

Planungsamt der Stadt Thun

# **Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035**

## Bericht über das Ergebnis der Konsultation

Thun, 21. November 2018

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Konsultation und eingegangene Rückmeldungen</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Allgemeiner Eindruck</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Zielsetzungen</b>	<b>4</b>
<b>4.</b>	<b>Netzkonzepte und Strategien</b>	<b>7</b>
4.1.	Öffentlicher Verkehr	7
4.2.	Motorisierter Individualverkehr	9
4.3.	Veloverkehr	12
4.4.	Fussverkehr	14
4.5.	Mobilitätsmanagement	16
<b>5.</b>	<b>Massnahmen</b>	<b>17</b>
<b>Anhang</b>		<b>22</b>
	Anhang 1: Adressaten und Stellungnahmen	23
	Anhang 2: Fragebogen	24
	Anhang 3: Detailrückmeldungen Situationsanalyse	26

## 1. Konsultation und eingegangene Rückmeldungen

Die Konsultation zum Gesamtverkehrskonzept (GVK) Stadt Thun 2035 fand in der Zeit vom 15. Juni bis 24. August 2018 statt. Der Konsultationsentwurf des GVK vom 7. Mai 2018 wurde zusammen mit der Adressantenliste und dem Fragebogen verschickt (vgl. Anhang). Zur Konsultation wurden 11 Quartierleuten, 12 Parteien und 10 ausgewählte Organisationen gemäss Adressliste im Anhang eingeladen.

Insgesamt gingen 20 Stellungnahmen ein:

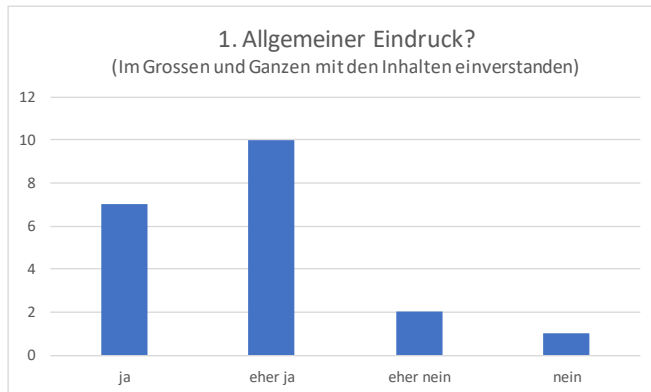
- 3 Stellungnahmen von Quartierleuten (Allmendingen, Hohmad, Westquartier)
- 6 Stellungnahmen von politischen Parteien (SVP, SP, Grüne, FDP, GLP, CVP)
- 8 Stellungnahmen von Organisationen (IGT, STI, Fussverkehr, ProVelo, VCS, Thuner KMU, ERT)
- 3 verwaltungsinterne Stellungnahmen (Finanzverwaltung, Bildung und Sport, Tiefbauamt)
- Nicht teilgenommen haben die folgenden Adressaten: Quartierleiste (Dürrenast Gwatt-Schoren-Buchholz, Innenstadt, Lauenen-Hofstetten-Ried, Lerchenfeld, Neufeld, Goldiwil, Seefeld); Parteien (BDP, EVP, EDU, Junge Grüne, JUSO, Piratenpartei); Organisationen (TGV, TCS)

Die Stellungnehmenden verwendeten in der überwiegenden Zahl den für die Konsultation vorbereiteten Fragebogen für ihre Stellungnahme, führten daneben ihre Anregungen in teils umfangreichen Stellungnahmen weiter aus. Die nachfolgende Auswertung orientiert sich am inhaltlichen Raster des Fragebogens. Es wird innerhalb der Themen jeweils eine Unterteilung vorgenommen in die Auswertung der allgemein gestellten, geschlossenen Fragen (generelle Zufriedenheit bzw. Einverständnis mit Inhalten) und dem Detailüberblick von Einzelrückmeldungen bzw. Anträgen.

## 2. Allgemeiner Eindruck

Bei der Frage zum allgemeinen Eindruck überwiegen die positiven Rückmeldungen (Abbildung 1). 17 von 20 Stellungnahmen beurteilen den allgemeinen Eindruck zum GVK mit «ja» oder «eher ja», nur 3 Stellungnahmen mit «eher nein» oder «nein». Letztere Voten stammen von FDP, SVI und Thuner KMU.

Abbildung 1: Allgemeiner Eindruck



Viele der in den folgenden Kapiteln dargestellten Einzelanmerkungen ergänzen bzw. konkretisieren den allgemeinen Eindruck (insbesondere die Rückmeldungen zu den Zielen und Netzkonzepten). Es lassen sich zwei relativ deutlich voneinander abgrenzbare Gruppen unterscheiden: Politisch eher rechtsstehende Parteien und KMU-Gewerbe-Organisationen kritisieren insbesondere die zu wenig erkennbare Priorität zur Sicherstellung des Verkehrsflusses im MIV sowie Zugänglichkeit des innerstädtischen Detailhandels / Gewerbes. Umgekehrt kritisieren eher linksstehende Parteien und Organisationen des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Quartierleiste, dass die Verkehrsreduktion neben dem Verkehrsfluss und Verlagerungsziel zu wenig konsequent angegangen wird. Über alle Gruppierungen hinweg werden die teilweise noch unkonkreten Massnahmen des GVK kritisiert. Die Erwartungen an die «Flughöhe» eines Gesamtverkehrskonzeptes sind sehr unterschiedlich.

## 3. Zielsetzungen

Bezüglich Zielsetzungen (Kapitel 4 GVK-Konsultationsbericht) sind die Rückmeldungen bereits differenzierter im Vergleich zur oben dargestellten Frage zum allgemeinen Eindruck des GVK. Hinsichtlich inhaltlicher Auswahl der Ziele fallen die Antworten ebenfalls mehrheitlich positiv aus. Bezüglich Vollständigkeit resultiert hingegen nur noch eine knappe «Ja»-Mehrheit (Abbildung 2).

Abbildung 2: Zielsetzungen GVK

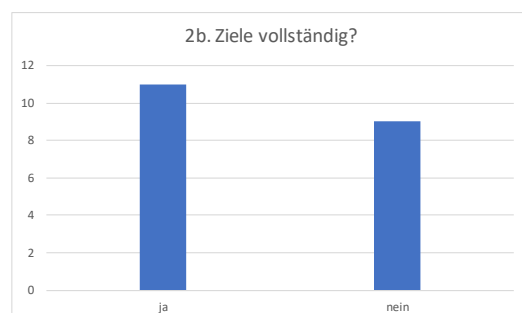
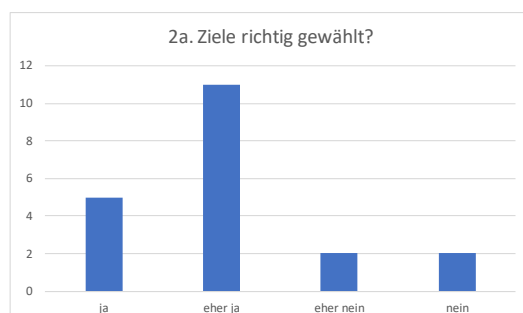


Abbildung 3 zeigt die Detailfeedbacks zu den GVK-Zielen und die jeweiligen Vorschläge des Projektteams zum Umgang damit<sup>1</sup>.

**Folgerungen für das Gesamtverkehrskonzept 2035:**

- Verkehrsvermeidung wird als Mittel zum Zweck der Verkehrsflussoptimierung, Entlastung der Quartiere und anderen Themen im Zielkapitel klarer zum Ausdruck gebracht. Auf ein eigenständiges zusätzliches GVK-Ziel wird jedoch verzichtet (in Anlehnung an die «Vision GVK» des Gemeinderates).
- Der Stellenwert der Schulwegsicherheit wird als Teilaspekt der Verkehrssicherheit im Quartier pointierter zum Ausdruck gebracht.
- Auf die Formulierung verbindlicher quantitativer Ziele wird im Einklang mit dem Mobilitätsreglement weiterhin verzichtet. Als Hilfsmittel für das zukünftige Monitoringsystem werden die quantitativen Richtgrössen jedoch beibehalten. Die bisher formulierten Richtgrössen werden belassen. Insbesondere ein teilweise geforderter (noch) höherer Anteil des Veloverkehrs wäre schwer umsetzbar.
- Auf eine explizite Zielsetzung, die Kapazitätsengpässe im Zusammenhang mit dem Verkehr von/zu dem rechten Thunerseeufer mittels grösseren Strassenausbauten zu lösen, wird verzichtet. Hübelitunnel und Aarequerung Süd bleiben langfristige Optionen (Trassensicherung). Kurz- und mittelfristig setzen die GVK-Strategien auf Verkehrsreduktion, -verlagerung und optimierte Steuerung und Gestaltung (v.a. Massnahme G2 – Verkehrsmanagement). Bevor weitere Grossprojekte geplant werden ist eine umfassende Wirkungsanalyse des Bypass Thun Nord und dessen flankierenden Massnahmen durchzuführen (RGSK, Massnahmenblatt MIV-6/MIV-7). Ein entsprechender Planungsauftrag wird als neue Massnahme (M9) im GVK aufgenommen.

---

<sup>1</sup> In der Spalte «Umgang mit Antrag» wird zwischen ohne (=grau) und mit (=grün) Anpassungen im GVK-Bericht unterschieden. Letzteres bedeutet, dass in den entsprechenden Berichtsteilen gewisse Anpassungen gegenüber dem GVK-Konsultationsbericht vorgenommen werden, aber nicht zwingend der Antrag 1:1 übernommen wird. Ohne Anpassung bedeutet, dass die Hinweise entweder im GVK-Konsultationsbericht bereits berücksichtigt waren oder dass die Anträge nicht übernommen werden.

Abbildung 3: Detailrückmeldungen zu den GVK-Zielen

WER	WAS (Bemerkung, Anträge)	Umgang mit Antrag
Hohmad	Ziel fehlt: Die Auseinandersetzung mit dem GVK kann den Eindruck erwecken, diese diene vor allem der Verflüssigung und nicht der Reduktion des MIV-Verkehrs. Die ThunerInnen haben mehr verdient, als einen flüssigen Verkehr. Dieser soll nach den Bedürfnissen aller Verkehrsträger und verträglich für alle Quartiere abgewickelt werden. Die Verkehrszunahme ist wie grundlegend definiert über den ÖV und den Langsamverkehr aufzufangen.	Ziele
Hohmad	Unseres Erachtens fehlen geeignete Prozesse und visionäre Richtgrößen um den quantitativen Erfolg der Verlagerung zu messen.	--
Entwicklungsraum Thun	Beim abschliessenden Abschnitt zum Zielszenario bedauern wir, dass keine verbindlichen Aussagen gemacht werden. Verbindliche Ziele verpflichten nicht zwingend zum Erfolg. Sie wären aber ein klares Bekenntnis der Stadt Thun zum ÖV und zum Langsamverkehr, und ein Signal gegenüber dem Bund, dem Kanton und den umliegenden Gemeinden.	--
Entwicklungsraum Thun	Im Ziel Nr. 1 wird auf die 3V-Strategie verwiesen. Korrekterweise heisst diese: vermeiden -> verlagern -> verträglich gestalten.	Ziele
Entwicklungsraum Thun	Besonders wichtig: Im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm (AP) haben die Ziele für den Velo- und Fussverkehr eine hohe und zukünftig noch steigende Bedeutung. Hinsichtlich des AP 4. Generation wären verbindliche Ziele zur Erhöhung des ÖV/LV am Modalsplit äusserst wertvoll. Verbindliche Ziele setzen nicht zwingend einen Erfolg voraus. Sie wären aber ein klares Signal an Bund und Kanton, dass die Stadt alles dafür unternimmt, den Anteil des ÖV/LV am Gesamtverkehr zu erhöhen.	--
FDP Thun	Das Ziel 1 tragen wir im Grundsatz mit. Doch heisst primär nicht ausschliesslich. Dieses Ziel muss kritisch auf weitere Konsequenzen überprüft werden. Die ausschliessliche Abwicklung des Mehrverkehrs über ÖV, Fuss- und Fahrradverkehr lehnen wir klar ab. Unausweichlich muss jedoch auch die Verkehrskapazität für den MIV erhöht werden.	--
FDP Thun	Das Ziel 5 lehnen wir ab. Aktuell kann die Verkehrs-drehscheibe nicht optimiert werden. Der Bahnhofplatz ist ein Parkplatz für die STI Busse. Weiter muss aufgezeigt werden, wie eine direkte Verbindung von Gunten zum Bahnhof und eine Weiterfahrt ins Oberland möglich ist.	--
FDP Thun	Ziel 2: Den einbahnig geführten Rundverkehr in der Innenstadt nehmen wir mit sehr grossen Vorbehalten auf. Es muss gelingen, dass der ÖV nicht in Gegenrichtung zu den anderen Verkehrsteilnehmenden verkehrt oder vice versa. Der Schwerverkehr muss aus allen Richtungen, besonders aber von und nach Gunten, um die Stadt herum gelenkt werden. Es muss auch möglich bleiben, dass der MIV aus dem Raum Gunten ohne Umwege und direkt an den Bahnhof gelangen kann. Hier fordern wir eine künftige Aarequerung OST. Auch eine Aarequerung Thun Süd als Planungsschwerpunkt aufnehmen, inkl. einer allfälligen Tunnelösung. Die FDP Thun vertritt die Auffassung, dass die Netzausbauten aktuell a priori zu Ungunsten des MIV erfolgen. Wir fordern hier die Umsetzung des Grundsatzes "freie Wahl der Verkehrsmittel". Daraus folgt, dass hier deutlich überarbeitete Konzepte und vor allem visionäre Vorausplanungen nachgereicht werden müssen.	Massnahmen
FDP Thun	Ziel 4: Die Velorouten sind nachvollziehbar. Wir sehen einen Ausbau für „richtige“ Fahrrad-Spuren, die eine intensive Nutzung auch mit eBike gestatten. Das System der beruhigten Quartierstrassen muss hinsichtlich der entsprechenden Quartierbewohner untersucht werden. Können diese noch ein Auto besitzen oder will man hier durch diese Massnahmen eine autofreie Gesellschaft fördern?	--
FDP Thun	Ziel 5: Den Bahnhof als effiziente Verkehrs-Drehscheibe optimieren ist eine realitätsfremde Forderung. Hier muss ein völlig neues, vielleicht auch visionäres, Konzept erstellt werden. Aktuell ist die Situation sowohl als Verkehrs-Drehscheibe wie auch aus Attraktivitätsgründen völlig ungenügend.	--
Stadt Thun, Finanzverwaltung	städtischer Güterverkehr: Güterbahnhof mitten im Stadtzentrum ganz aufheben oder auf Minimum reduzieren (in diesem Perimeter ist eine neue, erweiterte (evt. experimentelle) Nutzung mit deutlich höherer Wertschöpfung dringend notwendig).	--
Fussverkehr BE	Es fehlt eine ausgedehnte Fussgängerzone in der Innenstadt. Der Anteil des Fussverkehrs in der Stadt Thun ist verglichen mit anderen Städten klein. Dies muss durch attraktivere Fussverbindungen verbessert werden. Auf publikumsintensiven Achsen und Orten muss der Fussverkehr priorisiert werden. Das Sicherheitsgefühl muss an diesen Orten durch Tempobeschränkungen und Begegnungszonen gesteigert werden.	Netzkonzept
GLP Thun / Berner Oberland	Besonders wichtig: sind die Ziele 1, 2 und 4 (Velorouten). Aber selbstverständlich ist auch die Verkehrssicherheit nicht aus den Augen zu verlieren.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Die Grünliberalen stehen zum Kompromiss, dass jeder seinen Verkehrsträger selber wählen kann. Wir sind aber auch der Meinung, dass mit geeigneten Mitteln auf die Nutzung von (für den Bedarf) sinnvollen Verkehrsmittel (bspw. Kurzstrecken und Innenstadt Fuss- oder Langsamverkehr oder ÖV) gelenkt wird. Deshalb muss grundsätzlich das Ziel sein, die Innenstadt vom «unnötigen» MIV zu befreien, damit Platz bleibt für den Durchgangsverkehr und für Nutzer, die auf ein Fahrzeug angewiesen sind (bspw. Gewerbe oder Blaulichtorganisationen).	--
Grüne Thun	Der Aufbau des Zielsystems (Mobilitätsreglement, Vision und Ziele GVK) finden wir gut. Für uns fehlen die Themen Verminderung unnötiger Verkehr und Stärkung der Trends wie Sharing, Mobilitätsmanagement, Solar-Elektrifizierung und Automatisierung.	Ziele
IGT Innenstadtdgenossenschaft	Es fehlt: Der Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel (Art. 1 Abs. 1 Mobilitätsreglement).	--
Pro Velo Region Thun	2. Strassenverkehr verflüssigen: Dies muss auch den Veloverkehr mit einschliessen. Es ist wichtig, dass die Velofahrenden nicht durch Lichtsignale, stehenden MIV oder ÖV aufgehalten werden. Um das Velo vorwärts zu bringen braucht es Muskelkraft und darum ist ein unnötiges Abbremsen der Fahrt viel ärgerlicher als beim MIV.	--
Pro Velo Region Thun	4. Velohauptroutenetz schaffen: Muss auch das Ziel haben einen verflüssigen Veloverkehr zu ermöglichen.	--
Pro Velo Region Thun	5. Bahnhof: Bei diesem Punkt ist das Velo vergessen gegangen. Für den Veloverkehr ist besonders die Verkehrssicherheit und hunderte zusätzlich Veloabstellplätze nötig, die möglichst nahe an den Perrons liegen.	Ziele
SP Thun	Dem GVK der Stadt Thun fehlt aus unserer Sicht der visionärer Charakter. Beim Lesen manifestiert sich der Eindruck, die Zielsetzungen, insbesondere hinsichtlich MIV, dienen vor allem der Verflüssigung und nicht der Reduktion des Verkehrs... Im Gegensatz zur aktuellen Fassung könnte man damit auch quantifizierbare Ziele festlegen, deren zeitliche Einhaltung überprüfbar wäre.	--
SP Thun	Mit Ziel 1 "Mehrverkehr primär über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abwickeln" wird wohl das wichtigste Ziel des GVK vorabgestellt. Hierzu ein "im Sinne einer (nicht verbindlichen) Richtgrösse ein quantitatives Zielszenario zu postulieren" ist ungenügend. Da die Datenbasis zur Ausgangssituation aus einer kleinen Stichprobe des Mikrozensus stammt, wird es kaum möglich sein, quantitative Erfolge zu messen.	--
SP Thun	Bei den Voraussetzungen um Ziel 1 zu erreichen; "Voraussetzung dazu ist ein bedarfsgerechter Angebotsausbau im ÖV, Fuss- und Veloverkehr sowie die Funktionstüchtigkeit des Gesamtverkehrssystems", fehlt die Thematik "Angebot für den MIV".	--
SVP Thun	Ziel 5 Bahnhof (hier ist eine Unter- und Überquerung des Bnf inkl. Anschluss an den Maulbeerkreislauf zu prüfen, um Bnf zu entlasten und Verkehr zu bewältigen)	--
SVP Thun	Insbesondere rufen wir den Gemeinderat auf, den Willen des Gesetzgebers, wie er im städtischen Mobilitätsreglement zum Ausdruck kommt, vollumfänglich zu respektieren. Hierzu gehört insbesondere auch die Gleichberechtigung sämtlicher Verkehrsmittel (Art. 1 Abs. 1: „Sie [die Stadt] berücksichtigt dabei den Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel.“). Es ist uns wichtig, noch einmal festzuhalten, dass die SVP Stadt Thun das grundsätzliche Ziel des Mobilitätsreglements (Art. 12) und auch des GVK (vgl. Ziel 1 GVK: „Mehrverkehr primär über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abwickeln“) mitträgt. Bereits diese Formulierung schliesst aber mit ein, dass ein Teil des in den kommenden Jahren zu erwartenden Mehrverkehrs durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgewickelt werden soll und muss. Es wird schlicht nicht möglich sein, den künftigen Mehrverkehr nur durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr abzuwickeln. Dies war auch in der Vergangenheit nicht möglich, stieg der Anteil des MIV an den Wegen, welche die Bevölkerung zurücklegt, seit 2010 von 41% auf 46%. Diese Erkenntnis ist zentral und wir erwarten, dass diese entsprechend Eingang in das GVK findet.	--
Stadt Thun, Tiefbauamt	Es fehlt: Klare einfache Regelung und Strukturierung des Verkehrsnetzes.	--
Thuner KMU	Es fehlt: Wichtigstes Ziel: Lösung der grundlegenden Probleme (täglicher Stau Bahnhofstrasse, Hofstettenstrasse, Bernstrasse, Frutigenstrasse) - Diese werden nicht angegangen, sondern stattdessen werden viele kleine Detaillösungen aufgeführt.	--
VCS Region Thun-Oberland	Es fehlt eine quantitative Zielsetzung. Der Anteil LV und ÖV muss gesteigert werden. Dazu sind Daten als Grundlage für eine Beurteilung der Entwicklung nötig. Es gibt kostengünstige Verkehrszählungssysteme, zudem liegen viele Daten schon vor (ÖV Passagiere, Parkausnutzung). Kostenintensive Investitionen in den motorisierten Verkehr sind künftig zu vermeiden, da diese nachweislich die (Stau)-Probleme nicht zu lösen vermögen.	--
Stadt Thun, Amt für Bildung u	Zu Ziel 1 Es sollte nicht nur der Mehrverkehr primär über den ÖV, Fuss- und Veloverkehr abgewickelt, sondern grundsätzlich ein Schwerpunkt für eine Verlagerung gesetzt werden. Auf wichtigen Verbindungswegen sind nach Möglichkeit "Velostrassen" umzusetzen. Dies insbesondere auch mit Blick auf die Zunahme der E-Bikes.	--
Stadt Thun, Amt für Bildung u	Zu Ziel 4 <input type="checkbox"/> Schulwegsicherheit sollte explizit in die Zielsetzung aufgenommen werden.	Ziele

