
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West 2. Generation

Anhang A

Exemplar für die Genehmigung

Beinhaltet die behördenverbindlichen Teile des Agglomerationsprogramms V+S Thun

Thun, 8. Dezember 2016

Impressum

Erarbeitung im Auftrag des Regierungsrates

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK) und Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE)

Regionale Projektleitung

Planungsregionen Kandertal, Obersimmental-Saenenland, Entwicklungsraum Thun und Regionale Verkehrskonferenz OW

Auftraggeber

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)

Matthias Fischer

Beat Michel

Kant. Tiefbauamt, Oberingenieurkreis I (OIK I)

Markus Wyss

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)

Bruno Meier

Geschäftsführung Planungsregionen

Region Kandertal (KA) und Region Obersimmental-Saenenland (OS-SA)

Andreas Grünig

Entwicklungsraum Thun (ERT)

Manuela Gebert

Agglomeration Thun

Thomas Jenne

Auftragnehmer

ALPGIS AG, Fliederweg 11, 3600 Thun

Emanuel Buchs

Seraina Ziörjen

Metron Bern AG, Neuengasse 43, 3001 Bern

Monika Saxer

Antje Neumann

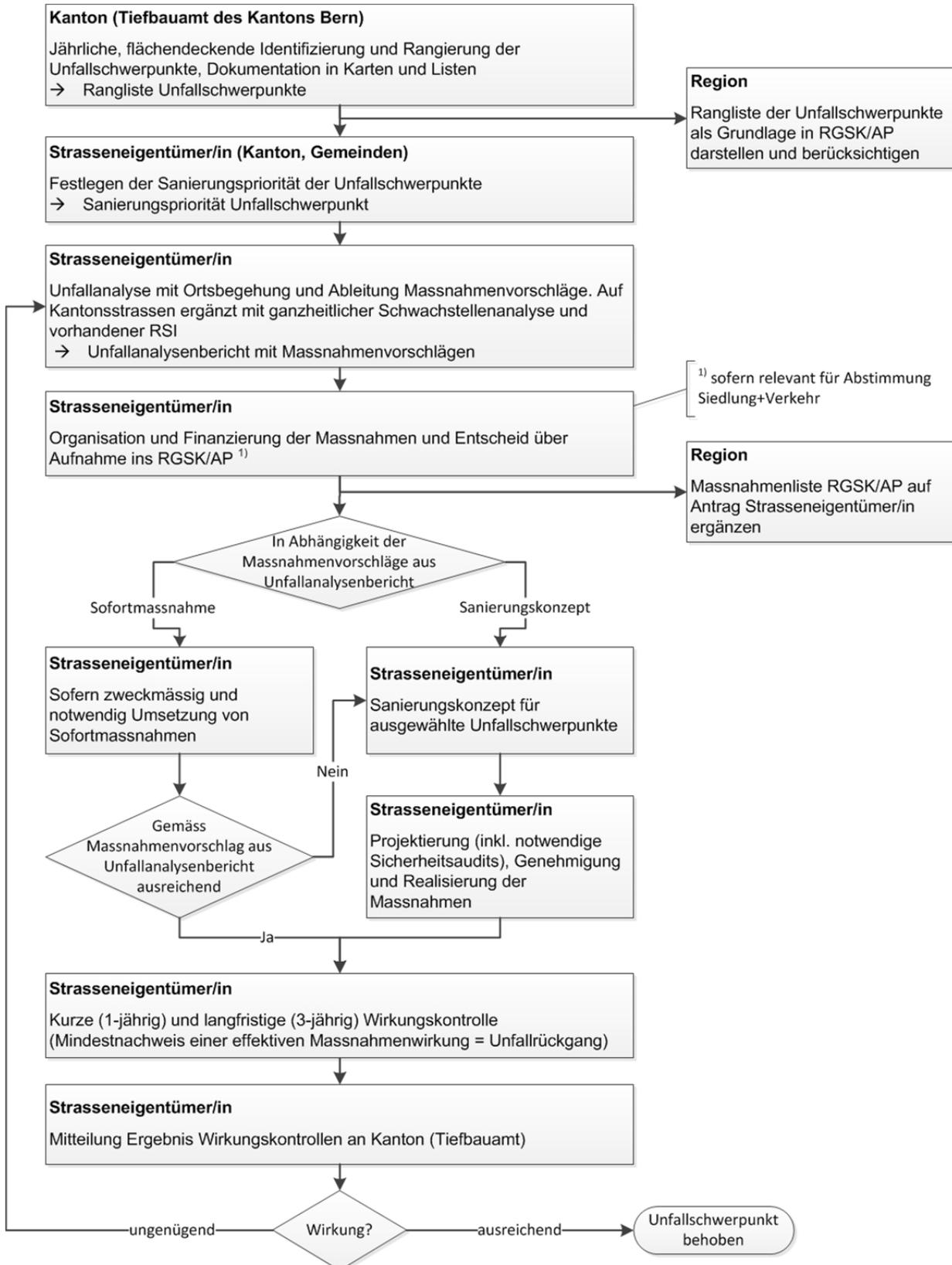
Rundum mobil GmbH, Schulhausstrasse 2, 3600 Thun

