurde bereits viel unternommen: Bypass Thun Nord, Autobahnzubringer in Steffisburg, Busbevorzugung, Einbahnregimes, Ausbau des Busangebots usw. Zur Verbesserung der heutigen Situation und im Hinblick auf das weiterwachsende Verkehrsaufkommen sind weitere Massnahmen erforderlich.

#### Gemeinsam zum Ziel

Deshalb haben die Planungsregion Entwicklungsraum Thun (ERT) und der Kanton zusammen mit Thun, Steffisburg und Heimberg das bestehende Konzept Verkehrsmanagement Region Thun aus dem Jahr 2014 vollständig überarbeitet.

#### Etappierte Umsetzung

Das neue Konzept soll in drei Etappen von 2028 bis 2039 umgesetzt werden. Die erste Etappe (dunkelgrün) fokussiert auf den Verkehrsfluss um die Innenstadt Thun und auf zwei Schwerpunkte im Stadtbereich. Die zweite Etappe (hellgrün) umfasst Massnahmen auf wichtigen Verkehrsachsen in der Stadt und der Region. Die dritte Etappe (gelb) konzentriert sich auf Massnahmen mit lokalen Auswirkungen. Das etappierte Vorgehen erlaubt, Erkenntnisse aus dem ersten Massnahmenpaket in die Konkretisierung des zweiten und dritten Pakets einfließen zu lassen.

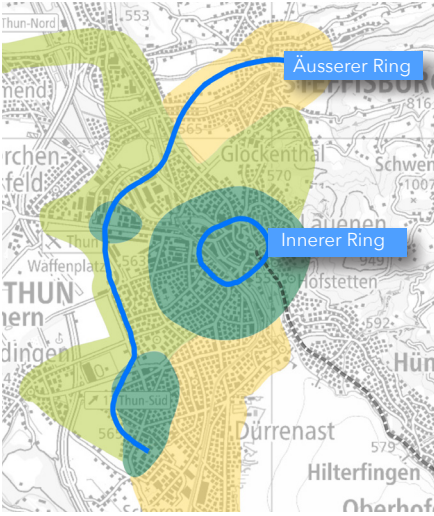
#### Rechtes Seeufer (ReSu)

Bereits in der Umsetzung sind Massnahmen, die zur Entlastung des Verkehrs am rechten Thunerseeufer beitragen. So gilt zum Beispiel während Stosszeiten stadteinwärts Tempo 30.

**Zuverlässigkeit und Berechenbarkeit  
dank integriertem Konzept für die ganze Region.**

# NUTZEN VERKEHRSMANAGEMENT

## ZUVERLÄSSIG ANS ZIEL



## Staus vermeiden

Die Stadt und die Region Thun bieten eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität. Verkehr und Staus sollen diese nicht beeinträchtigen. Das Verkehrsmanagement strebt zwei Dosierungsringe um die Stadt Thun an. Beim äusseren Ring wird der Verkehr so gesteuert, dass bei der Weiterfahrt zur Innenstadt möglichst keine Staus entstehen, die Quartiere geschont werden und Busse ohne Verzögerungen fahren können. Auf dem inneren Ring fährt der Verkehr zuverlässig und stetig.

### Die Vorteile überzeugen:

**Berechenbare Fahrzeiten:** Statt zu den Stosszeiten im Stau zu stehen, kann stetig, aber etwas langsamer gefahren werden. Der Verkehr wird flüssiger und Fahrzeiten werden verlässlicher.

**Pünktlichere Busse:** Durch die Bevorzugung von Bussen an Kreuzungen oder mit separaten Busspuren steigt die Pünktlichkeit. Auf den Fahrplan ist Verlass – in der ganzen Region.

**Mehr Lebensqualität:** Fliesst der Verkehr gleichmässiger, entfällt das Stop-and-go im Stau und es entstehen weniger Emissionen. Das entlastet die Anwohnenden, Velofahrende und Fussgängerinnen und Fussgänger.

**Geschützte Quartiere:** Dank dem Verkehrsmanagement sinkt der Anreiz, Schleichwege durch Quartiere zu suchen. Zudem werden diese durch spezielle Massnahmen geschützt.

**Mehr Sicherheit:** Verkehrsmanagement führt zu einer Beruhigung des Verkehrs und damit zu mehr Sicherheit für Velofahrende und Zufussgehende.