## 4. Netzkonzepte und Strategien

### 4.1. Öffentlicher Verkehr

Bezüglich Strategie und Netzkonzept ÖV fällt das allgemeine Einverständnis überwiegend positiv aus (Abbildung 4). Dabei entfallen auf das Netzkonzept etwas mehr Anteile mit «eher ja» im Vergleich zu den Rückmeldungen zur Strategie ÖV. Zur Interpretation dieser Zwischentöne müssen die Detailrückmeldungen betrachtet werden.

**Abbildung 4: Einverständnis mit Strategie und Netzkonzept ÖV**

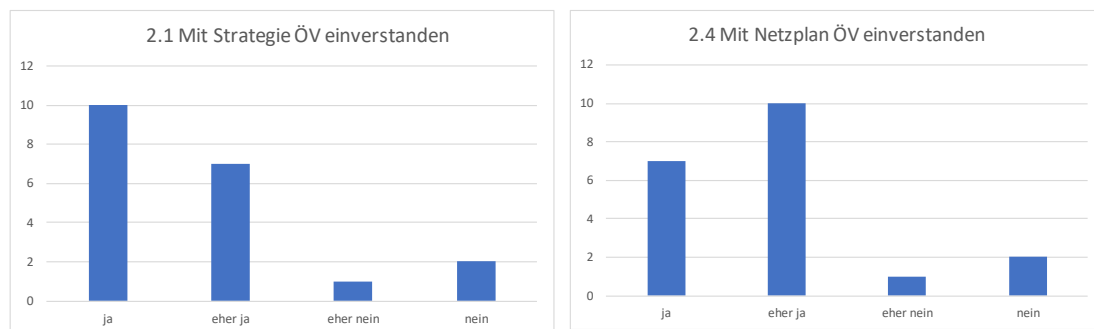


Abbildung 5 zeigt die Detailfeedbacks zum Netzkonzept ÖV und die jeweiligen Vorschläge des Projektteams zum Umgang damit.

#### **Folgerungen für das Gesamtverkehrskonzept 2035:**

- Das Netzkonzept ÖV als Zielbild 2035 wird belassen. Die konkreten Linienführungen und Umsetzung der als «Trassensicherung» eingetragenen Abschnitte sind im Rahmen der kommenden Angebotskonzeptphasen und Agglomerationsprogrammen zusammen mit den regionalen Partnern zu konsolidieren.
- Letzteres gilt insbesondere auch bzgl. definitiver Linienführung und Haltestellen der neuen Tangentiallinie Thun Südwest – Thun Nord – Steffisburg.
- Die Verbesserung der Situation im Bahnhofspereimeter hat höchste Priorität. Hier ist weiterhin ein gesamtverkehrlicher Ansatz zusammen mit der weiteren Planung des ESP Bahnhof Thun (Teilprojekt Verkehr) notwendig. Der Variantenfächer machbarer und zahlbarer Lösungen sollte dabei nochmals geöffnet bzw. breit diskutiert werden. Anstehende sanierungsbedingte Bauprojekte bieten dabei die Chance, als Testphasen genutzt zu werden.
- Am teilweise «gegenläufigen» System des ÖV um die Innenstadt wird festgehalten, weil dieses für die Fahrplanstabilität und den effizienten Zugang zum Bahnhof unverzichtbar ist. Ein Einrichtungsbetrieb würde insbesondere auch die Leistungsfähigkeit der Marktgasse stark beanspruchen. Aus denselben Gründen wird auch an einer sinnvollen Priorisierung des ÖV insbesondere im Innenstadtbereich festgehalten.
- Auf nur punktuell wirkende Massnahmen mit schwieriger Netzintegration wird verzichtet (z.B. Shuttle zwischen einzelnen Parkings und Bahnhof).

Abbildung 5: Detailrückmeldungen zum Netzkonzept ÖV

WER	WAS (Bemerkung, Anträge)	Umgang mit Antrag
Hohmad	Der Netzteil um die Innenstadt (Bahnhofstrasse, Maulbeerplatz, Aarestrasse, Guisanplatz, Aareübergänge, Berntor) ist ÖV-mässig kritisch. Bei der Priorisierung des ÖV sind weiter Busspuren und die Reduktion des MIV zu prüfen.	--
FDP Thun	SBB-Bahnhof attraktiveren (geschlossenes Gebäude). Der Zugreisende gewinnt mit dem Aussteigen aus dem Zug einen ersten Eindruck der Stadt.	--
FDP Thun	Linien der STI grundsätzlich überdenken (Totale Neuplanung).	--
FDP Thun	Ein Shuttle-Dienst vom Casino-Parking in die Innenstadt und Altstadt muss zu attraktiven Preisen geplant werden.	--
Stadt Thun, Finanzverwaltung	ÖV Bahn: Umfahrungsstrecke für den Schienengüterverkehr entlang Autobahn A6 (Spiez - Heimberg) => keine Gefahrentransporte im heutigen Perimeter "Stadt Thun" mit Wohnen, Personenverkehr. ÖV Bahn und Bus: Neue S-Bahn-Haltestelle im Perimeter ESP Thun Nord (inkl. Anschluss an neue Tangentiallinie Thun Südwest und/oder Uetendorf - ESP Thun Nord - ESP Steffisburg und/oder Heimberg). ÖV - Bus: Entflechtung Bahnhofplatz => neue Bushaltekanten für einzelne Buslinien auf der südlichen Bahnhofseite (Mönchstrasse/ Seefeldstrasse) => analog der heutigen "Übergangslösung Baustellensituation Thuner Innenstadt" sind Wendeschlaufen im Perimeter Mönchstrasse/ Seefeldstrasse fix einzuplanen.	--
Gemeinde Steffisburg	Wir sehen Handlungsbedarf bei: ÖV: Richtigerweise wird festgestellt, dass eine der grössten Herausforderungen im ÖV-System Thun und Umgebung die Konzentration der radialen Buslinien auf den Bahnhof Thun ist. Dieser Problematik soll mit einer Bushoferweiterung an der Seestrasse sowie weiteren Haltekanten an der Mönchstrasse begegnet werden. Zudem sollen die radialen Achsen mit einer direkten Linienführung zum Bahnhof geführt und eine vermehrte Durchbindung und Nutzung der Haltekanten auf der Bahnhofrückseite (Mönchstrasse) angestrebt werden. Eine der Buslinien, welche Ihrer Ansicht nach direkter zum Bahnhof geführt werden soll, ist die Linie 3 alte Bernstrasse. Gegen eine solche Linienverlegung muss sich die Gemeinde Steffisburg vehement zur Wehr setzen. Es darf nicht sein, dass ein Quartier (Schwäbis) mehr oder weniger vollständig vom ÖV-Netz abgehängt wird.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Bei der geplanten Tangentiallinie des ÖV ist darauf zu achten, dass die Aussenquartiere mit erschlossen werden. Es kann nicht sein, dass bspw. Allmendingen «umfahren» wird. Wie richtigerweise ausgeführt wurde, reagieren ÖV-Nutzer (aber auch Fussgänger) sensibel auf «Hindernisse». Ein Umsteigen bspw. beim Knoten Burgerallee um zum neuen Bahnhof Thun Nord zu gelangen, würde von den Fahrgästen aus dem Westen nicht goutiert.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Auch die Möglichkeiten der Digitalisierung im Verkehr sollen weiter ausgebaut und konsequent genutzt werden. Vor allem die Entwicklung im IoT-Bereich ist konsequent zu verfolgen und zu nutzen (bspw. bei der Parkplatzbewirtschaftung). Das integrierte Mobilitätsangebot sehen wir allerdings eher als Aufgabe der öv-Anbieter (STI, BLS, SBB). Diese sollen dafür gezielt gefordert werden, sich hier zu engagieren.	--
Grüne Thun	Klassierung und Handlungsbedarf mehrheitlich gut. Es wird nicht auf jede gute Strategie und Massnahme hingewiesen. Gleichwohl ein paar Erwähnungen: • G1 Verbesserung rund um den Bahnhofplatz • Ö3 Tangentiallinie Thun Süd West- Thun Nord-Steffisburg • Ö4 ESP Thun Nord mit neuer Bahnhaltstelle • ÖV-Ring um die Innenstadt • Ausbildung von Umsteigepunkten	--
SP Thun	Der Netzteil um die Innenstadt (Bahnhofstrasse, Maulbeerplatz, Aarestrasse, Guisanplatz, Aareübergänge) ist aus Sicht des ÖV am kritischsten. Hierzu wird eigentlich nur festgestellt: "In Abstimmung mit dem MIV sind Anpassungen bei der ÖV-Priorisierung und erweiterte Busspuren (v.a. Frutigenstrasse, Maulbeerkeisel, Aarestrasse) zu prüfen". Hier hätten wir konkretere Aussagen zur Frage, wie der MIV auf diesen Achsen wirksam eingeschränkt wird, erwartet.	--
Verkehrsbetriebe STI AG	Es fehlt der Abgleich mit öv-Konzept Stadt Thun 2035.	--
Verkehrsbetriebe STI AG	Grundsätzlich interessante Ansätze was den ÖV betrifft. Da der ÖV einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung des Mehrverkehrs beitragen soll, müssen allfällige Anpassungen auf dieses Ziel geprüft werden. Die Prüfung der Massnahmen sollte zudem aufzeigen, dass die Linienwerte betreffend Nachfrage und Kostendeckungsgrad (Vorgabe Kanton) nicht verschlechtert werden.	--
Verkehrsbetriebe STI AG	Wir befürworten die Stossrichtungen zur Überprüfung des Bus-Liniennetzes, insbesondere die Ansätze der direkteren Linienführung sowie der Prüfung von neuen Durchmesserlinien. Bei allfälligen Anpassungen im Bus-Liniennetz ist darauf zu achten, dass die Erschliessungsqualität erhalten bleibt. Konkret sind uns beim Studium des Konzeptes folgende Fälle aufgefallen (Aufzählung nicht abschliessend): - Linie 3, Haltestelle Sonnenfdd; Fällt bei einer Linienführung via Bernstrasse weg. - Linie 5, Haltestelle Strättligenplatz; Fällt bei einer Linienführung via Schorenstrasse weg. Unklar ist für uns das angedachte Konzept für die Linie 6. Wir gehen davon aus, dass die direkte Anbindung an die Innenstadt erhalten bleibt.	--
SVP Thun	ÖV: fehlender Rundumverkehr Innenstadt, welcher auch für ÖV gilt und ggf. durch Rundverkehrslinie um die Innenstadt herum aufgefangen werden kann; Machbarkeitsstudie für Doppelgelenkbus-Einsatz unnötig.	--
SVP Thun	Die SVP fordert, dass bei Neu- oder Umbauten von Bushaltestellen darauf geachtet wird, dass der MIV wie auch der Veloverkehr neben der Bushaltestelle ungehindert weiterfliessen können, was auch der Zielsetzung eines verflüssigten Verkehrs entspricht. Dies gilt insbesondere auch bei einer künftigen Einführung von wei-teren Doppelgelenkbussen. Priorisierungen des ÖV sollen – wo dies möglich ist – durch separate Busfahrspuren umgesetzt werden.	--
SVP Thun	Auch die Aussage, dass die nach einer Zugsankunft gleichzeitig abfahrenden Busse im Bereich Maulbeerkeisel und Bahnhofstrasse / Bahnhofplatz aufgrund des hohen MIV-Aufkommens Mühe hätten, in den Keisel zu gelangen, ist unvollständig. Mitverantwortlich für die Staubildung sind die räumliche Gestaltung des Maulbeerkeisels als nach wie vor ungelöstes Verkehrsnadelöhr und die hohe Anzahl gleichzeitig startender Busse, die sich bei der Kreiseinfahrt hintereinander stauen. Abhilfe könnte hier bspw. eine parallele unter- und oberirdische Ausgestaltung des Verkehrsan-schlusses (Über- und Unterführung auf dem Maulbeerkeiselplatz) an den Bahnhof schaffen (Massnahme G1).	--
Stadt Thun, Tiefbauamt	Es fehlt: Klare Regelung zwischen Quartierverkehr und Verbindungsfunktionen mit Rücksicht auf Busverkehr und insbesondere der Vortrittsregelung (Rechtsvortritt).	--
VCS Region Thun-Oberland	Beim ÖV soll 1. Priorität auf Durchmesserlinien gelegt werden um den Bahnhof zu entlasten. Linie 2 + 4 verbinden ist ein Anfang. Endstationen müssen nicht im Zentrum sein.	--
Westquartier	Die Linienführung innerhalb des Westquartiers muss beibehalten werden, damit die Erschliessung an den ÖV gewährleistet ist. Einzelne Konfliktstellen müssen geprüft und wenn möglich entschäft werden. (Seite 32)	--



## 4.2. Motorisierter Individualverkehr

Bezüglich Strategie und Netzkonzept MIV fällt das allgemeine Einverständnis deutlich heterogener aus im Vergleich zum ÖV (Abbildung 4). Insbesondere bezüglich Netzplan gibt es hohe Anteile mit «eher ja» oder «eher nein». Zum MIV werden auch die meisten Detailrückmeldungen gegeben.

**Abbildung 6: Einverständnis mit Strategie und Netzkonzept MIV**

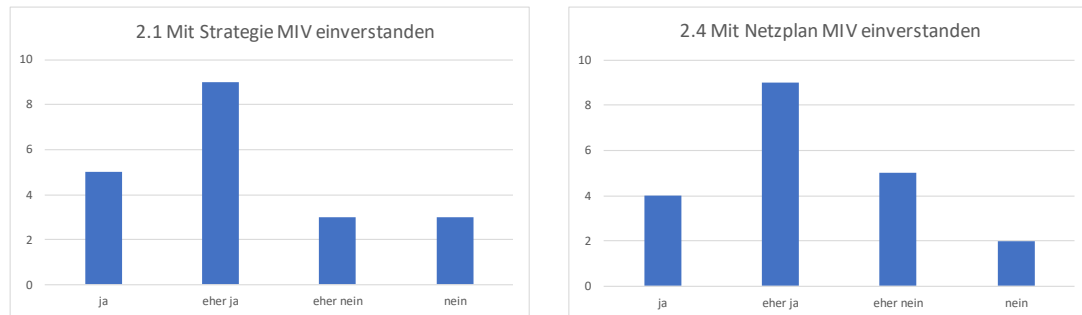


Abbildung 7 zeigt die Detailfeedbacks zum Netzkonzept MIV und die jeweiligen Vorschläge des Projektteams zum Umgang damit.