Gerhard Schuster

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| Unfallschwerpunkte | 4 |
| Schema zur Ermittlung und Behebung von Unfallschwerpunkten | 4 |
| Definition eines Unfallschwerpunktes (USP) | 5 |
| Unfallschwerpunkte in der Region Thun-Oberland West | 6 |
| | |
| Aus dem Kantonalen Richtplan: ÖV-Erschliessungsgüteklassen | 8 |
| | |
| Behandlung der kantonalen Vollzugs- und Prüfungsaufträge | 9 |
| | |
| Analyse Landschaft und Siedlungsraum (aus dem RGSK TOW 1. Generation) | 14 |
| | |
| Stärken-Schwächen Analyse (Protokoll Workshop August 2009) | 26 |

Schema zur Ermittlung und Behebung von Unfallschwerpunkten



Definition eines Unfallschwerpunkts (USP)

Gemäss VSS SNR 641 724 "Strassenverkehrssicherheit - Unfallschwerpunkt-Management" ist ein Unfallschwerpunkt eine Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet (Berechnungswert), in einem bestimmten Perimeter und innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Grenzwert erreicht oder überschreitet. Die Unfallschwerekategorie beschreibt die jeweils schwerste Folge eines Unfalls und wird folgendermassen gewichtet:

- Unfall mit mindestens einer getöteten oder schwerverletzten Person ($U_{(G+SV)}$) = Gewicht 2
- Unfall mit mindestens einer leichtverletzten Person ($U_{(LV)}$) = Gewicht 1

Die Perimeter und Grenzwerte sind wie folgt festgesetzt:

| Strasstyp und Ortslage | Suchperimeter ¹ | Berechnungswert | Grenzwert (3 Jahre) |
|---|----------------------------|---|---------------------|
| Autobahn und -strasse | 125 m | $2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$ | ≥ 8 |
| Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen ausserorts | 75 m | $2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$ | ≥ 5 |
| Hauptverkehrs- und Verbindungsstrassen innerorts | 25 m | $2 \times U_{(G+SV)} + 1 \times U_{(LV)}$ | ≥ 5 |