## Alle können einen Beitrag leisten

Die Massnahmen des Verkehrsmanagements verflüssigen den Verkehr, können ihn aber nicht reduzieren. Dafür wird aber der öffentliche Verkehr zuverlässiger und die ÖV-Nutzung noch attraktiver. Weitere Massnahmen mit spürbarem Erfolg sind beispielsweise das Vermeiden von Stosszeiten, das Bilden von Fahrgemeinschaften oder die Nutzung des Velos insbesondere für kurze Distanzen.

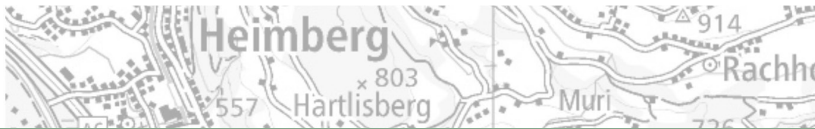
## Ausbau für Velofahrende

In der Stadt Thun soll Velofahren attraktiver und sicherer werden. Mit der Thuner Velo-Initiative wird ein neues Hauptroutennetz von 25 Kilometern geschaffen. Die Planung und Umsetzung bis 2034 ist mit dem Verkehrsmanagement abgestimmt. Auch in anderen Gebieten wird das Angebot für Velofahrende in den kommenden Jahren ausgebaut.



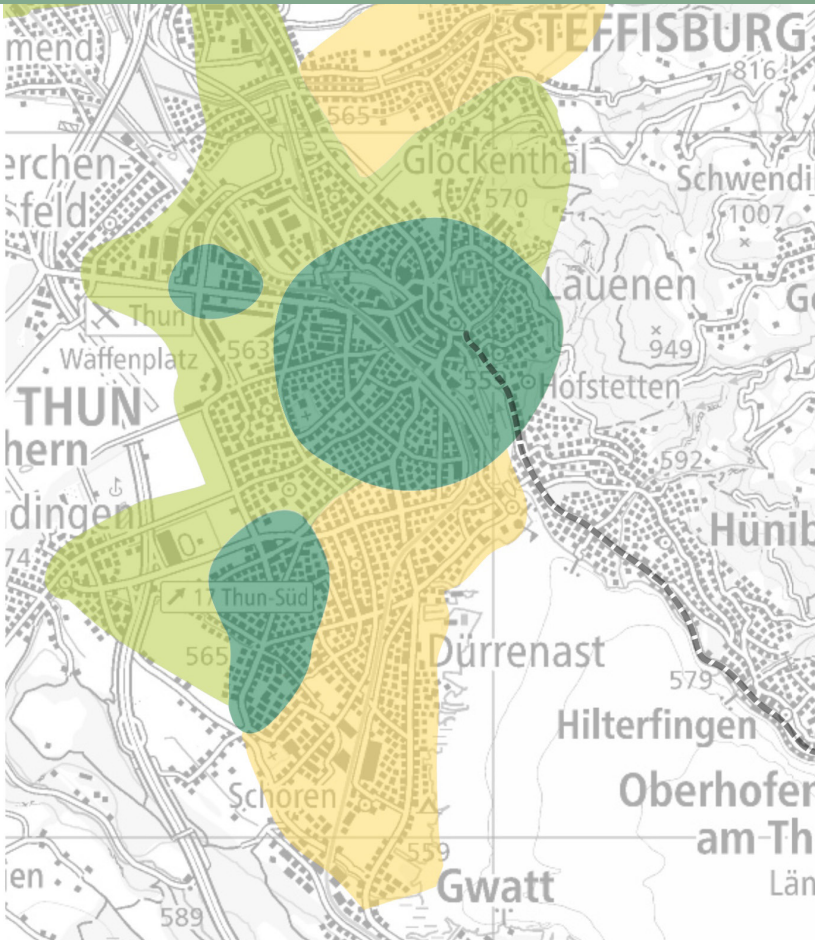
# ÜBERSICHT MASSNAHMEN

## GEPLANTE STEUERUNG



### 1. Etappe

Fokus: Innenstadt entlasten und Quartiere schützen.  
Umsetzung 2028 bis 2031



### 2. Etappe

Fokus: Wirkung bestehender Massnahmen verstärken.  
Umsetzung 2032 bis 2035

### 3. Etappe

Fokus: An unterschiedlichen Orten Situation lokal verbessern.  
Umsetzung 2036 bis 2039

Die Umsetzungszeiträume richten sich nach dem sogenannten Agglomerationsprogramm des Bundes. Erfahren Sie mehr dazu auf Seite 19 dieser Broschüre.