### Folgerungen für das Gesamtverkehrskonzept 2035:

- Das Netzkonzept MIV mit seinen vier Funktionsklassen wird beibehalten.
- Allgemeine Gestaltungs- und Signalisierungsgrundsätze werden im GVK im Strategiekapitel beschrieben (pro Strassenkategorie). Die konkrete abschnittsweise Umsetzung muss jedoch im Rahmen der dafür im GVK vorgesehenen Massnahmen erfolgen, d.h. unter Berücksichtigung des jeweiligen Umfelds. Für diese Ausgestaltung ist eine ausreichende Flexibilität nötig, d.h. das GVK definiert die Signalisationen (T-50, T-30, T-20) bewusst nicht abschliessend. Dies gilt insbesondere auch auf dem Innenstadtring: Auf den aarequerenden Durchleitungsachsen wird präzisiert, dass die gefahrene Geschwindigkeit zur Entlastung der Innenstadt sowie zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit (deutlich) unter Tempo 50 liegen soll.
- Die Aarestrasse wird der höheren Kategorie «Basisnetz – Durchleiten» zugeordnet. Sie hat eine wichtige Verbindungsfunktion im Basisnetz und leitet zahlreiche Buslinien. Für die Aarestrasse soll trotzdem eine sorgfältige Strassenraumgestaltung angestrebt werden. Zudem ist für den Langsamverkehr gleichzeitig die alternative Route Bahnhof-Selve-Schwäbis wichtig und voranzutreiben. Unabhängig von der Höherklassierung der Aarestrasse soll der grossräumige Verkehr möglichst über die Burgstrasse (rechtes Thunerseeufer) oder die westliche Achse Bürgerstrasse – Bypass Thun Nord gelenkt werden.
- An der Umwidmung Seestrasse ins «Quartiernetz – Feinerschliessen» wird festgehalten. Unter der Annahme, dass der MIV hier reduziert werden soll, verträgt sich diese Kategorie mit Buslinien. Zusätzlich wird die Allmendingenallee ebenfalls in diese Kategorie umgewidmet, insbesondere um ihre ausserordentliche Bedeutung als Veloachse Allmendingen-Stadtmitte zu unterstreichen.
- Die grossen Strassenausbauvorhaben «Hübelitunnel» und «Aarequerung Süd» bleiben grundsätzlich in Anlehnung an RGSK und Agglomerationsprogramm Langfristoptionen mit entsprechender Trassensicherung. Kurz- und mittelfristig setzen die GVK-Strategien auf Verkehrsreduktion, -verlagerung und optimierte Steuerung und Gestaltung (vgl. auch Kap. 3). Der Planungsauftrag zur Gesamtprüfung bzw. Grundsatzentscheid dieser Grossprojekte wird jedoch in Anlehnung an RGSK und AP als neue GVK-Massnahme (M9) ergänzt.
- Die Parkierungsstrategie des GVK wird belassen. Im Vordergrund steht die (vollständige) Umsetzung des PP-Kompromiss Innenstadt und des Parkleitsystems. Darauf aufbauend wird eine sanfte bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Parkraumkonzepts und verstärkte Steuerung über das neue Parkleitsystem

aufgebaut. Als Ergänzungen sollen jedoch die Themen «PP-Angebot in den Wohnquartieren» und «Ladestationen für E-Mobile» im GVK deutlicher positioniert werden.

- Im Zusammenhang mit dem BGK Innenstadt soll ergänzend die ausreichende Entlastung des Schwäbischquartiers thematisiert werden.
- Eine Erhöhung der Funktion der Gafnerkreuzung (Linksabbiegemöglichkeit Richtung Autobahn) ist nicht möglich, da diese den Verkehrsfluss auf der Frutigenstrasse zu stark behindern würde.
- Reine Velo- und Fusswegverbindungen (ohne MIV-Erschliessungsfunktion) werden korrekterweise re-daktionell aus dem Netzkonzept MIV entfernt.

Abbildung 7: Detailrückmeldungen zum Netzkonzept MIV

WER	WAS (Bemerkung, Anträge)	Umgang mit Antrag
Hohmad	(2.2) Die Strategie zur funktionalen Einteilung des Strassennetzes überzeugt grundsätzlich. Im Konzept gibt es aber kaum Anhaltspunkte, wie dessen funktionsgerechte Benutzung erzwungen werden kann. Verschiedene Strassen "Quartiernetz – Verbinden", Süd – Nord (Hohmad – Allmendstrasse) stellen geografische Verbindungen zwischen Teilen des Basisnetzes dar. Die Verbindung „Güterbahnhof – Frutigenstrasse“ ist aktuell zu attraktiv. Diese Achse ist derjenigen „Dürrenast – Allmendstrasse“ gleichzustellen. Wir bitten zu überlegen, ob nicht eine Umstellung der Vorrangrechte auf der Stockhornstrasse und der Jungfraustrasse zum Einen den Durchgangsverkehr reduzieren und zum Anderen den ÖV bevorzugen würde.	--
FDP Thun	Ziel 2: Den einbahnig geführten Rundverkehr in der Innenstadt nehmen wir mit sehr grossen Vorbehalten auf. Es muss gelingen, dass der ÖV nicht in Gegenrichtung zu den anderen Verkehrsteilnehmenden verkehrt oder vice versa. Der Schwerverkehr muss aus allen Richtungen, besonders aber von und nach Gunten, um die Stadt herum gelenkt werden. Es muss auch möglich bleiben, dass der MIV aus dem Raum Gunten ohne Umwege und direkt an den Bahnhof gelangen kann. Hier fordern wir eine künftige Aarequerung OST. Auch eine Aarequerung Thun Süd als Planungsschwerpunkt aufnehmen, inkl. einer allfälligen Tunnelösung. Die FDP Thun vertritt die Auffassung, dass die Netzausbauten aktuell a priori zu Ungunsten des MIV erfolgen. Wir fordern hier die Umsetzung des Grundsatzes "freie Wahl der Verkehrsmittel". Daraus folgt, dass hier deutlich überarbeitete Konzepte und vor allem visionäre Vorausplanungen nachgereicht werden müssen.	Massnahmen
FDP Thun	Die gesamtheitliche Betrachtung muss bei allen Netzplänen nochmals überprüft werden. Schwerpunkte sind die Tangenten WEST Bypass und die fehlende Tangente OST Aareüberquerung. Ohne Massnahmen der fehlenden Tangente OST Aareüberquerung findet eine Verflüssigung des Verkehrs, besonders bei ÖV und MIV nicht statt.	--
FDP Thun	Gewisse Parkierung in der Innenstadt sollte möglich sein (gemäss politischem Kompromiss). Der Parkhausring mit attraktiven Preisen dient einer Optimierung der Situation.	--
FDP Thun	Für Gewerbetreibende/Handwerker ist die Zufahrt zur Innenstadt zu erleichtern. Wir subsumieren diesen Verkehr nicht unter den MIV.	--
Stadt Thun, Finanzverwaltung	MIV: Spange Lüssli zwingend realisieren => bringt Entlastung für bestehende und neue Siedlungsgebiete.	--
Stadt Thun, Finanzverwaltung	MIV - Seite 83, oben: Wer macht die Vorgabe „Für die signalisierte Höchstgeschwindigkeit im städtischen Netz sind Tempo 50, 30 sowie 20 vorgesehen“? Kann über einen Verzicht auf „Tempo 20-Zonen“ (noch) diskutiert werden? MIV: Tempo 50 und 30 sind okay=> Tempo 20 ist ein "Blödsinn" und nicht weiter verfolgen (es gibt schweizweit genügend Negativbeispiele).	--
Fussverkehr BE	Teilweise sind Langsamverkehr und Fusswege als Feinerschliessung MIV eingetragen (Rathausbrücke, Parkhausbrüggli, neuen Aarequerung im Schwäbis, Schlossstreppe, Aarequai). MIV hat dort nichts zu suchen.	Netzkonzept
Gemeinde Steffisburg	MIV: Mit dem Bypass Thun-Nord wurde hauptsächlich auf Gemeindegebiet Steffisburg eine zukunftsorientierte Anlage zur Bewältigung des zunehmenden Individualverkehrs geschaffen. Die Situation für das Schwäbis präsentiert sich momentan so, dass täglich rund 10'000 Fahrzeuge gemessen werden. Dies sind mehr Fahrzeuge als vor der Einführung des Bypass Thun-Nord! Wir hegen Befürchtungen, dass sich insb. das Einbahnsystem in der Thuner Innenstadt auch in Zukunft negativ auf die Verkehrsmenge im Schwäbis auswirken wird. Der uspr. für das Schwäbis angestrebte Zielwert von 6'500 Fahrzeugen täglich liegt jedenfalls in weiter Ferne.	Massnahmen
Gemeinde Steffisburg	MIV: Basisnetz (Hochleistungsstrassen und Durchleiten) Die Abbildung 38 auf S. 63 zeigt das Zukunftsbild der Stadt Thun (STEK 2035). Auffallend ist die recht geringe Anzahl von Strassen mit der Funktion "Durchleiten". Dies im Gegensatz zum angrenzenden Gemeindegebiet von Steffisburg mit mind. 4 Achsen (Bypass Thun-Nord, Bernstrasse, Thunstrasse, Stockhornstrasse). Dies zeigt eindrücklich den Gesprächsbedarf zw. den beiden Gemeinden und es ist sehr wichtig, dass die beiden Gemeinden vermehrt zusammen arbeiten, um die Koordination der Ziele und Massnahmen sicherzustellen. Aufgrund der gleichen Abbildung nehmen wir auch zur Kenntnis, dass eine Option "Hübelntunnel" im GVK Thun nicht mehr vorgesehen ist. Dazu hat der Gemeinderat mit Bedauern davon Kenntnis genommen.	Netzkonzept / Massnahmen
Gemeinde Steffisburg	MIV: Damit die einzelnen Achsen nur mit demjenigen Verkehr belastet werden, der auch dort durchfahren muss ist eine Entflechtung bereits auf den Hochleistungsstrassen angezeigt. In diesem Sinne würde sich aus unserer Sicht die Prüfung eines weiteren Autobahnanschlusses "Zollhaus" aufdrängen.	--
Gemeinde Steffisburg	MIV; Stuckikreisel. Nach wie vor werden in Thun der Berntorkreisel (auch nach dem Umbau) und in Steffisburg der Stuckikreisel nahe an der Leistungsgrenze liegen. Umso wichtiger ist, dass alle möglichen Massnahmen getroffen werden, welche die Verkehrsmenge auf diesen Kreiseln reduzieren können. Für den Stuckikreisel ist dies insbesondere die Reduktion des Durchgangsverkehrs Richtung Schwäbis.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Die Parkplatzsituation am Bahnhof macht uns Sorgen. Natürlich wir mit der neuen Anlage auf der Ostseite eine erste Entlastung erfolgen. Aber auf der Westseite braucht es unbedingt eine nachhaltige und umfassende Lösung. Die Situation beim Strandbad erachten wir aber nicht als so dramatisch, so dass diese sicher zweite Priorität geniesst.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Wie beim ÖV steuert das Angebot auch bei den Parkplätzen die Nachfrage. Deshalb ist auf eine restriktive Haltung bezüglich (neuer) Parkplätze zu achten. Auch in den Quartieren und Neuüberbauungen (vor allem die zentrumsnahen) kann mit innovativen Lösungen die Nachfrage reduziert werden.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Das Angebot an Parkplätzen steuert den Verkehr, auch in der Innenstadt. Deshalb fordern die Grünliberalen eine konsequente Aufhebung aller Parkplätze im Bälliz (inkl. Stadtplatz) und der Hauptgasse. Sollte der (aktuell im Umlauf befindliche) Kompromiss bezüglich Kurzzeitparkierer auf dem Stadthofplatz Wirklichkeit werden, dann gibt es für uns zwei Grundbedingungen: 1. die Zu- und Wegfahrt darf nur über die Freienhofgasse erfolgen. Eine Weiterfahrt durchs Oberbälliz ist zu verhindern. 2. Mit geeigneten Mitteln (bspw. IoT) sind die Kurzzeitparkplätze zu überwachen und bei der Einfahrt zum Bälliz mittels Anzeige die Belegung anzuzeigen. Nur so kann der Suchverkehr eingedämmt werden.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Die Einordnung der übrigen Strassen ist mehrheitlich nachvollziehbar. Aber die Einstufung der Allmendstrasse ab dem Bypass bis in die Stadt UND der Frutigenstrasse bis in die Stadt als «Durchleiten» entspricht nicht dem Streben, die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu befreien. Dadurch wird die Einstufung der Aarestrasse als «Verbinden» ad absurdum geführt. Für den Verkehr von der Allmendstrasse ist dies der logische Anschluss und wird damit automatisch auch zum «Durchleiten».	Netzkonzept
GLP Thun / Berner Oberland	Wir begrüssen sehr, dass die Lüsslispange nun doch in den frühen Fokus der Planung gelangt. Nur so kann das laufend steigende Verkehrsaufkommen infolge der Industriezonen Gwatt und Strättlingen noch bewältigt werden. Dazu gehört aber zwingend auch der Ausbau der Pfänderstrasse (Kanton?). Diese ist aktuell für den Langsamverkehr aus Sicherheitsüberlegungen tabu. Auch die Umfahrung der Innenstadt ab und nach dem rechten Thunerseeufer ist dringend. Auch hier sollten erste planerische Schritte eingeleitet werden, auch wenn klar ist, dass sich hier nicht eine so elegante (und bezüglich Überbauung bereits vorgedachte) Lösung wie die Lüsslispange anbietet.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Für ein Roadpricing ist Thun infolge der Verbindung des rechten und linken Seeufers nur bedingt geeignet. Deshalb fordern wir, dass mittels Parkgebühren der Zugang zur Innenstadt gesteuert wird. Im Gegenzug kann aber auch die Parkgebühr in den Parkhäusern dazu genutzt werden, Kurzzeitparkierer dorthin zu verlegen. So könnten die Kurzparkgebühren gesenkt und dafür die Langzeitgebühren etwas erhöht werden.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Auch die Möglichkeiten der Digitalisierung im Verkehr sollen weiter ausgebaut und konsequent genutzt werden. Vor allem die Entwicklung im IoT-Bereich ist konsequent zu verfolgen und zu nutzen (bspw. bei der Parkplatzbewirtschaftung). Das integrierte Mobilitätsangebot sehen wir allerdings eher als Aufgabe der ÖV-Anbieter (STI, BLS, SBB). Diese sollen dafür gezielt gefordert werden, sich hier zu engagieren.	--