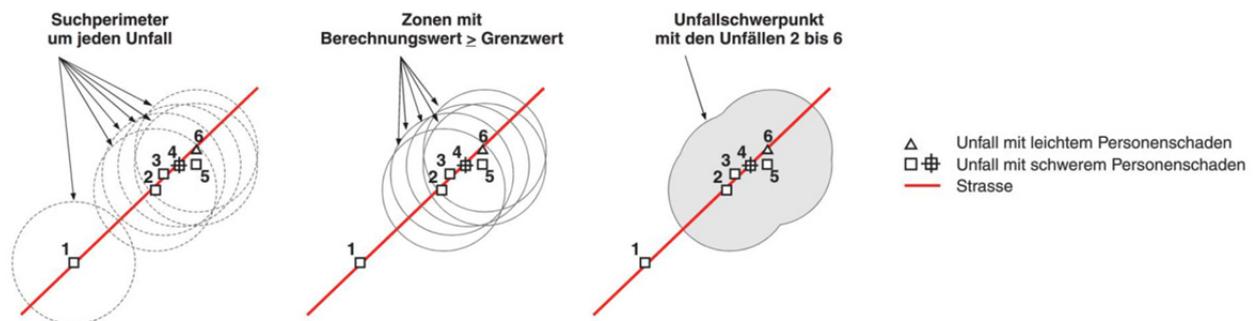


Abbildung: Abgrenzung eines Unfallschwerpunkts (Quelle: VSS SNR 641 724)

Vorgehen

Unfallschwerpunkte ohne Berührungspunkte mit anderen Massnahmen werden mittels dem Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Black Spot Management (BSM) saniert (Quelle VSS SN 641 724):

- Suche:

Grundgedanke des BSM ist die begründete Annahme, dass durch das Beheben der lokalen Sicherheitsdefizite in der Strasseninfrastruktur (Sanierung eines Unfallschwerpunkts) das Auftreten zukünftiger Unfälle und/oder die Schwere dieser Unfälle reduziert werden kann.

Es werde dafür Stellen im Strassennetz identifiziert, welche wiederholt Häufungen von Unfällen aufweisen. Unfallschwerpunkte werden anhand von Grenzwerten bestimmt. Die detaillierte Bearbeitung aller identifizierten Unfallschwerpunkte ist aus Budget- und Zeitgründen häufig nicht realistisch. Unfallschwerpunkte werden deshalb entsprechend einer Prioritätenreihung abgearbeitet.
- Analyse:

Zu bearbeitende Unfallschwerpunkte werden bezüglich sicherheitskritischer Umstände im Detail analysiert. Mit der Analyse des Unfallgeschehens und der Analyse der Situation werden diejenigen Infrastrukturdefizite identifiziert, welche massgeblich zur Entstehen und/oder den schweren Folgen der Unfälle beigetragen haben.
- Sanierung:

Für einen Teil der Defizite an Unfallschwerpunkten sind Massnahmen bekannt, welche sich in der Vergangenheit bewährt haben. Diese Massnahmen können in einem Katalog dokumentiert sein, der Informationen zu typischen Unfallsituationen, zu Defiziten im Verhalten und der Infrastruktur sowie deren Wirksamkeit und Kosten enthält. Auf Basis der Analyse und eines Massnahmenkatalogs können Sanierungskonzepte erstellt werden.
- Kontrolle:

Das BSM wird durch eine Umsetzungs- sowie einer Wirkungskontrolle der Massnahmen vervollständigt, um eine zeitnahe Sanierung der Unfallschwerpunkte sowie eine Qualitätskontrolle bei allen Arbeitsschritten zu gewährleisten.

Fällt ein Unfallschwerpunkt auf einen Strassenabschnitt, auf welchem bereits anderweitige Massnahmen geplant sind, so ist der Unfallschwerpunkt im Rahmen der Umsetzung dieser Massnahmen zu sanieren. Explizit wird dazu auf das Infrastruktur-Sicherheitsinstrument Road Safety Audit (RSA, VSS SN 641 722) verwiesen, welches zur systematischen Überprüfung und Beurteilung von Strassenprojekten unter dem Aspekt der Strassenverkehrssicherheit angewendet wird.

¹ Der Suchperimeter entspricht einem Kreisradius um einen einzelnen Unfall.