Auf den folgenden ausklappbaren Seiten sind die 22 Massnahmen der ersten Etappe dargestellt und beschrieben. Diese bilden den aktuellen Planungsstand ab. Im Rahmen der nächsten Planungsschritte sind Anpassungen und Änderungen möglich.

Erkenntnisse aus der Umsetzung der ersten Etappe können in den weiteren Etappen zu veränderten Massnahmen führen. Daher sind die Massnahmen der zweiten und dritten Etappe nicht dargestellt.

Weitere Informationen zu den einzelnen Massnahmen sind auf der Website Entwicklungsraum Thun (ERT) zu finden:

[thun.ch/agglomerationsprogramm](https://thun.ch/agglomerationsprogramm)



Die Nummerierung entspricht derjenigen des Agglomerationsprogramms. So können Interessierte rasch weitere Informationen zu den einzelnen Massnahmen finden. Die übergeordneten Massnahmen sind nicht auf den Karten abgebildet.

Übergeordnete Massnahmen

- 1.01 Der kantonale Verkehrsrechner wird erweitert (Software), um die nötigen Verkehrsdaten verarbeiten, die Massnahmen in der Region Thun betreiben und ihre Wirkung prüfen zu können.
- 1.11 Fix installierte Wegweisungstafeln lenken den Verkehr auf das Basisnetz (alle Strassen ausser Quartierstrassen). Wegweisungstafeln sind Verkehrsschilder, die eine Fahrroute empfehlen.
- 1.22 Sensoren erfassen die Verkehrslage, das Verkehrsaufkommen und den aktuellen Verkehrszustand. Die erhobenen Daten werden im Verkehrsrechner des Kantons verarbeitet. Der Verkehr kann so optimal gesteuert werden.