WER	WAS (Bemerkung, Anträge)	Umgang mit Antrag
Grüne Thun	Klassierung und Massnahmen mehrheitlich gut. Es wird nicht auf jede Klassierung und Strategie hingewiesen. Gleichwohl ein paar Erwähnungen/Ergänzungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempo 30 auf dem Innenstadtring einführen</li> <li>• Begegnungszonen (Tempo 20) in den Wohnquartieren und rund um die Schulhäuser sollten von der Stadt mehr gefördert und umgesetzt werden.</li> <li>• Deklassierung und damit Aufwertung Seestrasse (zwingend notwendig in Zusammenhang Bahnhof und Aufwertung Schadaugebiet).</li> <li>• Länggasse Umwidmung zu Quartiernetz Feinerschliessung. Länggasse ist auch als Velo-Haupttroute mit Freizeitnutzung ausgeschieden. Eher noch überprüfen für eine Klassierung als Velostrasse.</li> <li>• Die 3 Quartiernetz-Verbindungen im Westquartier ist 1 wenn nicht 2 zu viel.</li> <li>• Erschliessung ans übergeordnete Netz (z. B. vom Westquartier aus der Richtung Bürgerstrasse) klarer zuordnen.</li> </ul>	--
Grüne Thun	In den Quartieren/Siedlungen (auch bestehende) sollten zentrale gemeinsame Parkierungsanlagen angestrebt werden.	Massnahmen
Pro Velo Region Thun	MIV: Wieso sind die Parkhäuser Manor, Kersch, Spital, Baustelle Müller Burgstrasse, Thunerhof/Marienkirche nicht eingezeichnet? (Aufzählung ev. nicht vollständig, bitte überprüfen sie genau.) P für REX MAX ist am falschen Ort.	Netzkonzept
SP Thun	Die Strategie zur funktionalen Einteilung des Strassennetzes überzeugt. Im Konzept gibt es aber kaum Anhaltspunkte, wie dessen funktionsgerechte Benutzung erzwungen werden kann. Verschiedene Strassen im Westquartier des Typs "Quartiernetz – Verbinden" stellen geografisch gute Verbindungen zwischen Teilen des Basisnetzes dar. Im Besonderen gilt dies für die Aarestrasse, auf die der MIV-Druck in Zusammenhang mit dem Einbahnsystem auf den Aareübergängen noch zunehmen dürfte.	--
SP Thun	Wieso sind die P-Anlagen Manor, Kersch, Spital, Baustelle Müller Burgstrasse, Thunerhof/Marienkirche nicht eingetragen? (Aufzählung ev. nicht vollständig, bitte überprüfen) Standort P REX MAX präzisieren.	Netzkonzept
SP Thun	Auf der Synthesedarstellung erstaunt es, dass die Vortrittsregelung zur Kreuzung Jungfraustrasse-Länggasse nicht umgekehrt ist (Vortritt Länggasse). Dies hätte diverse Vorteile: Der ÖV würde nicht mehr unterbrochen, die Jungfraustrasse verlangsamt und weniger attraktiv als Verbindungsstrasse (Frutigenstrasse-Allmendstrasse), sowie die Freizeitroute SchweizMobil und Verbindung für Velopendler an den Bahnhof gestärkt. Dies würde zudem der Strategie auf Seite 86 gerecht: "... sind Vortrittsregelungen so festzulegen, dass die Knotenäste längs der Haupttroute vortrittsberechtigt sind."	--
SVP Thun	Ziel 5 Bahnhof (hier ist eine Unter- und Überquerung des Bhf inkl. Anschluss an den Maulbeerkeisel zu prüfen, um Bhf zu entlasten und Verkehr zu bewältigen)	--
SVP Thun	Es fehlen Strategien bzw. daraus abgeleitete Massnahmen, wie der erwartete Mehrverkehr MIV verarbeitet und dabei der Gesamtverkehr verflüssigt werden kann. "Be- und Verhindern" ist keine Strategie.	--
SVP Thun	MIV: fehlende Erschliessung rechtes Seeufer, fehlende Planung Bhf Platz / Maulbeerkeisel / fehlender Ausbau bzw. Ersatzerschliessung Frutigenstrasse falls Seestrasse verkehrsreduziert wird / nicht angemessene Priorisierung Erschliessung Pfanderstrasse / nicht korrekte Kategorisierung der Aarestrasse (Durchleiten statt verbinden);	Netzkonzept
SVP Thun	Insbesondere rufen wir den Gemeinderat auf, den Willen des Gesetzgebers, wie er im städtischen Mobilitätsreglement zum Ausdruck kommt, vollumfänglich zu respektieren. Hierzu gehört insbesondere auch die Gleichberechtigung sämtlicher Verkehrsmittel (Art. 1 Abs. 1: „Sie (die Stadt) berücksichtigt dabei den Grundsatz der freien Wahl der Verkehrsmittel.“). Es ist uns wichtig, noch einmal festzuhalten, dass die SVP Stadt Thun das grundsätzliche Ziel des Mobilitätsreglements (Art. 12) und auch des GVK (vgl. Ziel 1 GVK: „Mehrverkehr primär über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abwickeln“) mitträgt. Bereits diese Formulierung schliesst aber mit ein, dass ein Teil des in den kommenden Jahren zu erwartenden Mehrverkehrs durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgewickelt werden soll und muss. Es wird schlicht nicht möglich sein, den künftigen Mehrverkehr nur durch ÖV, Fuss- und Veloverkehr abzuwickeln. Dies war auch in der Vergangenheit nicht möglich, stieg der Anteil des MIV an den Wegen, welche die Bevölkerung zurücklegt, seit 2010 von 41% auf 46%. Diese Erkenntnis ist zentral und wir erwarten, dass diese entsprechend Eingang in das GVK findet.	--
SVP Thun	Die SVP fordert, dass die bessere Erschliessung des rechten Thunerseeufers mit den Optionen „Aarequerung Süd“ (Verbindung Frutigenstrasse – Hofstettenstrasse) und „Hübelitunnel“ (Verbindung Hofstettenstrasse – Stockhornstrasse / Bernstrasse) nicht nur als „langfristige Optionen“ offengehalten werden, sondern das konkrete Schritte auf regionaler und kantonaler Ebene unternommen werden, um dieses jahr-zehntealte Verkehrsproblem zu lösen. Dass das GVK hierzu keine konkreten Massnahmen enthält, ist für uns nicht nachvollziehbar.	Massnahmen
SVP Thun	Schliesslich lehnt es die SVP ab, den ÖV zulasten des MIV auf den Strassen weitergehend zu priorisieren, da dies zu Staubbildungen führt, von denen auch der ÖV nicht profitiert. Einmal mehr sei auf dieser Stelle auf die Gleichberechtigung sämtlicher Verkehrsmittel verwiesen (Art. 1 Abs. 1 Mobilitätsreglement).	--
SVP Thun	Die SVP weist die vereinfachende Aussage, wonach weniger Parkplätze zu weniger Verkehr führen, zurück. Dies entspricht nicht der Realität. Die im Konzept erwähnte Plafonierung des Parkplatzangebotes steht im Widerspruch zur gesetzgeberischen Vorgabe (S. 84). Schliesslich ist uns wichtig, dass die Parkinggebühren in der Stadt Thun nicht steigen.	--
SVP Thun	Angesichts der Idee, entlang der Seestrasse attraktiven Wohn-, Erholungs- und Freizeitraum zu schaffen, wehrt sich die SVP Stadt Thun nicht grundsätzlich dagegen, das Verkehrsaufkommen auf dieser Achse tiefzuhalten. Da aber die Frutigenstrasse bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen stösst und bei gleichzeitiger Reduktion der Kapazität auf der Seestrasse als einzige Zubringerroute der Quartiere Gwatt-Dür-enast zur Innenstadt verbleibt, ist eine Kapazitätserweiterung, d.h. ein Ausbau der Frutigenstrasse und/ oder eine Neuerschliessung der Innenstadt für diese Quartiere unausweichlich. Zutreffend ist die Aussage (S. 42), dass es im städtischen Gebiet an Abstellmöglichkeiten für Reisesecars, etc. fehlt, was die SVP bereits diverse Male im Parlament vorgebracht hat.	--
SVP Thun	Die seit vielen Jahren bestehende Verkehrsproblematik auf dem Bahnhofplatz, dem Maulbeerkeisel und der fehlenden angemessenen Verkehrserschliessung des rechten Thunerseeufers sind mit dem GVK endlich anzugehen. Es gilt, konkrete Massnahmen und Projekte an die Hand zu nehmen, welche diese Jahre alten Probleme lösen bzw. zumindest entschärfen. Die SVP fordert den Gemeinderat auf, insbesondere die seit Jahren diskutierte Idee des Hübelitunnels als Erschliessung des rechten Thunerseeufers endlich zusammen mit den involvierten Stellen aus der Region, des Kantons und des Bundes anzugehen. In der jetzigen Form hält das GVK darauf keine Antworten bereit und erweist sich daher im Hinblick auf die grösseren Thuner Verkehrsprobleme als unnützlich;	Massnahmen
Stadt Thun, Tiefbauamt	Es fehlt: Klare Regelung zwischen Quartierverkehr und Verbindungsfunktionen mit Rücksicht auf Busverkehr und insbesondere der Vortrittsregelung (Rechtsvortritt).	--
Thuner KMU	Wir sind damit einverstanden, den motorisierten Individualverkehr nach Möglichkeit auf einzelne Hauptachsen zu lenken. Dies wird aber nur möglich sein, wenn diese Hauptachsen („Durchleiten“) genügend Anreize schaffen, damit sie auch benutzt werden. Grundvoraussetzung dafür ist die Verflüssigung des Verkehrs und der Verzicht auf Tempoeinschränkungen insbesondere auf diesen Achsen. Wir sind entschieden gegen jeglichen Aufbau und Einbau von Hindernissen und Beschränkungen, die den Verkehrsfluss bremsen oder verhindern.	--
Thuner KMU	Die Aarestrasse muss entgegen dem vorgesehenen Konzept zwingend zum Basisnetz - Durchleiten gehören. Die vorgesehene Zuordnung zum Quartiernetz wäre verheerend. Diese Strasse hat einerseits eine wichtige Entlastungsfunktion für die Innenstadt inne und dient andererseits als Zubringerstrasse zu den beiden Parkhäusern City West und Aarezentrum.	Netzkonzept
Thuner KMU	Das im Gesamtverkehrskonzept vorgesehene Einbahnregime macht nur Sinn, wenn dieses auch für den öffentlichen Verkehr gilt. Wird der Verkehr im Einbahnregime durch die Freiengasse in Richtung Lautorkreisel gelenkt, so kann und darf es nicht sein, dass der Fluss alle paar Minuten gehemmt wird, weil ein Bus entgegenkommt und der stadtauswärts fließende Verkehr mittels Ampel gestoppt wird. Im Hinblick auf eine Verflüssigung des Gesamt-Verkehrs ist es auch den Fahrzeugen der STI zumutbar, den vom Einbahnregime vorgegebenen Umweg ab dem rechten Thunerseeufer zu fahren.	--
Thuner KMU	Wir plädieren dafür, auch auf allen Quartiernetz-Strassen („Verbinden“) Tempo 50 als Grundprinzip zu halten. Einerseits begünstigt dies den effizienten Verkehrsfluss auf diesen Strassen und andererseits entlastet es die Feinerschliessungsstrassen des Quartiernetzes.	--
VCS Region Thun-Oberland	Es fehlt: MIV/Velo: Allmendingenallee, Länggasse Umwidmung zu Quartiernetz Feinerschliessung für Velohaupttroute. Wir fordern die Umwidmung der Länggasse und der Allmendingenallee zur Feinerschliessung. Es hat genügend Quartiernetz-Verbindungen. Wir beantragen eine neue Velostrasse zu bauen.	Netzkonzept
Westquartier	Die Strategie zur funktionalen Einteilung des Strassennetzes überzeugt grundsätzlich. Im Konzept gibt es aber kaum Anhaltspunkte, wie dessen funktionsgerechte	--
Westquartier	Es fehlen wichtige Teile in folgenden Netzplänen: Siehe Situation Güterbahnhof - Frutigenstrasse. Die Weiterentwicklung des Areal des Güterbahnhofs ist auch für uns ein wichtiges Thema. Hierzu sind keine Strategien aufgeführt (Seite 60).	--

### 4.3. Veloverkehr

Bezüglich allgemeinem Einverständnis zu Strategie und Netzkonzept Veloverkehr überwiegen die positiven Rückmeldungen (Abbildung 8). Gleichwohl gibt es zahlreiche Hinweise auf zusätzliche Velonetzlücken-schlüsse, was sich in den hohen Anteilen «eher ja» beim Netzplan Velo ausdrückt.

**Abbildung 8: Einverständnis mit Strategie und Netzkonzept Veloverkehr**

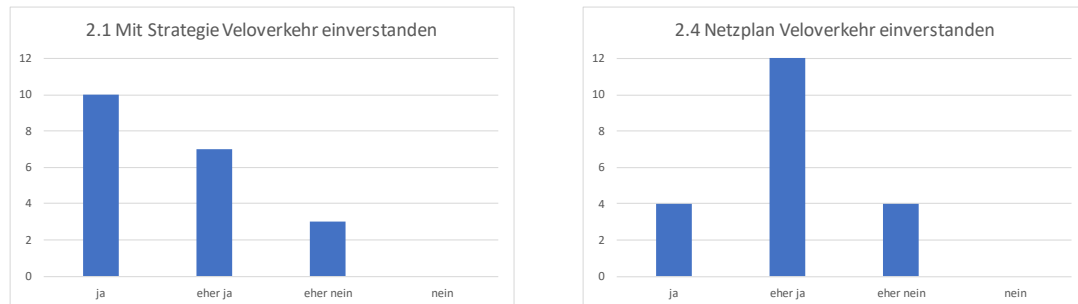


Abbildung 9 zeigt die Detailfeedbacks zum Netzkonzept Velo und die jeweiligen Vorschläge des Projektteams zum Umgang damit.

#### **Folgerungen für das Gesamtverkehrskonzept 2035:**

- Das Netzkonzept Velo mit seinen drei Funktionsklassen wird im Grundsatz beibehalten.
- Im Velo-Hauptroutennetz wird der Abschnitt Marktgasse - Untere Hauptgasse ergänzt, im Velo-Ergänzungsrouennetz der östliche Teil der Oberen Hauptgasse. Die Obere Hauptgasse (westl. Abschnitt), der Mühleplatz und dessen Zugänge verbleiben im Ergänzungsrouennetz. Diese Abschnitte erfordern jedoch auf dem Hintergrund der neu eingeführten Fussgängerzone entsprechende Signalisierungen.
- Die Aarequerung Scherzligen bleibt (neben dem unbestrittenen Netzkonzept Fussverkehr) auch im Netzkonzept Velo als Ergänzungsroutenroute. Mögliche Lösungsansätze in Einklang mit Schifffahrtsbetrieb, ISOS-Gebiet Scherzligen, Uferschutz, u.a.m. sollen im Agglomerationsprogramm nochmals geprüft werden.
- Zur Unterstützung der Velo-Hauptroute Allmendingen-Stadtmitte wird die Allmendingenallee im MIV-Netzkonzept zusätzlich als «Umwidmung zu Quartiernetz-Feinerschliessen» festgelegt.
- An der Ergänzungsroutenroute entlang dem Aarequai wird grundsätzlich festgehalten (Koexistenz Velo/Fussgänger).
- Auf die Festlegung eines eigenständigen Velo-Schnellbahn-Netzes wird verzichtet. Das GVK wird aber dahingehend präzisiert, dass das Bedürfnis nach schnellen und direkten Verbindungen im Agglomerationsnahverkehr über das Hauptrouennetz (in Abstimmung mit der regionalen Velonetzplanung) zweckmässig zur Stadtmitte angebunden wird. Im Rahmen des Ausbaus des Hauptrouennetzes soll zudem auch dessen E-Bike-Tauglichkeit thematisiert werden. Und schliesslich soll die Planung regionaler Veloschnellrouten im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogramm vorangetrieben werden.
- Flankierend zur Umsetzung der zahlreichen Veloverkehrsprojekte wird die Bedeutung von Kommunikationsmassnahmen stärker betont.

Abbildung 9: Detailrückmeldungen zum Netzkonzept Veloverkehr

WER	WAS (Bemerkung, Anträge)	Umgang mit Antrag
FDP Thun	Die Problematik E-Bike auf Fusswegen muss mit E-Bike Spuren gelöst werden. Entflechtung.	--
Stadt Thun, Finanzverwaltung	Velo-Abstellplätze - Seite 87, oben: „Es fehlen knapp 900 Veloabstellplätze rund um den Bahnhof“. Wie wurde diese Zahl ermittelt? Velo-Abstellplätze: "Chaos" im Perimeter Bahnhof Thun beheben => Doppelstock-Veloabstellanlagen sind zielführend (z.B. Städte Wil SG oder Sursse LU).	--
GLP Thun / Berner Oberland	Der Umstieg vom MIV auf den ÖV oder den Langsamverkehr ist für eine Stadt wie Thun essenziell. Nur so kann der Verkehrskollaps vermieden werden. Daher ist für uns die entsprechende Strategie für eine direkte und sichere Verbindung für Velo und Fussgänger zentral. Allerdings stellen wir uns klar gegen eine künstliche Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer. Vielmehr soll mit dem Angebot (Menge, Preis, Attraktivität) die Nachfrage gesteuert werden.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Die Grünliberalen erwarten endlich eine mutige Planung bezüglich «Veloauptroute» resp. Veloutobahn. Aus unserer Sicht eignet sich die Verbindung aus dem Westen über die Allee, Länggasse bis zum Bahnhof besonders für einen ersten Versuch. So stehen mit der Mittleren Strasse sowie der Hohmadstrasse und der Talacherstrasse genügend parallele Verbindungen, resp. auch mit quer dazu liegenden Strassen, zur Verfügung um den Hauptverkehr MIV aufzunehmen. So schwebt uns eine Lösung mit einem Einbahnregime (für den MIV) vor. Dort kann eine rasche und sichere Verbindung direkt zum Bahnhof sichergestellt werden.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Ein allfälliger Versuch mit «Velostrassen» ist gut vorbereiten (auch kommunikativ), weil dies ein Abwenden der bisherigen Praxis (30-er Zone = Rechtsvortritt) bedeutet. Die Grünliberale Partei sind nicht grundsätzlich gegen eine solche Lösung.	--
Grüne Thun	Wir unterstützen die konsequente Priorisierung des ÖV- Fuss- und Veloverkehrs. Klassierung/ Definitionen und Ausbau Veloinfrastruktur mehrheitlich gut. Es wird nicht auf alles hingewiesen. Gleichwohl ein paar Ergänzungen und Erwähnung: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Das Thema Velostrassen sollte noch vertiefter angeschaut werden. Es sieht so aus, dass die Pilotversuche positiv abschneiden. Damit wären wir vorbereitet und nicht in einem Jahr hinter den neuen Entwicklungen.</li> <li>• Länggasse als Velohauptroute von Allmendingen in die Stadt ist unbedingt notwendig. Sollte zum Teil als Velostrasse klassiert werden.</li> <li>• Das Thema „Schnellverbindungen“ für Velos in die Region kommt zu kurz. Auch weil ja die Ausarbeitung Velo in der Region geplant ist. Somit hätten wir hier Angaben für die Region. Dies ist insbesondere wichtig für Ausbaustandard, Direktheit etc.</li> <li>• Es fehlt eine Verbindung Allmendingenallee-Stadion-Wohnquartier</li> <li>• Nach Aggloprogramm ist auch die SBB Unterführung im Lerchenfeld als Massnahme aufgenommen.</li> <li>• Im Gebiet Kleine Allmend fehlt eine mittlere Veloverbindung ins Lerchenfeld.</li> <li>• Ist eine Hangverbindung rechtes Thunerseeufer (bis Spital Thun Goldiwilstrasse) für Velo+FG geprüft worden. Problempunkt ist sicher eine Verbindung Obere Wart-Bächimatt.</li> </ul>	Netzkonzept
Pro Velo Region Thun	Es fehlt eine Kommunikations-Strategie wie die Stadt Thun zur Velostadt werden will. Eine Art Velooffensive mit Kommunikationsmassnahmen, Sensibilisierung, Aktionen in Schulen, der Innenstadt, etc. zusammen mit den Interessenvertretern wie VCS, TCS, Pro Velo, etc. zum Beispiel mit einem Velofestival wie in Bern mit dem "Hallo Velo" siehe www.halovelove.be. Will Thun wirklich Velostadt sein, muss sie etwas dafür machen, diese Strategie fehlt. Thun will wohl doch nicht Velostadt sein.....das ist natürlich Schade!	Massnahmen
Pro Velo Region Thun	Velo: Es fehlt die Obere Hauptgasse: Für alle Velofahrer, die über die Velohauptroute vom rechten Thunerseeufer (über das Lauitor) in die Stadt fahren, ist die Obere Hauptgasse die direkte Verbindung zum Kyburg, Migros, Rathausplatz (Markt), Untere Hauptgasse, Velo Freizeitrouten Richtung Heimberg, etc.	Netzkonzept
Pro Velo Region Thun	Wenn man auf der Synthesedarstellung die Kreuzung Jungfraustrasse-Länggasse anschaut, erstaunt es, dass die Vortrittsregelung nicht umgekehrt sind (Vortritt von der Länggasse). Das hätte diverse Vorteile: ÖV würde nicht mehr unterbrochen, Jungfraustrasse verlangsamt und weniger attraktiv als Verbindungsstrasse (Frutigenstrasse-Allmendstrasse) gemacht, Freizeitroute SchweizMobil und Verbindung für Velopendler an den Bahnhof gestärkt.	--
SP Thun	Es fehlt eine Kommunikations-Strategie, wie die Stadt Thun zur Velostadt werden will. Eine Art Velooffensive mit Kommunikationsmassnahmen, Sensibilisierung, Aktionen in Schulen, der Innenstadt, etc. zusammen mit den Interessenvertretern wie VCS, TCS, Pro Velo, etc. Zum Beispiel mit einem Velofestival wie in Bern mit dem "Hallo Velo" siehe www.halovelove.be.	Massnahmen
SP Thun	Es fehlt die Obere Hauptgasse: Für alle Velofahrenden, die über die Hauptroute (über das Lauitor) in die Stadt fahren, ist die Obere Hauptgasse die direkte Verbindung zu Kyburg, Migros, Rathausplatz (Markt), Untere Hauptgasse, Velo-Freizeitrouten Richtung Heimberg, etc. Neu wird dies nach dem Umbau des Bernstorplatzes möglich sein.	Netzkonzept
SP Thun	Auf der Synthesedarstellung erstaunt es, dass die Vortrittsregelung zur Kreuzung Jungfraustrasse-Länggasse nicht umgekehrt ist (Vortritt Länggasse). Dies hätte diverse Vorteile: Der ÖV würde nicht mehr unterbrochen, die Jungfraustrasse verlangsamt und weniger attraktiv als Verbindungsstrasse (Frutigenstrasse-Allmendstrasse), sowie die Freizeitroute SchweizMobil und Verbindung für Velopendler an den Bahnhof gestärkt. Dies würde zudem der Strategie auf Seite 86 gerecht: "... sind Vortrittsregelungen so festzulegen, dass die Knotenäste längs der Hauptroute vortrittsberechtigt sind."	--
SVP Thun	Soweit möglich, sollen Velostreifen breiter ausgestaltet werden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ohne aber den bereits heute engen Strassenraum für die übrigen Verkehrsteilnehmer/Innen weiter einzuschränken. Vielmehr ist von sämtlichen Verkehrsteilnehmer/Innen vorsichtiges Fahren und Rücksichtnahme zu verlangen, auch und insbesondere in und vor Kreisel. Schliesslich wehrt sich die SVP nicht gegen weitere Veloabstellplätze, sie verlangt aber ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis, was insbesondere bei den Veloabstellplätzen am Bahnhof in der Vergangenheit nicht gegeben war.	--
VCS Region Thun-Oberland	Es fehlt: MIV/Velo: Allmendingenallee, Länggasse Umwidmung zu Quartiernetz Feinerschliessung für Velohauptroute. Wir fordern die Umwidmung der Länggasse und der Allmendingenallee zur Feinerschliessung. Es hat genügend Quartiernetz-Verbindungen. Wir beantragen eine neue Velostrasse zu bauen.	Netzkonzept
VCS Region Thun-Oberland	Velo: Aarequerung Scherzigen neu als Hauptroute und 2 neue Ergänzungsrouten im Schorenendorf (siehe Beilage Planausschnitte) und die Velohauptrouten erkennbar machen (Farbe?). Ergänzungsrouten Allmendingenallee - Stadion- Wohnquartier ergänzen.	Netzkonzept
VCS Region Thun-Oberland	Das Thema "Schnellverbindungen" für Velos in die Region wird zu wenig gewichtet, zumal die Ausarbeitung "Velo in der Region" geplant ist. Somit hätten wir hier Angaben für die Region. Dies ist insb. wichtig für Ausbau-Standards, Direktheit etc.	Netzkonzept
VCS Region Thun-Oberland	Eine neue Aarequerung sehen wir klar neu als Hauptroute für den Berufsverkehr und als Entlastung der Schleuse/Göttlichbachsteg und nicht als Ergänzungsrouten (Freizeitverkehr).	--
VCS Region Thun-Oberland	Folgende Ergänzungsrouten vermissen wir: (siehe Beilageplan): 1. 1 und 2 durch das Schorenendorf und entlang dem Schorenfriedhof (abseits der Schrättlingenstrasse) wird heute viel Velo gefahren, auch als Schulweg. 2. Es fehlt eine Verbindung Allmendingenallee-Stadion-Wohnquartier über die Westrasse.	--
VCS Region Thun-Oberland	Der Fahrübergang Aare Scherzigen als Langsamverbindung fehlt in der Synthesekarte. Dies im Widerspruch zum Netzkonzept Fussverkehr und Veloverkehr, wo die Verbindung als Netzergänzung aufgeführt wird.	Netzkonzept

#### 4.4. Fussverkehr

Das allgemeine Einverständnis zu Strategie und Netzkonzept Fussverkehr ist leicht positiver im direkten Vergleich zum Veloverkehr (Abbildung 10). Gleichwohl gibt es auch hier zahlreiche Hinweise auf zusätzliche Netzlücken oder Hinweise bezüglich verbesserter Sicherheit oder Aufenthaltsqualität.