Unfallsschwerpunkte in der Region Thun-Oberland West

| Massnahmenummer | Unfallsschwerpunktnummer | Bezeichnung / Lokalität | Gemeinde | Zuständig / Eigentümer | Berechnungswert ² | Anz. Grenzwertüberschreitungen ³ | Meilensteine gemäss BSM oder Hinweis auf Projekt bei Sanierung im Rahmen einer anderen Massnahme | | | | | | | |
|-----------------|--------------------------|---|------------------------|------------------------|------------------------------|---|--|------------|---------------------|---------------|------------|----------------------|---------------------|--|
| | | | | | | | Identifiziert | Analysiert | Massnahmenvorschlag | Projektierung | Ausführung | In Wirkungskontrolle | Erfolgreich saniert | |
| MIV-O-3-d | 1046 | Steffisburg, Anschluss Zubringer Thun Nord | Steffisburg | B | 12 | 5 | X | X | X | X | X | | | |
| MIV-S-1.2-e | 1003 | Thun, Frutigenstrasse - Talackerstrasse | Thun | K | 5 | 3 | X | X | X | X | X | X | | |
| MIV-S-1.2-f | 1015 | Spiez, Thunstrasse - Simmentalstrasse | Spiez | K | 5 | 2 | X | X | X | X | | | | |
| MIV-S-1.2-i | 1036 | Thun, Frutigenstrasse - Seestrasse | Thun | K | 8 | 5 | X | X | X | X | X | X | | |
| MIV-S-1.2-k | 1037 | Thierachern, Dorfstrasse Abzweiger Mülimatt | Thierachern | K | 7 | 3 | X | X | X | X | | | | |
| MIV-O-3-d | 1041 | Steffisburg, Stuckikreisel | Steffisburg | K | 6 | 5 | X | X | X | X | | | | |
| LV-N-2-a | 1050 | Uetendorf, Chandermatte | Uetendorf | K | 6 | 4 | X | X | X | X | X | X | | |
| MIV-S-1.2-n | 1051 | Heimberg, Bernstrasse (im Cheer) | Heimberg | K | 5 | 1 | X | X | X | X | X | X | | |
| MIV-S-1.2-p | 1054 | Thun, Frutigenstrasse - Seefeldstrasse - Klosestrasse | Thun | K | 5 | 1 | X | X | X | X | | | | |
| MIV-O-4-d | 1004 | Thun, Aarestrasse - Allmendstrasse | Thun | G | 5 | 4 | X | | | | | | | |
| MIV-O-4-g | 1027 | Steffisburg, Schwäbisstrasse - Mittelstrasse | Steffisburg | G | 15 | 5 | X | | | | | | | |
| MIV-O-1.1-a | 1028 | Thun, Allmendstrasse - General-Wille-Strasse | Thun | G | 12 | 5 | X | X | X | X | | | | |
| MIV-O-1.1-a | 1029 | Thun, Allmendstrasse - Stockhornstrasse | Thun | G | 14 | 4 | X | | | | | | | |
| MIV-S-1.2-q | 1030 | Thun, Länggasse - Bürgerstrasse | Thun | G | 13 | 5 | X | X | X | X | X | | | |
| MIV-S-1.2-h | 1031 | Thun, Maulbeerplatz | Thun | G | 14 | 5 | X | | | | | | | |
| MIV-O-1.1-c | 1032 | Thun, Pestalozzistrasse - Jungfraustrasse | Thun | G | 9 | 5 | X | | | | | | | |
| NM-VM-1-d | 1033 | Thun, Frutigenstrasse - Länggasse - Mönchstrasse | Thun | G | 9 | 4 | X | | | | | | | |
| MIV-O-15-c | 1034 | Thun, Pfanderstrasse - Buchholzstrasse - Strättligenstrasse | Thun | G | 8 | 2 | X | X | X | X | X | X | | |
| MIV-O-1.1-c | 1035 | Thun, Mittlere Strasse - Stockhornstrasse | Thun | G | 8 | 5 | X | | | | | | | |
| MIV-S-1.2-l | 1043 | Thun, Talackerstrasse - Hohmadstrasse | Thun | G | 6 | 1 | X | | | | | | | |
| MIV-S-1.2-m | 1044 | Thun, Bahnhofplatz | Thun | G | 6 | 1 | X | | | | | | | |
| MIV-O-4-d | 1047 | Thun, Kuhbrücke - Gerbergasse - Marktgasse | Thun | G | 6 | 4 | X | | | | | | | |
| MIV-S-1.2-o | 1053 | Thun, Bürgerstrasse - Talackerstrasse | Thun | G | 5 | 1 | X | | | | | | | |
| MIV-O-9-a | 1002 | Frutigen, Kanderstegstrasse - Obere Bahnhofstrasse | Frutigen | K | 5 | 1 | X | X | X | X | | | | |
| MIV-S-8-AI | 1018 | Oberwil im Simmental, KS11 Höhe Wyssenbach | Oberwil im Simmental | K | 5 | 2 | X | | | | | | | |
| MIV-S-8-Am | 1042 | Boltigen, Jaunpassstrasse (Eschi) | Boltigen | K | 6 | 2 | X | X | X | X | X | | | |
| MIV-S-8-Ak | 1052 | Erlenbach, KS 11 Abzweiger Oey | Erlenbach im Simmental | K | 5 | 3 | X | X | X | X | | | | |