Massnahmen Zufahrtsstrassen

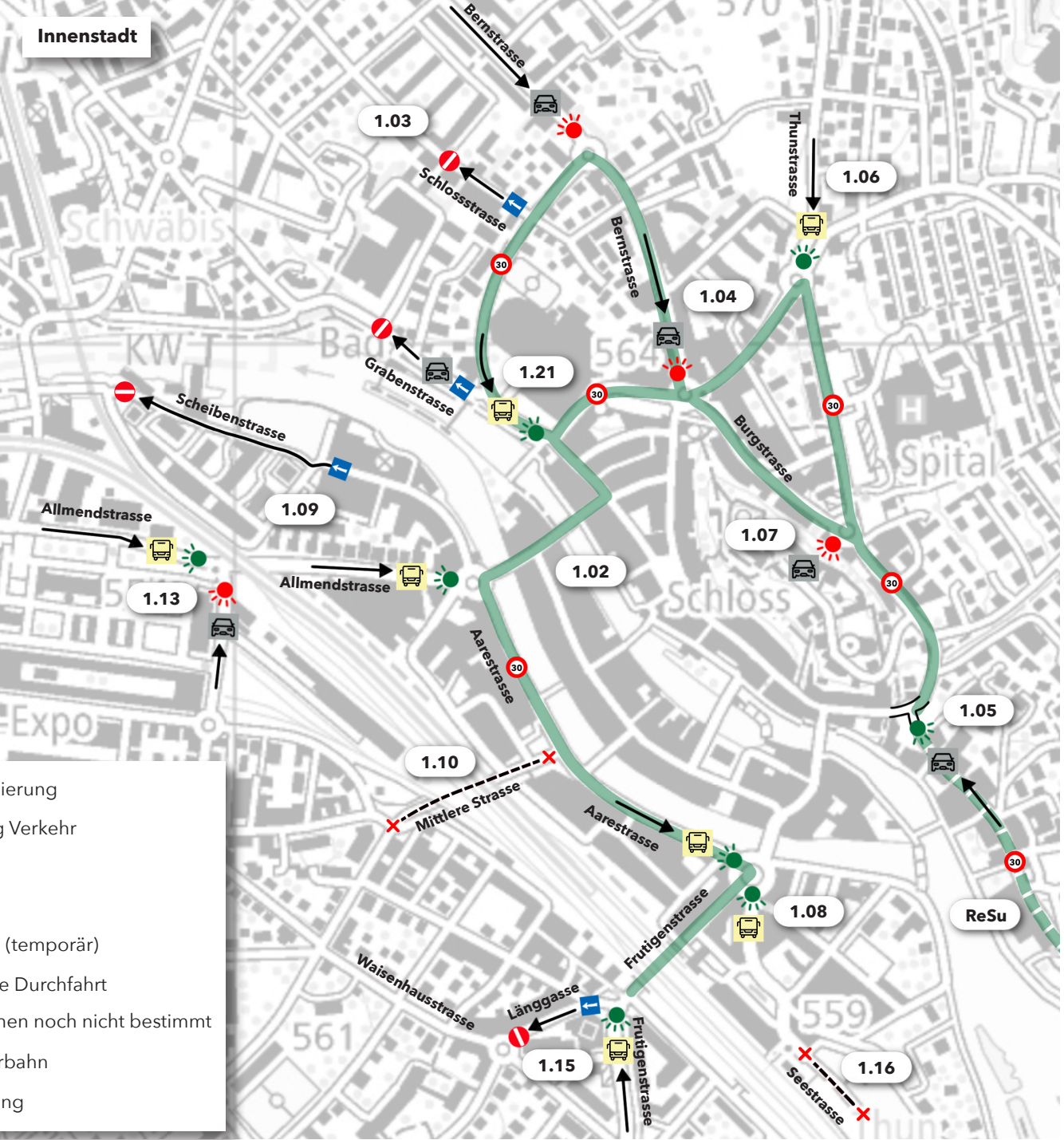
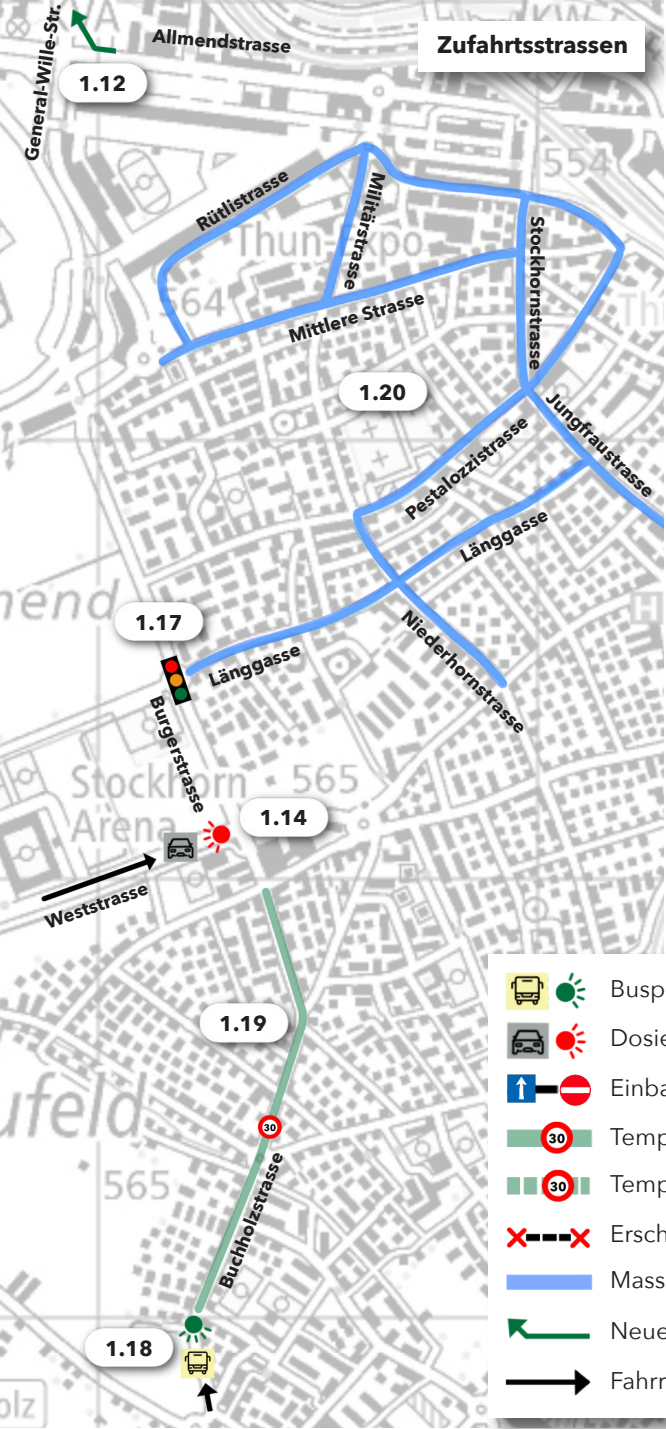
- 1.12 Neue Rechtsabbiegespur bei der Kreuzung Allmend-/General-Wille-Strasse (stadtauswärts) zur Verbesserung des Verkehrsflusses.
- 1.14 Der Verkehr stadteinwärts wird auf der Weststrasse dosiert. Die

Fahrtrichtung Weststrasse – Burgerstrasse wird priorisiert.