**Abbildung 10: Einverständnis mit Strategie und Netzkonzept Fussverkehr**

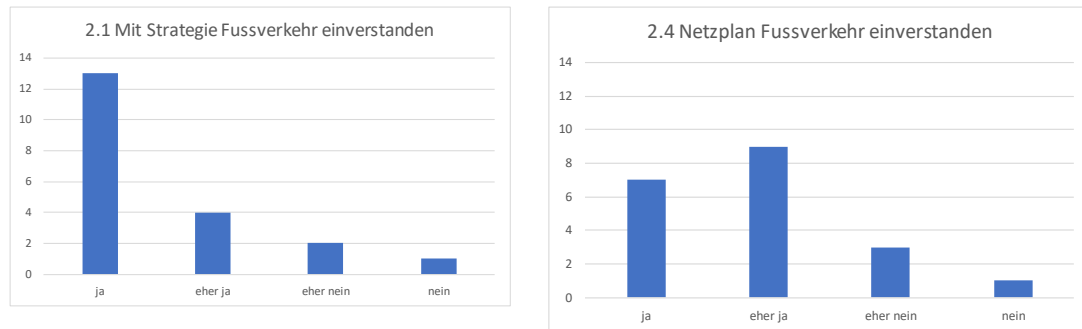


Abbildung 11 zeigt die Detailfeedbacks zum Netzkonzept Velo und die jeweiligen Vorschläge des Projektteams zum Umgang damit.

#### **Folgerungen für das Gesamtverkehrskonzept 2035:**

- Das Netzkonzept Fussverkehr mit seinen Funktionsklassen wird im Grundsatz beibehalten. Dies im Bewusstsein, dass die Konzeption deutlich feingliedriger ist als die übrigen Netzkonzepte. In Anbetracht der kleinräumigeren Aktionsradien des Fussverkehrs genügt es aber nicht, z.B. nur ein grobes Basisnetz zu definieren.
- Hingegen werden reine Velo- und Fusswegverbindungen (ohne MIV-Erschliessungsfunktion) korrekterweise redaktionell aus dem Netzplan MIV entfernt.
- An der Koexistenz von Velo- und Fussgängern auf dem Aarequai wird festgehalten.
- Der Fusswegabschnitt Schadaupark – Lachen ist als Bestand (anstatt geplant) einzutragen.
- Die Schulwegsicherung - insbesondere auch die Sicherheit in der direkten Umgebung von Schulanlagen - wird in den Zielsetzungen und Strategien des GVK stärker hervorgehoben.

Abbildung 11: Detailrückmeldungen zum Netzkonzept Fussverkehr

WER	WAS (Bemerkung, Anträge)	Umgang mit Antrag
FDP Thun	Die Problematik E-Bike auf Fusswegen muss mit E-Bike Spuren gelöst werden. Entflechtung.	--
Fussverkehr BE	Es fehlt eine ausgedehnte Fussgängerzone in der Innenstadt. Der Anteil des Fussverkehrs in der Stadt Thun ist verglichen mit anderen Städten klein. Dies muss durch attraktivere Fussverbindungen verbessert werden. Auf publikumsintensiven Achsen und Orten muss der Fussverkehr priorisiert werden. Das Sicherheitsgefühl muss an diesen Orten durch Tempobeschränkungen und Begegnungszonen gesteigert werden.	Netzkonzept
Fussverkehr BE	Wichtig ist ein zusammenhängendes und dichtes Fusswegnetz. Es sind weitere Querungen der Aare und vor allem der Eisenbahn zu realisieren.	--
Fussverkehr BE	Teilweise sind Langsamverkehr und Fusswege als Feinerschliessung MIV eingetragen (Rathausbrücke, Parkhausbrüggli, neuen Aarequerung im Schwäbis, Schlosstreppe, Aarequai). MIV hat dort nichts zu suchen.	Netzkonzept
GLP Thun / Berner Oberland	Der Umstieg vom MIV auf den ÖV oder den Langsamverkehr ist für eine Stadt wie Thun essenziell. Nur so kann der Verkehrskollaps vermieden werden. Daher ist für uns die entsprechende Strategie für eine direkte und sichere Verbindung für Velo und Fussgänger zentral. Allerdings stellen wir uns klar gegen eine künstliche Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer. Vielmehr soll mit dem Angebot (Menge, Preis, Attraktivität) die Nachfrage gesteuert werden.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Bezüglich Fussverkehr soll der Fokus auf den ganz kleinen und den ganz Alten liegen. Für sie soll die Bewegung innerhalb der Stadt gefahrenfrei möglich sein. Dazu gehört auch die Gestaltung des Untergrundes (Stolpergefahr).	--
Grüne Thun	Wir unterstützen die konsequente Priorisierung des ÖV- Fuss- und Veloverkehrs. Klassierung und Definitionen gut. Gleichwohl ein paar Ergänzungen und Erwähnung: <ul style="list-style-type: none"> <li>Im Gebiet Kleine Allmend fehlt ein enges Netz und mehr Verbindungen ins Lerchenfeld. Auch über die Aare wäre eine zusätzliche Verbindung gut.</li> <li>Ist eine Hangverbindung rechtes Thunerseeufer (bis Spital Thun Goldwilstrasse) für Velo+FG geprüft worden. Problem ist sicher eine Verbindung Obere Wart-Bächimatt.</li> <li>Bei der Planung Freistatt wird es wahrscheinlich eine publikumsintensive Achse Kreuzung Mattenstrasse-Länggasse ergeben. Dies sollte irgendwo sichtbar sein oder bemerkt werden.</li> </ul>	--
SP Thun	Generell ist es wichtig, dass in stark Fussverkehr frequentierten Bereichen die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs tief (max. Tempo 30) gehalten wird. Dies im Interesse der Verkehrssicherheit und -verträglichkeit.	--
SP Thun	In sämtlichen Schulbereichen muss die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs auf Tempo 30 oder tiefer begrenzt werden. Dies kombiniert mit entsprechend attraktiven Verkehrsraumgestaltungen für die FussgängerInnen.	Ziele
SVP Thun	Die SVP kritisiert die Tatsache, dass der Kanton Bern die Gemeinden verpflichtet, Richtpläne für den Fussverkehr zu erstellen. Einmal mehr wäre es zielführender, konkrete Strassenräume für FussgängerInnen aufzuwerten, wenn dies notwendig ist, statt viele Ressourcen in Planungen und Papiere zu investieren. Sodann sind wir der Meinung, dass es unverhältnismässig ist, in Thuner Quartieren zu prüfen, ob die Trottoirs, falls nur auf einer Strassenseite vorhanden, auf der richtigen Strassenseite liegen (S. 50). Noch unverhältnismässiger wäre es, die Trottoirs baulich von der einen auf die andere Strassenseite zu verlegen.	--
SVP Thun	Schliesslich fordert die SVP Thun, dass auf der Achse entlang der Aare (Kronengärtli – Thunerhof) der Aarequai für den Veloverkehr gesperrt wird, um die Verkehrssicherheit auf diesem Abschnitt zu erhöhen und den FussgängerInnen eine attraktive Fussverkehrsverbindung in der Innenstadt zu ermöglichen.	--
Stadt Thun, Tiefbauamt	Das Fussgängernetz ist überladen. Es ist nicht zu erkennen, welche FussgängerInnen von besonderer Bedeutung sind, welche nicht zum "normalen" Fussgängernetz einer Stadt gehören. Man sieht vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr.	--

## 4.5. Mobilitätsmanagement

Das allgemeine Einverständnis zur Strategie Mobilitätsmanagement fällt ebenfalls recht positiv aus (Abbildung 12). Und die Detailrückmeldungen zu diesem Themenfeld sind nicht sehr zahlreich.

**Abbildung 12: Einverständnis mit der Strategie Mobilitätsmanagement**

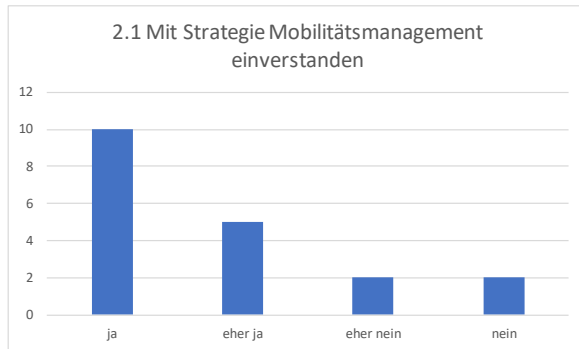


Abbildung 13 zeigt die Detailfeedbacks zum Thema Mobilitätsmanagement und die jeweiligen Vorschläge des Projektteams zum Umgang damit.

### Folgerungen für das Gesamtverkehrskonzept 2035:

- Die Stadt Thun hat im Bereich des Mobilitätsmanagements begrenzten Handlungsspielraum. Das Mobilitätsmanagement ist auf regionaler Ebene stärker zu verankern, was im GVK pointierter dargestellt wird.
- Die Förderung der Elektro-Mobilität – und dabei insbesondere das Thema Ladestationen – wird im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Parkraumpolitik stärker verankert.
- Flankierend zur Umsetzung der zahlreichen Veloverkehrsprojekte wird die Bedeutung von Kommunikationsmassnahmen stärker betont.

**Abbildung 13: Detailrückmeldungen zum Mobilitätsmanagement**

WER	WAS (Bemerkung, Anträge)	Umgang mit Antrag
Entwicklungsraum Thun	Das Mobilitätsmanagement ist auf Stufe Region (Regionalkonferenz existiert nicht!) beim ERT und nicht wie auf Seite 92 erwähnt bei der RVK angesiedelt.	Massnahmen
GLP Thun / Berner Oberland	Die Grünliberalen unterstützen explizit die Absicht, bei grösseren Arealentwicklungen ein passendes Mobilitätskonzept erarbeiten zu lassen. Dabei ist aber nicht nur die Mikrooptik auf die eigentliche Überbauung einzunehmen, sondern auch die umliegenden Potenziale einzubeziehen (bspw. Anbieten von Poolparkplätzen oder Ähnliches).	--
GLP Thun / Berner Oberland	Bei der Betrachtung von neuen Mobilitätsformen wird bei der Elektromobilität auf die Bikes fokussiert. Zunehmend sind aber auch Autos elektrisch unterwegs. Zu begrüssen sind die bereits in Stadtnähe vorhandenen Ladestationen. Vermehrt wird es aber auch eine Nachfrage nach Ladestationen in den Quartieren geben. Dort sind in Zusammenarbeit mit der Energie Thun innovative Lösungen zu suchen. Bei Bedarf können bestehende öffentliche Parkplätze mit Ladestationen ausgerüstet und somit umgenutzt werden.	Massnahmen
Grüne Thun	Die Verkehrsarten öffentlicher Verkehr und Fuss- Veloverkehr müssen wie vorgeschlagen prioritär und schnell umgesetzt werden. Gerade bei Fuss- und Veloverkehr wurden in den letzten Jahren die geplanten Massnahmen nicht umgesetzt. Mobilitätsmanagement muss als wichtiges zukünftiges Thema stärker in die Ziele und die Strategie einfliessen.	--



## 5. Massnahmen

Zu den Massnahmen gab es erwartungsgemäss viele Detailrückmeldungen, insbesondere auch zu deren Priorisierung. Entsprechend wird die allgemein gestellte Frage zur Vollständigkeit des Massnahmenteils mehrheitlich mit «nein» beantwortet (Abbildung 14, rechts). Das allgemeine Einverständnis zum Massnahmenteil des GVK fällt gleichwohl mehrheitlich positiv aus (Abbildung 14, links).

**Abbildung 14: Eignung und Vollständigkeit der GVK-Massnahmen**

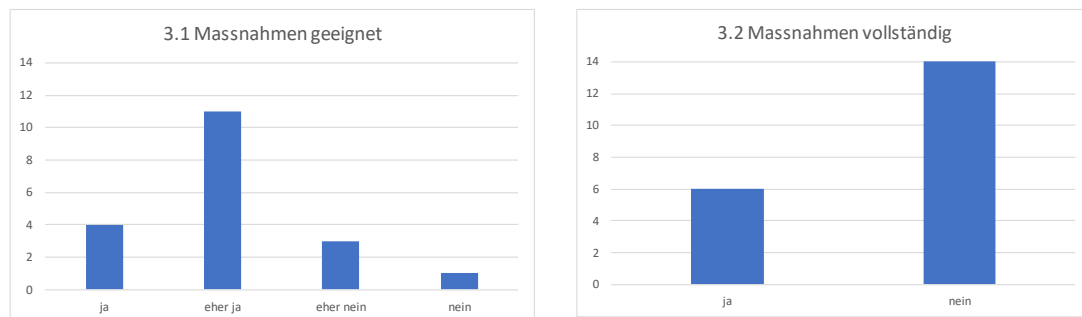


Abbildung 15 zeigt die Detailfeedbacks zum Massnahmenteil des GVK und die jeweiligen Vorschläge des Projektteams zum Umgang damit.

### Folgerungen für das Gesamtverkehrskonzept 2035:

- In einigen Stellungnahmen wird ein ungenügender Konkretisierungsgrad der GVK-Massnahmen kritisiert. Diesem Umstand sind sich die beteiligten Ämter bewusst. Zentrale Aufgabe eines Gesamtverkehrskonzeptes ist es jedoch, eine Schwerpunktsetzung von Handlungsfeldern zu setzen. Dies als Grundlage für weitergehende Planungs- und Umsetzungsschritte, mit welchen die Konkretisierung stattfinden muss.
- An den vorgeschlagenen Massnahmen soll (trotz punktueller Kritik) im Grundsatz festgehalten werden. Sie werden als geeignet, wirksam und verhältnismässig erachtet, um die gesetzten Ziele erreichen zu können. Dies gilt (im Sinne von Art. 14 Mobilitätsreglement) insbesondere auch für das zu Grunde gelegte Monitoring- und Controllingkonzept.
- In Massnahme M5 Parkraumangebot und -bewirtschaftung werden Ergänzungen und Präzisierungen hinsichtlich Quartierangebot, Monitoring der Parkplätze und E-Ladestationen vorgenommen.
- Die Massnahme M1b (Lüsslispange) wird weiterhin als «hoch» priorisiert. Hier sind von Stadt und Kanton rasch weitergehende Planungsschritte einzuleiten um der Dringlichkeit dieser «Durchleitungsachse» Nachdruck zu verschaffen und die Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogramms sicherzustellen.
- In den Massnahmenpaketen Velo- und Fussverkehr werden aufgrund der Detailrückmeldungen einige Präzisierungen bei Einzelmassnahmen vorgenommen und die Querverweise zu entsprechenden Massnahmen des Agglomerationsprogramms ergänzt. Die im GVK enthaltenen Massnahmen zum Fussverkehr werden im Rahmen der Richtplanung (Massnahme F1) näher überprüft und konkretisiert.
- Die Massnahme G4 (BGK Innenstadt) wird weiterhin als «mittel» priorisiert. Der Baubeginn für die Gestaltung der aarequerenden Achsen steht kurz bevor und mit der neuen Fussgängerzone Innenstadt wurden bereits deutliche Aufwertungen erzielt. Bevor weitergehende bauliche Massnahmen ergriffen werden, gilt es zunächst die im RGSK festgesetzte Wirkungsanalyse Bypass Thun Nord durchzuführen.
- Die Umsetzung der Massnahmen des GVK soll mit dem Aufgaben- und Finanzplan der Stadt rollend abgestimmt werden. Dazu wird im Rahmen des Controllings ein zusätzliches Instrument in Form einer Kostentabelle geführt. Zur Präzisierung wird das Kapitel 7 durch ein Unterkapitel Finanzen ergänzt.

