

Übersicht über die Messgrössen und Indikatoren des Verkehrsmonitorings

Indikator	Messgrösse
1 Mehrverkehr primär über ÖV, Fuss- und Veloverkehr abwickeln	
GV.4	Reduktion des Gesamtverkehrs (5% Reduktion gegenüber Trend)
GV.5	Stabilisierung MIV-Menge (Trendumkehr)
GV.6	Modalsplit: Mehrverkehr primär über ÖV und LV (modale Verlagerung)
Modalsplit	Mikrozensus: Anteile Verkehrsmittel nach Anzahl Wegen / Einwohner (GV.5, GV.6: Stabilisierung/Abnahme beim MIV, Stabilisierung/Zunahme bei ÖV/LV)
Verkehrsentwicklung an Zählstellen	Aufkommen aller Verkehrsmittel an definierten Messstellen: MIV, ÖV (Passagiere), VeloV, FussV (GV.4, GV.5, GV.6: MIV: Plafonierung bei der Summe aller MIV-Zählstellen; ÖV/LV: Zunahme bei der Summe der Zählstellen ÖV/LV; total: Zunahme 5 % unter Trend)
Fahrzeugbestand	BfS-Strassenfahrzeugbestand: Fahrzeugbestand nach Fahrzeuggruppen, Elektromobilität, Motorisierungsgrad (GV5: hinweisende Messgrösse: Plafonierung der Anzahl Motorfahrzeuge)
Nutzung Sharing-Angebote	Carsharing (Mobility): Anzahl Abonnenten, Standorte, Fahrzeuge (hinweisende Messgrösse) Bikesharing: Ausleihungen pro Monat (hinweisende Messgrösse: Zunahme als Ziel)
Zufriedenheit	Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr (vgl. Kap. 2.5) (hinweisende Messgrösse: Zunahme und gute Werte im Vgl. zu anderen Städten als Ziel)
2 Strassenverkehr verflüssigen und Innenstadt entlasten	
MIV.1	flüssige Verkehrsabwicklung MIV
MIV.2	ausreichend Kapazität auf Basisnetz (Stauerscheinungen)
MIV.4	Konsequente Abstimmung Durchleitungsverkehr auf Bypass TN
EB.1	MIV-Durchgangsverkehr findet auf Basisnetz statt
EB.2	Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr
EB.3	Parkhausring (zur Entlastung des innenstädtischen Strassenraums)
Verkehrsaufkommen an Zählstellen	Aufkommen aller Verkehrsmittel an definierten Messstellen; MIV, ÖV (Passagiere), VeloV, FussV (MIV.4: MIV-Belastung hauptsächlich bei den Zählstellen im Umfeld des Bypasses; EB.2: Abnahme der MIV-Belastung bei den Zählstellen im Umfeld der Altstadt)
Verkehrsfluss: Gefahrene Geschwindigkeiten	Erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit für definierte Abschnitte auf dem Basisnetz, welche Aussagen über den Verkehrsfluss erlauben (Google Traffic Data) (MIV.1, MIV.2)
Parkleitsystem	Entwicklung der Nachfrage / des Angebots in Parkhäusern in der Innenstadt. (EB.3: hinweisende Messgrösse)
Zufriedenheit	Falls auch die Zufriedenheit bezüglich Parkhausring erhoben werden sollte, müsste die Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr entsprechend erweitert werden (vgl. Kap. 2.5) (hinweisende Messgrösse)

Indikator	Messgrösse
3 Die wichtigsten Unfallschwerpunkte sanieren	
GV.2	Sicherheit: Reduktion der Unfälle (Sanierung von Knoten)
Unfallstatistik	Anzahl und Entwicklung des Unfallgeschehens (pro km Strasse, pro 10'000 Einw.) (GV.2: Abnahme der Verkehrsunfälle)
Unfallschwerpunkte	Anzahl und Entwicklung der Unfallschwerpunkte, Sanierungsprojekte, sanierte Schwerpunkte. (GV.2: Sanierung und Abnahme der Unfallschwerpunkte)
Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit	Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr (vgl. Kap. 2.5) (GV.2: hinweisende Messgrösse. Zunahme, auch im Vergleich zu anderen Städten)
4 Quartierstrassen beruhigen und Velohaupttroutennetz schaffen	
EB.4	Entlastung Wohnquartiere/Quartiernetz vom MIV/Durchgangsverkehr
LV.2	Verbesserung der Qualität des Velonetzes (Netzlücken)
Verkehrsaufkommen an Zählstellen	Aufkommen aller Verkehrsmittel an definierten Messstellen; MIV, ÖV (Passagiere), VeloV, FussV (EB.4: Abnahme der MIV-Belastung bei den Zählstellen auf Quartierstrassen)
Verkehrsberuhigte Zonen	Statistische Erhebung der Netzlängen in GIS: Zonensignalisation (EB.4: Zunahme der Netzlängen mit Zonensignalisationen)
Velonetz	Statistische Erhebung der Netzlängen in GIS: Gesamtlänge des Strassennetzes und die Anteile mit einer Veloführung (Velostreifen, Velowege, Fuss- und Velowege, Tempo-30-Zonen mit Mischverkehr, Begegnungszonen und gegebenenfalls weitere Kategorien) (LV.2: Zunahme der Netzlängen mit einer Veloführung)
Zufriedenheit	Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr (vgl. Kap. 2.5) (hinweisende Messgrösse: Zunahme als Ziel, auch im Vergleich zu anderen Städten)
5 Bahnhof als effiziente Verkehrs- Drehscheibe optimieren 6 ÖV im Innenstadtbereich und auf Zugangsachsen priorisieren	
ÖV.1	Angebotsausbau ÖV (in Spitzen) (Steigerung ÖV um 40%)
ÖV.2	bedarfsgerechte zeitliche und örtliche Verfügbarkeit des ÖV
ÖV-Nachfrage	BLS: Ein- und Aussteigende am Bahnhof Thun STI: Ein- und Aussteigende am Bahnhof Thun SBB: Ein- und Aussteigende am Bahnhof Thun (5: Zunahme der Fahrgäste)
Pünktlichkeit	Anteil der pünktlich am Bahnhof ankommenden Busse STI (5, 6: Abnahme der Verspätungen)
Entwicklung des ÖV-Angebots	ÖV-Punkte (ÖV.1: Zunahme der Anzahl ÖV-Punkte)
ÖV-Nachfrage	Anzahl beförderte Busfahrgäste auf repräsentativen Querschnitten (Bahnunterführungen) Anzahl beförderte Fahrgäste pro Jahr Total (hinweisende Messgrösse)
Abonnemente / Zufriedenheit	Bevölkerungsbefragung Stadtverkehr (vgl. Kap. 2.5) (hinweisende Messgrösse: Zunahme als Ziel, auch im Vergleich zu anderen Städten)