- 1.17 Umbau des Kreisels Burgerstrasse/Länggasse zu einer Kreuzung mit Lichtsignalen.
- 1.18 Die Busse auf der Buchholzstrasse werden stadteinwärts mit einem Lichtsignal priorisiert.
- 1.19 Tempo 30 auf der Buchholzstrasse. Die Busse stoppen bei den Haltestellen auf der Fahrbahn.
- 1.20 Zur Verhinderung von Ausweichverkehr sind verschiedene Massnahmen vorstellbar: Zum Beispiel Einführung von Tempo-30-Zonen, temporäre/dauerhafte Sperrungen, Einbahnregelungen, Zubringerdienste, Rechtsabbiegeverbote etc.

Massnahmen Innenstadt

- 1.02 Tempo 30 auf dem Innenstadtring (grün markierte Strassen).
- 1.03 Dosierung an der Bernstrasse stadteinwärts: Der Verkehr wird mit einem Lichtsignal zeitweise zurückgehalten, so dass der Verkehr anschliessend flüssig fahren kann. Um Ausweichverkehr ins Quartier zu vermeiden, sind die Schloss- und Grabenstrasse stadteinwärts auf einem kurzen Abschnitt nicht befahrbar (Busse können auf der Grabenstrasse immer in beide Richtungen fahren).



- 1.04 Die Busse auf der Bernstrasse werden mit einem Lichtsignal priorisiert.
- 1.05 Der Kreisel Lauitor wird zu einer Kreuzung mit Lichtsignal umgebaut. Der Verkehr vom rechten Thunerseeufer herkommend wird mit Lichtsignal priorisiert.
- 1.06 Die Busse auf der Thunstrasse stadteinwärts werden mit einem Lichtsignal und einer neuen Busspur priorisiert.
- 1.07 Dosierung bei der Ausfahrt aus dem Schlossberg-Parking: Die Autos werden kurzzeitig zurückgehalten, damit der Kreisel durch unmittelbar nacheinander ausfahrende Autos für den übrigen Verkehr nicht blockiert wird (vorgezogene Massnahme 2026).
- 1.08 Die Busse auf der Frutigen- und der Aarestrasse werden stadteinwärts mit einem Lichtsignal beim Maulbeerkreisel priorisiert.
- 1.09 Die Busse werden auf der Allmendstrasse stadteinwärts mit einem Lichtsignal priorisiert. Um Ausweichverkehr zu vermeiden, ist ein Teil der Scheibenstrasse stadteinwärts nicht befahrbar.
- 1.10 Um Ausweichverkehr zu vermeiden, wird die Mittlere Strasse zu Spitzenzeiten im Bereich Bahnunterführung für Autos und Schwerverkehr stadteinwärts gesperrt.

- Busse und Velos können jederzeit durchfahren.
- 1.13 Die Busse werden auf der Allmendstrasse stadteinwärts durch eine neue Busspur priorisiert.
- 1.15 Die Busse werden auf der Frutigenstrasse stadteinwärts mit einem Lichtsignal priorisiert. Um Ausweichverkehr zu vermeiden, ist die Länggasse zwischen Waisenhausstrasse und Frutigenstrasse stadteinwärts nicht befahrbar.
- 1.16 Bei hohem Verkehrsaufkommen wird die Durchfahrt auf der Seestrasse für den Individualverkehr erschwert.
- 1.21 Die Busse werden an der Grabenstrasse stadteinwärts mit einem Lichtsignal priorisiert.
- ReSu Verkehrsmanagement  
Rechtes Seeufer: Tempo 30 auf der Hofstettenstrasse stadteinwärts während Spitzenzeiten.