- Bei der Priorisierung gibt es teilweise Verständnisschwierigkeiten. Die «Bedeutung» gemäss Massnahmenübersicht (Tabelle 5 GVK-Konsultationsbericht) beurteilt die Wirkung und nicht den zeitlichen Umsetzungshorizont. Die Priorisierung der Massnahmen erfolgt neu mit einer wertneutraleren Bezeichnung «1», «2», «3». Die Fortschreibung dieser Priorisierung erfolgt als «rollende Planung» im Rahmen des GVK-Controllings.
- Die Priorisierung der Massnahmen im GVK berücksichtigt konsequent das Agglomerationsprogramm, in dem noch ausstehende Massnahmen (vorab auch flankierende Massnahmen zum Bypass Thun Nord) vordringlich umgesetzt werden sollen, während neue Massnahmen in der Priorität geringer eingestuft werden.
- Folgende Massnahmen werden neu aufgenommen:
  - Umwidmung Allmendingenalle in «Quartiernetz – Feinerschliessung»
  - Langfristplanung Grossprojekte (Hübelitunnel, Aarequerung Süd) mit Grundsatzentscheid im Zeitraum 2023-2026 (in Anlehnung an RGSK-Massnahmen MIV-6/MIV-7)

Abbildung 15: Detailrückmeldungen zum Massnahmenteil GVK

WER	WAS (Bemerkung, Anträge)	Umgang mit Antrag
Hohmad	Massnahmen zugunsten des ÖV und des Langsamverkehrs können erst wirken, wenn das Verkehrsaufkommen für den MIV beschränkt wird. Solange eine ausreichende MIV-Infrastruktur besteht, werden die Auswirkungen gering bleiben. Der MIV muss mit verkehrstechnischen Massnahmen derart beeinflusst werden, dass der aarequerende Verkehr West - Ost im Bypass eine echte Alternative wahrnimmt und nutzt.	--
Hohmad	Fehlende Massnahme: Die "Gafnerkreuzung" ist so auszugestalten, dass der Verkehr Richtung Westen (Thun-Süd) wie im STEK S. 89 "Karte GVK" bereits berücksichtigt, möglich wird.	--
Hohmad	V2-C "Veloverkehr Hohmadstrasse im Gegenverkehr. ABER dazu ist das Verkehrsvolumen auf der Hohmadstrasse stadtauswärts wirkungsvoll zu reduzieren. Dies wird erreicht indem auf der "Gafnerkreuzung" das Abbiegen Richtung Thun-Süd ermöglicht wird.	--
CVP Thun	Die Linienführung im Westquartier soll beibehalten und Konfliktstellen entschärft werden. Seite 32	--
Entwicklungsraum Thun	Es fehlt die Massnahme LV-N-2-f Thun, Verbesserungen best. Netz, Steffisburg - Thun Lerchenfeld - Uetendorf aus dem Agglomerationsprogramm (Horizont A2, Umsetzung 2015-18). Es handelt sich dabei um eine physische Netzlücke gem. Sachplan Veloverkehr. Falls die Teilmassnahme "Direktere Verbindung Langstrasse - Zolhaus" aus dem Massnahmenpaket V5 damit gemeint ist, sollte unbedingt der Massnahmencode aus dem AP ergänzt werden.	Massnahmen
Entwicklungsraum Thun	Die Massnahme LV-N-2-h Regionale Verbindung kleine Allmend - Schwäbis aus dem AP 3. Generation wurde nicht berücksichtigt. Es handelt sich um eine Massnahmen im A3-Horizont (Umsetzung 2019-22), für die noch keine genaue Linienführung bestimmt wurde. Grundsätzlich wurde die Massnahme für allfällige Verbesserungen im Bereich der Regiestrasse angedacht. Falls diese nicht benötigt werden, könnte auch die Massnahme Verbindung Alpenbrücke - Radweg Steffisburg aus dem Massnahmenpaket V2 diese Lücke schliessen.	Massnahmen
Entwicklungsraum Thun	Massnahmenpaket G1: Auf S. 98 wurden im Massnahmenpaket G1 Abhängigkeiten mit AP-Massnahmen bezeichnet. Diese sind jedoch nicht vollständig. Es fehlen die Massnahmen LV-N-1-b, LV-N-1-d, KM-1, KM-B-5a und NM-VM-1-d. Einige davon fehlen auch im Ergänzungsblatt auf Seite 113.	Massnahmen
Entwicklungsraum Thun	Massnahmenpaket G2: Es ist nicht bei allen Teilmassnahmen aus dem GVK nachvollziehbar, um welche AP-Massnahme gemäss Massnahmenblatt NM-1 es sich handelt. Wir bitten Sie darum, die Massnahmen-Codes aus dem AP zu ergänzen. Dies erleichtert zukünftig das AP-Controlling, auch für die Stadt.	Massnahmen
Entwicklungsraum Thun	Massnahmenpaket Ö1: Beim Vorschlag zur Prüfung der Linienführung ist nicht klar, woher die Änderungen auf der Linie 3 (Bernstrasse-Grabenstrasse statt Schwäbisstrasse) und Linie 6 (alternierende Halbbäste Mittlere Strasse bzw. Pestalozzistrasse) kommen. Dies ist im Bericht herzuleiten. Zudem wäre die Änderung der Linienführung auf der Linie 3 konsequenterweise auch im Netzkonzept einzuzeichnen (analog der übrigen neuen Linienführungen).	Netzkonzept
FDP Thun	Die FDP Thun nimmt folgende Problembereiche (S. 97) auf: - Bahnhof mit Zu- und Wegfahrt. Die Massnahmen sind nicht ausreichend; - Innenstadtquerungen. Die Kapazitäten müssen durch geeignete Verkehrsleitmassnahmen gesteuert werden; - Einfallsachsen. Alle Massnahmen müssen darauf ausgerichtet sein, dass der stadtquerende Verkehr umgeleitet wird, so dass der Zugang in die Stadt und Innenstadt entlastet wird. Die Durchleitung des Verkehrs aller Verkehrsträger, von Gunten Richtung Bern muss mit einer weiteren Massnahme geprüft werden.	--
Stadt Thun, Finanzverwaltung	Seite 100 - M1a Erschliessung "Westtangente" sowie M1b Netzergänzung Lüsslispanne => direkte Verbindung zwischen Pfandenstrasse und Weststrasse/Autobahnanschluss Thun Süd.	--
Stadt Thun, Finanzverwaltung	Seite 100 - M4 Arealentwicklung Güterbahnhof: Weshalb wird die Bedeutung mit "tief" bewertet? U.E. ist der Handlungsbedarf "hoch", d.h. Güterbahnhof mitten im Stadtzentrum ganz aufheben oder auf Minimum reduzieren (in diesem Perimeter ist eine neue, erweiterte (ev. experimentelle) Nutzung mit deutlich höherer Wertschöpfung dringend notwendig).	--
Stadt Thun, Finanzverwaltung	Seite 100 - M7 Arealentwicklung Gwattstrasse-Lachen sowie M8 Arealentwicklung Siegenthalergut: Bewertung von "mittel" in Richtung "hoch" hinterfragen => Gemäss STEK 2035 sollen hier Schwerpunkte für "Bevölkerungswachstum/urbane Verdichtung" gesetzt werden.	--
Stadt Thun, Finanzverwaltung	Seiten 98 ff. - Tabelle 5: Bei den insgesamt 37 Massnahmen vermissen wir eine Priorisierung. 16 Massnahmen werden als "hoch" taxiert, 19 als "mittel" und lediglich 2 als "tief". Die vorliegende Priorisierung ist u.E. weder plausibel noch für die weitere Bearbeitung zielführend (Der Vorwurf einer „ideologischen Färbung“ – einzig die beiden Massnahmen M4 Arealentwicklung, Güterbahnhof bzw. Mo3 Mobilitätskonzepte Arealentwicklung werden mit "Bedeutung tief" taxiert – kann u.E. erhoben werden).	Massnahmen
Stadt Thun, Finanzverwaltung	Seite 105 - Tabelle 6: 14 Massnahmen werden mit "höchste Priorität in den nächsten 5 Jahren" bezeichnet. Die Kosten werden mit 33 bis 37 Mio. Franken beziffert. Ist es zielführend, dass für eine einzige Massnahme (Ö5 Behindertengerechte Ausstattung von ÖV-Haltestellen: ca. 11 Mio. Franken) rund ein Drittel der Gesamtkosten aufgewendet werden soll? Gemäss Investitionsprogramm 2019 ff. sind 10,7 Mio. Franken bei der SF Parkinggebühren (Projekt: öffentlicher Verkehr: BehiG - Ertüchtigung Bushaltestellen) berücksichtigt => Keine Rückerstattung von Bundes- und/oder Kantonsbeiträgen!	Umsetzung
Stadt Thun, Finanzverwaltung	Insgesamt vermissen wir im GVK 2035 einen direkten Bezug zum Aufgaben- und Finanzplan 2018 bis 2021 bzw. zum Investitionsprogramm 2019 ff. Bezüglich der in Ziffer 6 erwähnten Massnahmen (Seiten 97 ff.) sollten zuhanden der Adressaten der Konsultation (oder zumindest nach Abschluss des Konsultationsverfahrens) folgende Fragen transparent beantwortet werden: - Sind die Massnahmen in der städtischen Finanzplanung bereits eingestellt oder nicht? - Welche finanzielle Mittel werden pro Massnahme beansprucht (Gesamtbetrag, Tranche pro Jahr)? - Wie wird die Massnahme finanziert (Steuerhaushalt, Spezialfinanzierungen, Baulicher Unterhalt)? - Handelt es sich um einmalige und/oder wiederkehrende Ausgaben? - Investitionsrechnung / Nettokosten-Betrachtung: Gibt es neben den Bruttokosten auch entsprechende Einnahmen (z.B. Bundes- und/oder Kantonsbeiträge)?	Umsetzung
Fussverkehr BE	Auf dem Netzplan Fussverkehr sind publikumsintensive Achsen und Orte eingetragen. Für Fussgänger ist es wichtig, dass die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs an diesen Orten auf 30km/h reduziert wird. Dies kann durch Strassenraumgestaltung und/oder Signalisation geschehen. So wird das subjektive Sicherheitsgefühl der Fussgänger gesteigert und die Gefahr von Unfällen reduziert. Das gleiche gilt für Schulhäuser. Damit werden die Schulkinder von den Gefahren des MIVs etwas geschützt.	Ziele
Fussverkehr BE	Es sind weitere Massnahmen bei den publikumsintensiven Achsen nötig, welche die Attraktivität für den Fussverkehr steigern. Dies gilt auch für die Zentren, welche im STEK beschrieben sind.	--
Gemeinde Steffisburg	Gemäss GVK Thun soll die Linie 1 neu über die Frutigenstrasse Richtung Gwatt geführt werden. Gleichzeitig wird im Konzept die Kapazität der Frutigenstrasse auch in Frage gestellt. Hier sind die teilweise umgesetzten und geplanten Massnahmen zur ÖV-Bevorzugung vor einer Linienumlegung fertigzustellen. Steffisburg verlangt, dass die Fahrplanstabilität erhalten bleibt und sich nicht negativ auf den Ast Steffisburg-Fühli auswirkt.	--
Gemeinde Steffisburg	Um die Kapazitäten für das erwartete, zunehmende Passagieraufkommen auf den wichtigsten Buslinien bereitstellen zu können, stehen grundsätzlich zwei Möglichkeiten offen. Einerseits eine weitere Taktverdichtung, andererseits das Bereitstellen von grösseren Transportgefässen. Zur Diskussion steht insbesondere für die Linie 1 (Dorflinie) der Einsatz von Doppelgelenkbussen. Diese Prüfung wird auch Steffisburg betreffen (Kurve Oberdorf, Strecke Abzweigung Fühlistrasse bis Endstation, Anpassung der Haltestellen).	--
Gemeinde Steffisburg	Im Rahmen der Angebotsplanung 2018 - 2021 haben die Verkehrsbetriebe STI für Regionallinien Eil Kurse vorgesehen. Damit sollen die Regionallinien im Stadtgebiet beschleunigt werden. Dies wiederum soll dazu führen, dass die Umlaufzeiten auf den Linien besser eingehalten werden können und dadurch weniger Zusatzbusse eingesetzt werden müssen. Offenbar befassen sich die Verkehrsbetriebe STI mit einem ähnlichen Konzept für die Stadtlinien. Steffisburg ist mit den Stadtlinien 1 und 3 davon ebenfalls betroffen. Das Konzept ist aber im Rahmen dieser Konsultation leider nicht zugänglich.	--
Gemeinde Steffisburg	Aus dem GVK Thun sind keine Absichten oder Massnahmen erkennbar, welche den Handlungsanweisungen Verkehr des REK Steffisburg entgegenstehen. Wichtig ist hier, dass Steffisburg gegenüber Thun die Absichten betr. die neue Fuss- und Veloverbindung möglichst bald darlegt. Dies kann über die vorgesehene regionale Velonetzplanung, welche im zweiten Halbjahr 2018 erarbeitet wird, sichergestellt werden. Die Koordination zwischen den Gemeinden Steffisburg und Thun betr. die Weiterführung der LV-Achse von Steffisburg nach Thun ist unseres Erachtens als konkreter Punkt in den Massnahmenkatalogen Velo- und Fussverkehr aufzunehmen (S. 101ff.).	--
Gemeinde Steffisburg	MIV; Stuckkreisel. Nach wie vor werden in Thun der Berntorkreisel (auch nach dem Umbau) und in Steffisburg der Stuckkreisel nahe an der Leistungsgrenze liegen. Umso wichtiger ist, dass alle möglichen Massnahmen getroffen werden, welche die Verkehrsmenge auf diesen Kreiseln reduzieren können. Für den Stuckkreisel ist dies insbesondere die Reduktion des Durchgangsverkehrs Richtung Schwäbis.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Auch die Kosten des ÖV sind teilweise ein Hinderungsgrund fürs Umsteigen. So könnte (bspw. am Samstag) für die Rückfahrt aus der Stadt eine Einkaufsquittung eines Innenstadtdeschäftes dienen.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Die Priorisierungen/Bedeutung sehen wir punktuell etwas anders: Ö4: eher «mittel», da in absehbarer Zeit wohl auch aus Kapazitätsgründen der Bahnlinie zwischen Bern und Thun keine weitere Haltestelle eingebaut werden kann. Deshalb eilt diese Massnahme nicht. M1a/b: Wir stellen uns die Frage, ob eine unterschiedliche Priorisierung möglich ist, oder ob diese beiden Massnahmen nicht sehr eng verknüpft sind. M5: braucht eine hohe Priorisierung. Die Bereinigung des Angebotes und vor allem die Bewirtschaftung muss kurzfristig angegangen werden. M7: Ist in Kombination mit der von uns vorgeschlagenen Velostrasse «Länggasse» zu betrachten. V1: beinhaltet die von uns auszubauende Verbindung vom Westen an den Bahnhof.	--

WER	WAS (Bemerkung, Anträge)	Umgang mit Antrag
Grüne Thun	Die meisten Massnahmen zielen in eine gute Richtung. Wie in der Synthese aufgezeigt spielen die einzelnen Massnahmen ineinander und fördern dabei die Zielerreichung vom GVK. Wir nehmen nur Bezug auf ein paar wichtige Ergänzungen. • Das Thema Begegnungszonen (Tempo 20) stärker berücksichtigen. Dies im gesamten GVK stärker einbeziehen, vor allem in Wohnquartieren. • Beim ESP Bahnhof Umsetzung Unterführung Frutigenstrasse /Durchstich Perronzugänge) • Die Region ERT hat (2013) ein Konzept Mobilitätsmanagement für die Region erstellt. Dies sollte angepasst und umgesetzt werden. Information ausweiten zum Thema Kommunikation und Plattform für Mobilitätsmanagement mit den Sharingangeboten, Hauslieferdienste, City Logistik, Veloparkplätzen etc. • Neben der Konzeption zusätzlicher Aufladestationen für E-Mobile ist eine Strategie notwendig. Dies eher als neuer, eigener Punkt (Massnahme) Elektromobilität Strategie aufnehmen.	--
Grüne Thun	Hier ein paar Anpassungen und Massnahmen die in der Priorität angepasst werden sollten: • Mo2 Informationsplattform privater und öffentlicher Strassenverkehr (regionales Konzept seit 2013 vorhanden) als hohe Priorität • MO3 Mobilitätskonzepte mittlere statt tiefe Priorität (z.B. Freistadt) • M5 Parkraumangebot und –Bewirtschaftung ausweiten auf Sicht Quartiere • G4 Betrieb und Gestaltung Innenstadt hohe Priorität • Aus V2 Aarequerung Scherzigen in die hohe Priorität Umsetzungsprioritäten für die nächsten 5 Jahre Vor allem die Velomassnahmen (seit Jahren im Aggloprogramm) sollten rasch umgesetzt werden. Hierzu ist es notwendig, dass die verschiedenen Abteilungen Hand in Hand miteinander arbeiten und Probleme als Herausforderung für Lösungen angeschaut werden. Wie kann dies verbessert werden?	--
IGT Innenstadtgenossenschaft	Damit die Innenstadt flüssig erreicht werden kann, muss auf dem Basisnetz die Kapazität erhöht, bzw. mindestens erhalten werden. Hier hat der rollende Verkehr absolute Priorität. Sämtliche Hindernisse, Dosierungen, Verkehrsmanagement-Massnahmen etc. werden abgelehnt. Nur so können die Quartiere wirksam vom Durchgangsverkehr entlastet werden. - Sämtliche Massnahmen, welche hier die «Aufenthaltsqualität» verbessern wollen (z.B. M6 Gwattstrasse-Lachen oder My Siegenthalergut; F5, F6 gleiche Strassen) widersprechen diesem Ziel und werden abgelehnt. Querungen von FUSS- und Veloverkehr sind so zu gestalten, dass die Kapazität auf der Durchleitungssache erhalten bleibt. - Bei Bushaltestellen muss das Überholen der Busse möglich bleiben. Ausnahmen werden nur in absoluter Zentrumsnähe in Richtung Zentrum toleriert. - Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit und Kapazität wird auch bezweifelt, ob Velo-Gegenverkehr auf der Hohmadstrasse sinnvoll ist (V2).	--
IGT Innenstadtgenossenschaft	Um eine Kanalisierung auf verkehrsorientierte Strassenzüge zu erreichen, muss auch das Quartiernetz «Verbinden» mit der Signalisation 50 Km/h versehen werden. Diese Achsen sollen auch Vortritt gemessen.	--
IGT Innenstadtgenossenschaft	Angesichts des Einbahnregimes und zur Erreichung der Parkhäuser muss die Aarestrasse dem Basisnetz zugeordnet werden. Davon kann erst abgewichen werden, wenn eine zusätzliche rückwärtige Erschliessung (über den Güterbahnhof, M5) realisiert ist.	Netzkonzept
IGT Innenstadtgenossenschaft	Weiter lehnen wir die Umwidmung der Seestrasse zum Quartiernetz «Feinerschliessen» ab (M2). Hier handelt es sich um eine ÖV-Trasse und eine Velohauptroute, wo ein flüssiges Fahren möglich sein muss (T50; kein Rechtsvortritt). Sollte daran festgehalten werden, müsste zur Kompensation die Kapazität auf der Frutigenstrasse entsprechend erhöht werden.	--
IGT Innenstadtgenossenschaft	Schliesslich gehört - gerade angesichts des Einbahnregimes - die Kyburgstrasse und die Aarestrasse ins Basisnetz. Hier kann Umwegverkehr vermieden werden; Grabenstrasse und Bernstorplatz haben erfahrungsgemäss zu wenig Kapazität. Die Seestrasse gehört ins Quartiernetz "Verbinden".	--
Pro Velo Region Thun	Seite 58: Kreisell Länggasse-Burgerstrasse-Allmendingenallee, der gefährlichste Kreisell im ganzen Kanton. Wir sind der Meinung, dass die realisierten Massnahmen noch ungenügend sind und sind der Meinung, dass weitere Massnahmen geplant werden müssen. Rot mit Blau ist aus unserer Sicht nicht korrekt. Gelb wäre gut, Grün akzeptabel. Beim Punkt auf der Allmendstrasse-General-Wille-Strasse ist der Gelbe Rand wohl nicht korrekt. Überprüfen sie bitte auch alle anderen Punkte auf deren Aktualität.	--
Pro Velo Region Thun	Wir könnten uns auch noch einen Punkt G6 vorstellen: Einheitliche Gestaltung der Strassenräume: Dies auch in Zusammenhang mit Bemerkungen auf Seite 44: Signalisation Velorouten, Seite 39 Strassenraumgestaltung, auch wäre es wichtig für die Verkehrssicherheit und in Verbindung mit den Massnahmen G4, G5, V1, F2, F3 und F5.	--
Pro Velo Region Thun	M5: Da wäre wohl ein Monitoringsystem auch nicht schlecht, damit die Stadt immer genau weiss wo es wie viele private und öffentliche Parkplätze hat.	Massnahmen
Pro Velo Region Thun	V2: Der Abschnitt Moosweg ist Verkehrstechnisch völlig ungenügend.	--
Pro Velo Region Thun	V6: Qualität der Veloabstellanlagen verbessern.	--
Pro Velo Region Thun	V7: Wir bekommen immer wieder Rückmeldungen, dass die Karten zum Aufschliessen nicht funktionieren. Das A und O eines Veloverleihsystems ist, dass es funktioniert.	--
Pro Velo Region Thun	Diverses: Verflüssigung des Veloverkehrs durch Rechtsabbiegen bei Rot (Beispiel Basel) zum Beispiel bei der Kreuzung Frutigenstrasse-Schadaustrasse. Verkehrsfluss der Velofahrer nicht unnötig bremsen.	--
Pro Velo Region Thun	Besserer Unterhalt der Strassen: oft hat es gefährliche Löcher in den Strassen, nach Baustellen fehlen oft die Markierungen oder sind unvollständig. Die Sicherheit muss auch bei Baustellen gewährleistet werden, was oft nicht der Fall ist.	--
Pro Velo Region Thun	F4: Uferweg Schadau - Lachen (in Planung) -> der ist doch gebaut, oder? Ergänzung mit Moosweg ab Steinhaufenweg.	Netzkonzept
Pro Velo Region Thun	Seite 114: Wir finden es wichtig, dass schon heute der Mehrverkehr durch die zukünftige Bebauung ESP Bahnhof einbezogen wird. Dies muss Auswirkungen auf die Massnahmen haben, die heute getroffen werden. Da wäre wohl ein mutiger, grosser Wurf nötig und angebracht.	--
SP Thun	Massnahmen zugunsten ÖV, Fuss- und Velo-Verkehr werden erst dann ihre Wirksamkeit entfalten, wenn das Angebot für den MIV beschränkt wird. Solange es ausreichend Strasseninfrastruktur und Parkplätze im Zentrum gibt, werden die Auswirkungen gering bleiben. Zwar wird "Plafonierung des öffentlichen und privaten Parkplatzangebotes über die ganze Stadt" postuliert, aber, ob bereits heute das Angebot die Nachfrage übersteigt, bleibt unbehandelt.	--
SP Thun	Wir schlagen eine zusätzliche Massnahme GX "Einheitliche Gestaltung der Strassenräume" vor. Dies auch in Zusammenhang mit Seite 39, Strassenraumgestaltung, Seite 44, Signalisation Velorouten, allgemeine Verkehrssicherheit sowie in Verbindung zu den Massnahmen G4, G5, V1, F2, F3 und F5.	--
SP Thun	V1: Optimierung der Signalisation zugunsten der Velofahrenden. Verbessern der Verkehrssicherheit, insbesondere hinsichtlich Unfallschwerpunkten allg. und in den Unterführungen Frutigenstrasse und Mittlere Strasse.	--
SP Thun	V2: Abschnitt Moosweg verkehrstechnisch verbessern.	--
SP Thun	V6 und V7: Qualität und Funktion der Velo-Abstellanlagen optimieren.	--
SP Thun	Verschiedene Verkehrsberuhigungen in den Schulbereichen (z.B. Pestalozzi-, Progysschulhaus) und in Zentren (z.B. Begegnungszone Bahnhofgebiet, QZ Schulstrasse) sind dringend und sollten längstens umgesetzt sein und nicht bis zur Genehmigung des GVK oder noch später hinausgeschoben werden!	--
SP Thun	Die Massnahmen beinhalten hauptsächlich weitere Planungsaufgaben und Auflistungen von Möglichkeiten. Erst die Ergebnisse dieser Studien und konkrete Umsetzungsmassnahmen werden zeigen, ob die Zielsetzungen des GVK erfüllt werden können. Der jetzige Planungsstand ist noch zu unverbindlich, sogar wenn berücksichtigt wird, dass es sich um ein Konzept handelt.	--
Verkehrsbetriebe STI AG	Grundsätzlich interessante Ansätze was den ÖV betrifft. Da der ÖV einen wesentlichen Beitrag zur Bewältigung des Mehrverkehrs beitragen soll, müssen allfällige Anpassungen auf dieses Ziel geprüft werden. Die Prüfung der Massnahmen sollte zudem aufzeigen, dass die Linienwerte betreffend Nachfrage und Kostendeckungsgrad (Vorgabe Kanton) nicht verschlechtert werden.	--