# ENTLASTUNG INNENSTADT

## FOKUS 1. ETAPPE

Oberstes Ziel der ersten Etappe ist die **Entlastung der Innenstadt** durch einen stetigen, berechenbaren Verkehrsfluss und zuverlässige ÖV-Verbindungen auch in Spitzenzeiten. Dies betrifft insbesondere den Innenstadtring auf der Verkehrsachse Lauitor – Burgstrasse – Berntorplatz – Grabenstrasse – Allmendbrücke – Guisanplatz – Aarestrasse – Maulbeerkreisel.

Bälliz und Hauptgasse sind schon heute praktisch verkehrsfrei. Demgegenüber stockt der Verkehr zu Spitzenzeiten aber rund um die Innenstadt. Die nun vorgesehenen Massnahmen sollen insbesondere die Busse bevorzugen, um deren Pünktlichkeit zu verbessern und Anschlüsse zu sichern. Durch die breite Einführung von Tempo 30 wird die Leistungsfähigkeit der Strassen erhöht, da bei tieferer Geschwindigkeit mehr Autos auf der Strasse fahren können.

Um Ausweichverkehr durch die Quartiere zu verhindern, dürfen einzelne kurze Abschnitte stadteinwärts nicht mehr befahren werden. Diese Einbahnstrecken bewirken, dass die Autos auf den Hauptachsen bleiben und nicht durch die Quartiere fahren.

Ausweichverkehr wird auch vermieden, indem bei Stosszeiten die Mittlere Strasse im Bereich der Bahnhofunterführung stadteinwärts gesperrt wird. Für den Bus- und Veloverkehr bleibt die Strasse stets offen.

Auf der Seestrasse wird bei hohem Verkehrsaufkommen die Durchfahrt für den Individualverkehr erschwert.

**Ob dosieren oder bevorzugen:  
Grundsätzlich soll der Verkehr flüssiger  
und zuverlässiger unterwegs sein.**



# MASSNAHMEN GENERELL

## SO WIRD GESTEUERT

### Dosierung

Damit der Verkehr in der Innenstadt zu Stosszeiten möglichst gleichmässig fliesst, werden Fahrzeuge bei Kreuzungen, Kreiseln, Einmündungen oder Parkhaus-Ausfahrten kurz angehalten. Dosiert wird mit Lichtsignalanlagen (rot, gelb, grün) oder Dosieranlagen (rot, gelb). Dadurch werden ausserhalb der Innenstadt Stauräume für den Individualverkehr geschaffen.

Dosierungen stellen sicher, dass ein Kreisel oder eine Kreuzung nicht verstopft und so die Fahrt nicht behindert wird. Durch die Dosierungen müssen Fahrzeuge etwas länger als gewohnt anhalten. Die Rotphase wird in der Regel um einige wenige Sekunden verlängert. Das ist für die Lenkerinnen und Lenker kaum wahrnehmbar, aber wirkungsvoll. Auf den zu entlastenden Strassen fliesst der Verkehr dadurch gleichmässiger und ohne Stau. Durch die wegfallenden Stauzeiten verkürzen sich die Fahrzeiten insgesamt.

### Busbevorzugung

Heute bleiben Busse bei hohem Verkehrsaufkommen im Stau stecken, auf den Fahrplan ist kaum mehr Verlass. Um die Pünktlichkeit der Busse zu verbessern, werden Busse auf verschiedene Weise gegenüber dem privaten Verkehr bevorzugt:

- Die Fahrzeuge hinter dem Bus werden an der Haltestelle angehalten, so dass der Bus nach dem Ein- und Aussteigen der Passagiere ungehindert weiterfahren kann.
- Speziell Bussen vorbehaltene Spuren ermöglichen Bussen, neben einem Stau vorbeizufahren.
- An Kreuzungen und Kreiseln werden Busse mit Lichtsignalen bevorzugt behandelt.

Diese Massnahmen stellen sicher, dass Busse auch zu Stosszeiten ihre Fahrzeiten einhalten können und die Passagiere ihr Ziel pünktlich erreichen.

### Verkehrsüberwachung

In der Region Thun gibt es verschiedenste Verkehrssensoren. Weitere sind vorgesehen. Die so erhobenen Daten werden im Verkehrsrechner des Kantons verarbeitet. Auf Basis dieser Daten steuert der Rechner Lichtsignal- und Dosieranlagen. Je nach Verkehrsaufkommen bleibt bei einer Dosierstrecke das Rotlicht einige Sekunden länger auf Rot. Oder die Grünphasen auf einer bereits belasteten Strecke werden verlängert. Die Signale und Verkehrsleitsysteme werden so gesteuert, dass Staus oder unnötige Wartezeiten vermieden werden.