WER	WAS (Bemerkung, Anträge)	Umgang mit Antrag
SVP Thun	Veloverkehr: fehlende Sperrung des Aarequais (Rathaus bis Thunerhof für Veloverkehr).	--
SVP Thun	Auch die Aussage, dass die nach einer Zugsankunft gleichzeitig abfahrenden Busse im Bereich Maulbeerkeisel und Bahnhofstrasse / Bahnhofplatz aufgrund des hohen MIV-Aufkommens Mühe hätten, in den Kreislauf zu gelangen, ist unvollständig. Mitverantwortlich für die Staubbildung sind die räumliche Gestaltung des Maulbeerkeisels als nach wie vor ungelöstes Verkehrsproblem und die hohe Anzahl gleichzeitig startender Busse, die sich bei der Kreiseinfahrt hintereinander stauen. Abhilfe könnte hier bspw. eine parallele unter- und oberirdische Ausgestaltung des Verkehrsanschlusses (Über- und Unterführung auf dem Maulbeerkeiselplatz) an den Bahnhof schaffen (Massnahme G1).	--
SVP Thun	Die SVP fordert, dass die bessere Erschliessung des rechten Thunerseeufers mit den Optionen „Aarequerung Süd“ (Verbindung Frutigenstrasse – Hofstettenstrasse) und „Hübelitunnel“ (Verbindung Hofstettenstrasse – Stockhornstrasse / Bernstrasse) nicht nur als „langfristige Optionen“ offengehalten werden, sondern dass konkrete Schritte auf regionaler und kantonaler Ebene unternommen werden, um dieses jahr-zehntealte Verkehrsproblem zu lösen. Dass das GVK hierzu keine konkreten Massnahmen enthält, ist für uns nicht nachvollziehbar.	Massnahmen
SVP Thun	G2: Eine Priorisierung des ÖV, insbesondere auf der Frutigenstrasse, zulasten des MIV lehnt die SVP dediziert ab. Soll die Seestrasse verkehrsreduziert werden, verbleibt die Frutigenstrasse als einziger Verkehrszubringer der Gebiete Gwatt-Dürrenast zur Innenstadt. Vielmehr ist diesfalls ein Ausbau bzw. eine Ersatzerschliessung zu prüfen und zu realisieren.	--
SVP Thun	G4: Erweiterte verkehrsberuhigte Zonen kommen für uns nur im Bälliz, in der Oberen Hauptgasse, in der Berntor-gasse und auf der Aarefeldstrasse in Frage. Für alle anderen Strassen in der Kategorie „Basisnetz – Durchleiten“ inkl. Aarestrasse muss Tempo 50 gelten. Wo es möglich ist, soll dieses Temporegime auch für Strassen der Kategorie „Verbinden“ gelten.	--
SVP Thun	Ö1: Die SVP wiederholt ihr Anliegen, dass Neu- und Umgestaltungen von Bushaltestellen so auszugestaltet sind, dass der MIV und der Veloverkehr ohne Unterbruch weiter verkehren können.	--
SVP Thun	Ö2: Die SVP stellt sich nicht dagegen, auf gut frequentierten Linien weitere Doppelgelenkbusse verkehren zu lassen. Sie bezweifelt aber, dass hierfür eine Machbarkeitsstudie durchgeführt werden muss. Das notwendige Know-How ist innerhalb der Stadtverwaltung vorhanden.	--
SVP Thun	M1a: Die SVP ist mit der Bedeutung „mittel“ nicht einverstanden. Der Ausbau der Achse Strättigen-/Pfanderstrasse und die Lüssispange sind rasch und mit grosser Priorität anzugehen, nicht zuletzt, um die angemessene Anbindung des Industriegebiets Gwattmoos an die Hauptverkehrsachsen und die Autobahn	--
SVP Thun	M2: Die SVP stimmt einer Umwidmung der Seestrasse nur zu, wenn im Gebiet Seestrasse/ Bahnhof bei der Realisierung von neuem Wohnraum die Stärkung der Thuner Steuerkraft Priorität erhält und wenn die Zubringerachse Gwatt/ Dürrenast zur Innenstadt Frutigenstrasse entweder ausgebaut oder durch eine Ersatzanschliessung ergänzt wird.	--
SVP Thun	M3: Die heutige Nutzung der Allmendallee ist beizubehalten.	--
SVP Thun	M5: Die SVP unterstützt die rückwärtige Erschliessung der Parkhäuser City West und Aarezentrum. Die Aarestrasse als zentrales Verbindungselement des Parkhausrings ist aber in jedem Fall als „Basisnetz – durchleiten“ zu qualifizieren.	Netzkonzept
SVP Thun	M7: Die heutige Verkehrskapazität der Gwattstrasse für den MIV ist in jedem Fall beizubehalten.	--
SVP Thun	V6: Die SVP steht einem massvollen Ausbau nicht entgegen, fordert aber ein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis, was bei früheren Vorlagen nicht gegeben war und darüber hinaus die Beteiligung der Velofahrer/Innen an den Kosten im Sinne des Verursacherprinzips.	--
SVP Thun	F1: Die SVP sieht keinen praktischen Nutzen in der Ausarbeitung eines kommunalen Richtplans Fussverkehr. Die vorhandenen Ressourcen sollen besser in sinnvolle Einzelprojekte investiert werden.	--
SVP Thun	Mo1: Die SVP erinnert erneut an die Vorgabe des Mobilitätsreglements (Art. 14 Abs. 1), jährlich kurz über die Umsetzung der Massnahmen und die Kosten informiert zu werden. Der Gesetzgeber hat explizit verzichtet, in Art. 12 Mobilitätsreglement einen Mo-dal-Split mit konkreten Zahlen aufzunehmen. Diese Zahlen dürfen auch nicht via GVK durch die Hintertüre als massgeblich erklärt werden. Das widerspricht der Haltung des Gesetzgebers.	--
SVP Thun	Mo3: Die SVP lehnt solche Mobilitätskonzepte als überflüssig ab. Die Stadt soll sich bemühen, bei Investoren attraktiv zu sein für Arealentwicklungen. Bürokratische Vorgaben erreichen das Gegenteil.	--
Stadt Thun, Tiefbauamt	Eine Vision für die Verlegung der heutigen Hauptverkehrsachse ans rechte Thunerseeufer ab dem Autobahnanschluss Thun Nord fehlt. Der zwar nicht gerne diskutierte Hübelitunnel ab Thunerhof zum Glockental würde die beiden historischen Eingangsporten Louitor und Berntor entlasten vom Durchgangsverkehr. Damit wäre es möglich, die historischen Stadttore wieder als diese dem Stadtleben zuzuweisen.	Massnahmen
Thuner KMU	G4: Eine attraktive Innenstadt bedingt unter anderem auch ein florierendes, gut funktionierendes Gewerbe- und Geschäftsleben. Dieses ist aber davon abhängig, dass Lieferanten und vor allem Kunden die Geschäfte zum Zwecke des Waren-Umschlags auch mit dem MIV erreichen können. Sobald diese Möglichkeit nicht mehr besteht, werden die Kunden ihre Besorgungen ausserhalb der Stadt oder an den grossen Einkaufszentren in der Peripherie erledigen, was mittelfristig zum Aussterben des Innenstadtgewerbes führen wird. Eine tote Innenstadt wird die Folge sein. Die Massnahme G4 erfordert somit die Umsetzung der Anliegen gemäss Ziff. 2 hievior.	--
Thuner KMU	M2: Wir plädieren dafür, die Seestrasse nicht zur Feinerschliessungs-Strasse umzuwidmen.	--
Thuner KMU	M6: Die Gwattstrasse hat eine wichtige Durchleitungsfunktion. Diese darf ihr nicht durch die Errichtung von Hindernissen und zweckfremden (z.B. Begegnungszone für Fussgänger auf dem Holidaykreisell, oder ähnliches) Bauten weggenommen werden.	--
Thuner KMU	Massnahmen für den Veloverkehr: Es entsteht der Eindruck, dass hier teure und ineffiziente Luxuslösungen für den Fahrradverkehr errichtet werden sollen. Vielmehr sollten hier aber zweckmässige, pragmatische und kostenoptimale Lösungen angestrebt werden.	--
Thuner KMU	V6: Mit einer Ursache der überfüllten Veloparkieranlagen sind die herrenlosen Fahrräder, die wertvollen Platz versperren. Obwohl wir nicht grundsätzlich gegen die Schaffung neuer Veloparkieranlagen sind, plädieren wir doch dafür, zuerst mit geeigneten Massnahmen dieses Problem zu lösen und die vorhandenen Parkieranlagen besser auszunutzen, bevor neuer zusätzlicher und teurer Veloparkplatz geschaffen wird. Mögliche Massnahmen sind hier z.B. zeitliche Beschränkung der Parkierung und konsequente Entfernung von herrenlosen Fahrrädern.	--
Thuner KMU	F4: Bestehende Netzlücken sollen nur dort geschlossen werden, wo ein echter Bedarf an zusätzlichem Fussweg vorhanden ist. Es darf nicht sein, dass finanzielle Mittel und kostbarer Verkehrsraum unnötigerweise geopfert werden, nur um für einige wenige Individuen einen zusätzlichen Fussweg zu errichten, wo in nächster Umgebung schon ein Weg besteht.	--
Thuner KMU	Mo1: Wir plädieren dazu, den Aufwand für die Messung der Verkehrsflüsse möglichst gering zu halten oder sogar ganz auf eine flächendeckende Messung zu verzichten, da wir den Nutzen dieser Daten im Verhältnis zu den Erhebungskosten als zu gering betrachten.	--
VCS Region Thun-Oberland	Es fehlen folgende Massnahmen: Umwidmung Allmendingeralle und Länggasse wieder aufnehmen (ehemals M3) Netzergänzung Aarequerung Raum Schadau mit Priorität hoch (ehemals F7).	Netzkonzept
VCS Region Thun-Oberland	M1b Lüssispange Bedeutung herabstufen auf niedrig. Solange das Lüssli nicht eingezont wird (nicht im STEK Vision 2035) besteht kein Handlungsbedarf für die Machbarkeitsstudie. Ist immerhin erst für das AP 4 gedacht. Hat noch genügend nicht umgesetzte Massnahmen aus dem AP 1.	--
VCS Region Thun-Oberland	G1: Priorität ist die Entlastung des Bahnhofplatzes. Dies soll u.a. mit zusätzlichen Durchmesserlinien erreicht werden. Durchbindung Linie 2 und 4 ist ein Anfang. Die Bushaltestellen auf der Bahnhofrückseite dürften nicht im Wohnquartier liegen, sondern entlang der Frutigenstrasse mit Halteketanten.	--
VCS Region Thun-Oberland	G3: Das Thema Begegnungszonen muss stärker berücksichtigen und sollte im gesamten GVK stärker mit einbezogen sein, v.a. in Wohnquartieren.	--
VCS Region Thun-Oberland	G4: Es zeichnet sich eine Lösung für die Aufhebung der Parkplätze im Innenstadt-Perimeter ab. Nun muss eine Umgestaltung folgen, welche der neuen Funktion des öffentlichen Raums gerecht wird.	--
VCS Region Thun-Oberland	Ö3: Dieses wichtige Anliegen ist auch für die Innenstadt und v.a. für den ESP Bahnhof relevant.	--
VCS Region Thun-Oberland	Ö4: Das Vorhaben ist begrüssenswert, weil damit Thun als Arbeitsstandort gestärkt wird.	--
VCS Region Thun-Oberland	M2: Ein sehr wichtiges Anliegen, das eine Gestaltung voraussetzt mit dem Ziel, das Gebiet aufzuwerten und den Raum um die Schadaugärtnerei weiter zu entwickeln.	--
VCS Region Thun-Oberland	M5: Neben der Konzeption ist für die zusätzlichen Aufladestationen für E-Mobile eine Strategie notwendig. Es empfiehlt sich dazu, eine neue Massnahme "Strategie für Elektromobilität" einzuführen.	Massnahmen
VCS Region Thun-Oberland	F7: Zwar ist die Querung Scherzigen unter Netzergänzungen F4 aufgeführt, aber die Priorität ist gesunken. Dass die AP-1 Massnahmen immer noch nicht umgesetzt sind und von der Priorität herabgestuft werden, ist unverständlich und enttäuschend.	--
VCS Region Thun-Oberland	Mo2: Zielführend wäre es, die Information auszuweiten zum Thema "Kommunikation und Plattform für Mobilitätsmanagement" mit der Ergänzung von Sharing-Angeboten City Logistik, Veloparkplätzen, etc.	--
VCS Region Thun-Oberland	Mo5: Die Region ERT hat ein Konzept Mobilitätsmanagement für die Region erarbeitet, das ergänzt und sollte nun eingeführt werden. Dazu braucht es eine Einigung in der Region mit der Stadt Thun und die Initiierung eines Start (s. hierzu Mo2 Informationsplattform...).	Massnahmen
Westquartier	Vergleicht man die Kennzahlen der Städte bei der Verkehrssicherheit, schneidet die Stadt Thun schlecht ab. Die Unfallhotspots sind anzugehen und zu entschärfen. Auf der Strecke vom Güterbahnhof (Stockhornstrasse) bis zur Frutigenstrasse sind gleich mehrere Unfallschwerpunkte erkannt. Von unserer Seite sehen wir vor allem die Kreuzung Stockhornstrasse / Mittlere Strasse / Waisenhausstrasse als problematisch. Aufgrund der Ausgestaltung der zusammenkommenden Strassen, der Rennstrecke in der Nacht und der Durchgangssituation mit den Lastwagen vom Güterbahnhof her, kommen mehrere negative Punkte zusammen, welche mit einem raschen zielgerichteten Handeln angegangen werden müssen. (Seite 56)	--
Westquartier	Die Strecke Stockhornstrasse - Jungfraustrasse im allgemeinen und die Kreuzung Stockhornstrasse / Mittlere Strasse fehlt bei der Auflistung der Stellen mit Handlungsbedarf und ist unbedingt zu ergänzen (Seite 97). Im Konzept ist diese Strecke mit Quartiernetz verbinden taxiart.	--