Verkehrsdaten sind auch erforderlich, um die Wirkung der Massnahmen zu überprüfen. Denn Verkehrsmanagement ist ein Zusammenspiel vieler Einzelmassnahmen, deren Wirkung sich nicht abschliessend voraussagen lässt. Zeigen die Daten, dass eine Massnahme nicht die gewünschte Wirkung erzielt, kann sie bei der Weiterentwicklung des Gesamtsystems angepasst, ergänzt oder gar ersetzt werden.

### Schutz der Quartiere

Verkehrslenkende Massnahmen dürfen nicht dazu führen, dass der Verkehr auf Nebenstrassen oder in Quartiere ausweicht. Um Ausweichverkehr zu vermeiden und die Quartierbevölkerung zu schützen, können zum Beispiel Strassen für den Durchgangsverkehr gesperrt oder Tempo-30-Zonen eingeführt werden. Solche Massnahmen gelten in der Regel nur temporär während der Stosszeiten. In der übrigen Zeit sind die Strassen normal befahrbar.

### Gestaltung Quartierstrassen

Quartierstrassen sind für alle da. Sie haben Verkehr zu bewältigen, sollen Lebensraum sein, Grünflächen bieten oder einen Beitrag zu einem besseren Stadtklima leisten. Um die unterschiedlichsten Ansprüche aufeinander abzustimmen, erarbeitet die Stadt Thun das Betriebs- und Gestaltungskonzept Quartier (BGK Quartier).



# VORGEHEN UND FINANZIERUNG

## SO GEHT ES VORWÄRTS

### Vorgehen auf Stufe Bund

Um Verkehrsprobleme in Regionen zu lösen, gibt es auf Stufe Bund das Programm Agglomerationsverkehr. Mit diesem Programm beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten, welche die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sinnvoll aufeinander abstimmen und das Gesamtverkehrssystem verbessern. Bund und Kanton finanzieren die Verkehrsmassnahmen auf Kantonsstrassen. Sind Gemeindestrassen betroffen, teilen sich Gemeinde, Kanton und Bund die Kosten.

### So funktioniert das Programm

Alle vier Jahre reicht die Planungsregion Entwicklungsraum Thun (ERT) beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) ein neues Programm ein. Das aktuelle Programm 2025 enthält die Massnahmen der ersten Etappe. Hat der Bund alle Agglomerationsprogramme der Schweiz geprüft, müssen National- und Ständerat über die Mittel entscheiden. Stimmen die Räte zu, können die Massnahmen in den Jahren 2028 bis 2031 umgesetzt werden. Im nächsten Agglomerationsprogramm (Eingabe 2029) rücken jene Massnahmen in den Vordergrund, die 2025 noch als zweite Etappe deklariert sind.

Das System erscheint kompliziert, bietet aber eine grosse Flexibilität. Sollten sich Massnahmen nicht bewähren (ihre Wirksamkeit wird laufend überprüft), können sie in einem späteren Programm modifiziert oder durch weitere Massnahmen ergänzt werden.

Alle Informationen zum Agglomerationsprogramm (Vorgehen, Zeitplan, Finanzierung) finden Sie auf der Website des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE):

[www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav.html](http://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/programme-und-projekte/pav.html)



### Vorgehen auf Stufe Stadt

Liegen die Finanzierungsvereinbarungen mit dem Bund vor, können die Massnahmen umgesetzt werden. Baubewilligungsverfahren sind nur nötig, wenn Strassen oder eine Kreuzung baulich verändert werden. Allenfalls muss der Stadtrat für die Umsetzung von Verkehrsmanagementmassnahmen auf Gemeindestrassen Geld sprechen. Bei der Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements in der Region Thun ist auch eine Mitwirkung der Bevölkerung vorstellbar.

## **Impressum**

**Redaktion, Layout und Grafik:**  
Infrakom AG, 2025

**Fotos:**  
Noah Oetterli, Stadt Thun (Seiten 1, 19),  
André Lergier (Seiten 3, 7, 15)

**Karten:**  
swisstopo

## **Für Fragen**

Direktion Bau und Liegenschaften  
Tiefbauamt  
Industriestrasse 2  
3600 Thun  
Tel. 033 225 83 37  
[tiefbauamt@thun.ch](mailto:tiefbauamt@thun.ch)