## Anhang

## Anhang 1: Adressaten und Stellungnahmen

## Stellungnahmen

## Konsultation Gesamtverkehrskonzept

Eingang	Adressat	Anrede	Name	Adresse	PLZ/Wohnort
<b>Quartierleiste</b>					
✓ 21.08.2018	Allmendingen	Herr	Piero Catani	Mühlemattweg 46	3608 Thun
	Dürrenast	Herr	Jonas Baumann-Fuchs	Karl-Koch-Str. 12E	3600 Thun
	Gwatt-Schoren-Buchholz	Herr	Stefan Wiedmer	Winkelweg 6	3645 Gwatt
✓ 22.08.2018	Hohmad	Herr	Alfred Blaser	Hohmadstrasse 8	3600 Thun
	Innenstadt	Herr	René E. Gygax	Postfach 202	3602 Thun
	Launenen-Hofstetten-Ried	Herr	Ulrich Krebs	Untere Wart 49	3600 Thun
	Lerchenfeld	Herr	Roland Götz	Siedlungsstrasse 2A	3603 Thun
	Neufeld	Frau	Mathias Wyler	Ulmendweg 20 A	3604 Thun
	Schulgemeinde Goldwil	Herr	Peter Greuter	Dorfstrasse 48	3624 Goldwil
	Seefeld	Frau	Regula Burgener	Mittlere Ringstrasse 20	3600 Thun
✓ 24.08.2018	Westquartier	Herr	Christoph Ott	Postfach 820	3607 Thun
<b>Parteien</b>					
✓ 24.08.2018	SVP Thun	Herr	Deriaz Philipp	Fellerstrasse 9	3604 Thun
✓ 24.08.2018	SP Thun	Frau	Katharina Ali-Oesch	Henri-Dunantstrasse 1	3600 Thun
		Herr	Jörg Weidmann	Jungfraustrasse 17	
	BDP Thun	Herr	Mike Müller	Blümlimattweg 52	3600 Thun
✓ 27.08.2018	Grüne Thun	Herr	Gerhard Schuster	Lauenenweg 20	3600 Thun
✓ 23.08.2018	FDP Thun	Herr	Markus van Wijk	Schorenstrasse 69B	3645 Gwatt
	EVP Sektion Thun	Frau	Susanne Gygax	Dählenweg 2	3603 Thun
	EDU Thun	Herr	Manfred Locher	Stockhornstrasse 48	3600 Thun
✓ 24.08.2018	GLP Thun / Berner Oberland	Frau	Nicole Krenger	Untere Hauptgasse 31	3600 Thun
✓ 27.08.2018	CVP Thun	Herr	Alois Studerus	Gartenstrasse 13	3600 Thun
	Junge Grüne	Herr	Till Weber	Spittelweg 16B	3600 Thun
	JUSO Thun	Herr	Ruedi Wäfler	Landstrasse 142	3715 Adelboden
	Piratenpartei Sekt. Berner Oberland	Herr	Michael Friedrich	Marquard-Wocher-Strasse 11	3603 Thun
<b>Organisationen</b>					
✓ 21.08.2018	IGT Innenstadtgenossenschaft Thun	Herr	Alain Marti	Aarestrasse 2a, PF 103	3602 Thun
✓ 24.08.2018	Verkehrsbetriebe STI AG	Herr	Thomas Wegmann	Grabenstrasse 36, PF	3602 Thun
✓ 24.08.2018	Fussverkehr BE	Frau	Andrea Zryd	Fussverkehr Kanton BE	3000 Bern
		Herr	Casimir von Arx	Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger	
✓ 27.08.2018	Pro Velo Region Thun	Herr	Adrian Christen	Alleestrasse 9	3613 Steffisburg
	Transportgewerbeverband TGV	Herr	Markus Bruni	Isenschmid AG Schorenstrasse 60 Postfach 4346	3645 Gwatt
✓ 22.08.2018	VCS Region Thun-Oberland	Frau	Suzanne Albrecht	Seestrasse 24	3600 Thun
	TCS Sektion Bern	Herr	Christoph Erb	Thunstrasse 61	3000 Bern 6
✓ 23.08.2018	Thuner KMU	Frau	Agnes Bettschen Oesch	Malerweg 4	3600 Thun
✓ 22.08.2018	Entwicklungsraum Thun	Herr	Emanuel Buchs	Fliederweg 11	3600 Thun
✓ 17.08.2018	Gemeinde Steffisburg			Höchhusweg 5 Postfach 168	3612 Steffisburg
<b>Verwaltungsintern</b>					
✓ 05.07.2018	Stadt Thun, Finanzverwaltung	Herr	Christian Meier	Postfach 145	3602 Thun
x 22.08.2018	Stadt Thun, Rechtsdienst	Herr	Martin Gugger	Postfach 145	3602 Thun
✓ 27.08.2018	Stadt Thun, Tiefbauamt	Herr	Rolf Maurer	Postfach 145	3602 Thun

## Anhang 2: Fragebogen

**Planungsamt**  
 Thomas Jenne, Projektleiter Stadtplanung  
 Industriestrasse 2, Postfach 145, CH-3602 Thun  
 Telefon +41 (0)33 225 83 80, Fax +41 (0)33 225 83 34  
 thomas.jenne@thun.ch, www.thun.ch



## GESAMTVERKEHRSKONZEPT STADT THUN 2035 (GVK)

Konsultation 15. Juni – 24. August 2018

### Fragebogen

Organisation:

Name:  E-Mail:

Adresse:  PLZ/Ort:

#### 1. Allgemeiner Eindruck

Sind Sie mit den Inhalten des Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK) im Grossen und Ganzen einverstanden?

Ja  eher Ja  eher Nein  Nein

#### 2. Zielsetzungen (Kap. 4, Seite 73-75)

1.1. Sind die Ziele zum Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK) aus Ihrer Sicht ...

a. ... richtig gewählt?

Ja  eher Ja  eher Nein  Nein

b. ... vollständig?

Ja  
 Nein, es fehlen wichtige Ziele, nämlich:

1.2. Welche Ziele sind aus ihrer Sicht besonders wichtig oder hervorzuheben?

1.3. Weitere Bemerkungen zu den Zielen:

#### 3. Netzkonzepte und Strategien (Kapitel 5, Seite 76 - 96 und Anhang 1 „Netzpläne“)

2.1. Sind Sie mit den erläuterten Strategien zu den verschiedenen Verkehrsträgern einverstanden?

1. ÖV, Kapitel 5.1	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> eher Ja	<input type="checkbox"/> eher Nein	<input type="checkbox"/> Nein
2. MIV, Kapitel 5.2 / 5.3	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> eher Ja	<input type="checkbox"/> eher Nein	<input type="checkbox"/> Nein
3. Veloverkehr, Kapitel 5.4	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> eher Ja	<input type="checkbox"/> eher Nein	<input type="checkbox"/> Nein
4. Fussverkehr, Kapitel 5.4	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> eher Ja	<input type="checkbox"/> eher Nein	<input type="checkbox"/> Nein
5. Mobilitätsmanagement, Kapitel 5.6	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> eher Ja	<input type="checkbox"/> eher Nein	<input type="checkbox"/> Nein



2.2. Sind die im GVK dargelegten Strategien für die verschiedenen Verkehrsträger vollständig?

- Ja  
 Nein, es fehlen wichtige Strategien, nämlich:

2.3. Welche Strategien beurteilen Sie als besonders wichtig oder erfolgversprechend?

2.4. Sind Sie mit den Netzkonzepten für ÖV, MIV, Velo und Fussverkehr einverstanden?

- |                         |                             |                                  |                                    |                               |
|-------------------------|-----------------------------|----------------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| 1. Netzplan ÖV          | <input type="checkbox"/> Ja | <input type="checkbox"/> eher Ja | <input type="checkbox"/> eher Nein | <input type="checkbox"/> Nein |
| 2. Netzplan MIV         | <input type="checkbox"/> Ja | <input type="checkbox"/> eher Ja | <input type="checkbox"/> eher Nein | <input type="checkbox"/> Nein |
| 3. Netzplan Veloverkehr | <input type="checkbox"/> Ja | <input type="checkbox"/> eher Ja | <input type="checkbox"/> eher Nein | <input type="checkbox"/> Nein |
| 4. Netzplan Fussverkehr | <input type="checkbox"/> Ja | <input type="checkbox"/> eher Ja | <input type="checkbox"/> eher Nein | <input type="checkbox"/> Nein |

2.5. Haben Sie Änderungs- / Ergänzungsvorschläge zu den Netzen für ÖV, MIV, Velo und Fussverkehr?

- Nein, die Netze sind zweckmässig und vollständig  
 Ja, es fehlen wichtige Teile in folgenden Netzplänen:

**Bitte tragen Sie Ihre Änderungs- und Ergänzungsvorschläge deutlich sichtbar in einer Kopie des entsprechenden Netzplans im Format A3 bei und legen Sie diesen Ihrer Stellungnahme bei.**

Weitere Bemerkungen zu den Strategien und Netzkonzepten::

### 3. Massnahmen, Umsetzung (Kapitel 6 und 7, Seite 97 – 106 und Anhang 3 „Ergänzungsblätter“)

3.1. Sind die vorgeschlagenen Massnahmen aus Ihrer Sicht geeignet, um die angestrebten Ziele des GVK 2035 zu erreichen?

- Ja     eher Ja     eher Nein     Nein

3.2. Sind die im GVK dargelegten Massnahmen aus Ihrer Sicht vollständig?

- Ja  
 Nein, es fehlen wichtige Massnahmen, nämlich:

3.3. Welche Massnahmen beurteilen Sie als besonders wichtig oder erfolgversprechend?

*Bitte (auch) Nr. der Massnahmen angeben*

3.4. Weitere Bemerkungen und Ergänzungen zu den Massnahmen und zur Umsetzung des GVK:

**Bitte den Fragebogen (mit Beilagen) ausgefüllt bis spätestens 24. August 2018 zurücksenden an:  
 Planungsamt der Stadt Thun, Industriestrasse 2, Postfach 145, 3602 Thun, [planungsamt@thun.ch](mailto:planungsamt@thun.ch)**

## Anhang 3: Detailrückmeldungen Situationsanalyse

Abbildung 16: Detailrückmeldungen Situationsanalyse

WER	WAS (Bemerkung, Anträge)	Umgang mit Antrag
Entwicklungsraum Thun	Bei den übergeordneten Grundlagen (Kapitel 2.1, Seite 11) fehlt das Angebotskonzept des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2018-2021 (2017). Zudem wurde das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2. Generation im 2016 statt 2015 fertiggestellt.	Analyse
Entwicklungsraum Thun	In der Situationsanalyse zum ÖV (Kapitel 2.4) wird auf den Fahrplan 2017 abgestützt. Bereits per Fahrplan 2018 konnten einige Angebotsverbesserungen umgesetzt werden und weitere Ausbauten sind mittels kantonalen Beschluss über das Angebotskonzept 2018-2021 durch den Grossen Rat vorgesehen. So wird z.B. der 10-Minuten-Takt auf der Linie 4 voraussichtlich per Fahrplan 2020 eingeführt. Diese bereits umgesetzten bzw. gesicherten Ausbauten (nicht mehr geplant) sollten in die Situationsanalyse mit einbezogen werden (auch im Abschnitt zum Planungsstand auf S. 32 und in der Tabelle 1 auf S. 34).	Analyse
Entwicklungsraum Thun	In der Situationsanalyse zum ruhenden Verkehr (Kapitel 2.6) wird auf das regionale Konzept zur Parkplatzbewirtschaftung hingewiesen. Dieses wird durch den ERT bzw. die Kommission Wirtschaftsraum Thun (WRT) und nicht wie auf Seite 41 beschrieben durch die RVK erarbeitet. Zudem weisen wir darauf hin, dass das Konzept keine Festlegungen für die Gemeinden enthält. Es wird lediglich in Form einer Bestandesaufnahme aufgezeigt, wie die Parkplatzbewirtschaftung in den verschiedenen Gemeinden der Agglomeration bis jetzt umgesetzt wird. Darauf basierend werden Empfehlungen formuliert, die den Gemeinden bei der zukünftigen Umsetzung der Parkplatzbewirtschaftung – auch bei privaten Parkieranlagen wie z.B. von Einkaufszentren – helfen sollen.	Analyse
Entwicklungsraum Thun	In der Situationsanalyse zum Veloverkehr (Kapitel 2.7) ist uns auf Seite 46 im ersten Abschnitt folgender Fehler aufgefallen: „Für den Veloverkehr vom Norden, von Heimberg, von Uttigen und von Uetendorf fehlen für den Veloverkehr durchgehend attraktive Verbindungen.“	Analyse
Entwicklungsraum Thun	In der Analyse zu den zukünftigen Entwicklungen und Trends regen wir an, in Kapitel 3.3. zu den Verlagerungspotenzialen im Veloverkehr nebst den topografischen Bedingungen auch den E-Bike Trend zu erwähnen. Dieser führt dazu, dass praktisch alle Distanzen innerhalb der Agglomeration mehr oder weniger problemlos mit dem Velo zurückgelegt werden können.	Analyse
Gemeinde Steffisburg	Es fällt auf, dass im GVK Thun sowohl in der Analyse als auch bei möglichen Massnahmen das Gemeindegebiet von Steffisburg gleich miteinbezogen wird. Dies ist sicher verständlich, wir hätten uns diesbezüglich eine vorgehende Abklärung/Besprechung mit Steffisburg aber gewünscht. Aus unserer Sicht müssen die beiden Gemeinden bei der Festlegung und Umsetzung konkreter Massnahmen zwingend vermehrt zusammenarbeiten.	--
Gemeinde Steffisburg	Sowohl im GVK Thun als auch im REK Steffisburg ist eine neue Tangentiallinie Steffisburg-Thun-Nord vorgesehen. Diesbezüglich stimmen die Konzeptete überein. Das GVK Thun weist auch hier einen deutlich höheren Detaillierungsgrad (klare Linienführung, auch für das Gemeindegebiet Steffisburg) auf. Dies muss im heutigen Zeitpunkt aber wohl noch nicht zu stark gewichtet werden. Schlussendlich wird Steffisburg zuhanden der Regionalen Verkehrskonferenz die Linienführung in Steffisburg festlegen.	--
Gemeinde Steffisburg	Im Rahmen der Angebotsplanung 2018 - 2021 haben die Verkehrsbetriebe STI für Regionallinien Eilkurse vorgesehen. Damit sollen die Regionallinien im Stadtgebiet beschleunigt werden. Dies wiederum soll dazu führen, dass die Umlaufzeiten auf den Linien besser eingehalten werden können und dadurch weniger Zusatzbusse eingesetzt werden müssen. Offenbar befassen sich die Verkehrsbetriebe STI mit einem ähnlichen Konzept für die Stadtlinien. Steffisburg ist mit den Stadtlinien 1 und 3 davon ebenfalls betroffen. Das Konzept ist aber im Rahmen dieser Konsultation leider nicht zugänglich.	--
GLP Thun / Berner Oberland	Auch die Kosten des ÖV sind teilweise ein Hinderungsgrund fürs Umsteigen. So könnte (bspw. am Samstag) für die Rückfahrt aus der Stadt eine Einkaufsquittung eines Innenstadtgeschäftes dienen.	--
Grüne Thun	Die Verkehrsarten öffentlicher Verkehr und Fuss- Veloverkehr müssen wie vorgeschlagen prioritär und schnell umgesetzt werden. Gerade bei Fuss- und Veloverkehr wurden in den letzten Jahren die geplanten Massnahmen nicht umgesetzt. Mobilitätsmanagement muss als wichtiges zukünftiges Thema stärker in die Ziele und die Strategie einfließen.	--
Pro Velo Region Thun	Seite 68: Beim Veloverkehr sind auch die Abstellanlagen eine wichtige Voraussetzung zur Ausschöpfung der Nachfragepotentiale. Wir sind überzeugt, dass der Rückgang des Veloanteils zu einem wichtigen Teil wegen den fehlenden und qualitativ schlechten Veloabstellanlagen am Bahnhof verschuldet ist.	--
Pro Velo Region Thun	Seite 58: Kreisel Länggasse-Burgerstrasse-Allmendingenallee, der gefährlichste Kreisel im ganzen Kanton. Wir sind der Meinung, dass die realisierten Massnahmen noch ungenügend sind und sind der Meinung, dass weitere Massnahmen geplant werden müssen. Rot mit Blau ist aus unserer Sicht nicht korrekt. Gelb wäre gut, Grün akzeptabel. Beim Punkt auf der Allmendstrasse-General-Wille-Strasse ist der Gelbe Rand wohl nicht korrekt. Überprüfen sie bitte auch alle anderen Punkte auf deren Aktualität.	--
Pro Velo Region Thun	Seite 49: Karte Schwachstellen Veloverkehr: Wir sind bei einigen eingezeichneten Routen und Schwachstellen nicht sicher ob sie aktuell und vollständig sind.	--
Pro Velo Region Thun	Seite 46: Bei den Einbahnstrassen entfällt in Zukunft die Untere Hauptgasse, weil mit dem neuen Kreisel wird es möglich sein mit dem Velo in beide Richtungen zu fahren. Das konnten wir von Pro Velo mit dem Kanton so aushandeln. Bei der Abbildung 25 fehlt die Bildbezeichnung Grabenstrasse, es hat ja 2 Bilder und nur eines ist die Hohmadstrasse.	Analyse
Pro Velo Region Thun	Seite 41: Sie verwenden eine alte Karte! Da ist noch das alte Kino Rex drauf und die P (Parkplatz) Bezeichnungen ist falsch. Grundsätzlich stimmen einige Flächen nicht mehr: Die Parkplätze an der Aarefeldstrasse sind bereits aufgehoben, wie auch die Parkplätze am Molkereiweg, an der Mönchstrasse, Marktgasse, etc. Das P vom Parkhaus Thun Süd und wohl auch dies vom Schlossparking sollten wohl kaum Rot sein. Weitere gelbe Parkplätze hat es direkt vor dem Bahnhofbuffet (Kiss&Ride?) und die Fläche beim Spital ist grösser, nördlich hat es auch noch Parkplätze. Hätte es nicht auch noch Parkplätze an der Scheibenstrasse, oder sind diese nicht öffentlich?	--
SVP Thun	Die seit vielen Jahren bestehende Verkehrsproblematik auf dem Bahnhofplatz, dem Maulbeerkreisel und der fehlenden angemessenen Verkehrserschliessung des rechten Thunerseeufers sind mit dem GVK endlich anzugehen. Es gilt, konkrete Massnahmen und Projekte an die Hand zu nehmen, welche diese Jahre alten Probleme lösen bzw. zumindest entschärfen. Die SVP fordert den Gemeinderat auf, insbesondere die seit Jahren diskutierte Idee des Hübelitunnels als Erschliessung des rechten Thunerseeufers endlich zusammen mit den involvierten Stellen aus der Region, des Kantons und des Bundes anzugehen. In der jetzigen Form hält das GVK darauf keine Antworten bereit und erweist sich daher im Hinblick auf die grösseren Thuner Verkehrsprobleme als unnützlich.	Massnahmen