² Berechnungswert im Auswertzeitraum 2011-2013.

³ Anzahl Grenzwertüberschreitungen in den letzten 5 Auswertzeiträumen (von 2007-2009 bis 2011-2013).

Datenstand

Berücksichtigung fand das Unfallgeschehen bis und mit des Jahres 2013. Somit basieren die ausgewiesenen Unfallschwerpunkte auf dem Unfallgeschehen der drei Jahre 2011 bis 2013.

Zuständig für die Analyse und Sanierung ist der Strasseneigentümer

B = Bund (ASTRA); K = Kanton (zuständiger TBA-OIK), G = Gemeinde

Meilensteine (Status)

Die VSS SN 641 724 versteht das BSM als Management-Instrument, das einen Unfallschwerpunkt von seiner Identifizierung bis zur erwiesenen erfolgreichen Sanierung begleitet. Dementsprechend ist der Fortschritt der Sanierung eines Unfallschwerpunkts von zentraler Bedeutung und wird durch folgende Meilensteine beschrieben:

| Meilenstein | Beschreibung / Bedeutung |
|----------------------|--|
| Identifiziert | Der USP wurde durch die Unfallschwerpunktsuche gefunden und mittels Überprüfung als Unfallschwerpunkt bestätigt. |
| Analysiert | Das Unfallgeschehen und die Situation am USP wurden analysiert und massgebende Infrastrukturdefizite sind identifiziert. |
| Massnahmenvorschlag | Mögliche Massnahmen zur Behebung oder Verbesserung der massgebenden Infrastrukturdefizite des USP sind ausgearbeitet. |
| Projektierung | Die Projektierung zur Umsetzung ausgewählter Massnahmen ist abgeschlossen. |
| Ausführung | Das Projekt ist ausgeführt. |
| In Wirkungskontrolle | Jährlich bis zum dritten Jahr nach der Massnahmenausführung findet durch Auswertung der Unfallzahlen eine Wirkungskontrolle statt. |
| Erfolgreich saniert | Erfolgreich sanierte USP werden aus dem BSM entlassen. Fällt die Wirkungskontrolle negativ aus, werden die betroffenen USP einer Nachsanierung unterzogen. |

Aus dem Kantonalen Richtplan: ÖV-Erschliessungsgüteklassen

Massnahmenblatt B_10: Rückseite

Die Güte der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr Ermittlung der Haltestellenkategorie

| Kursintervall | Bahn / Fernverkehr ¹ | S-Bahn / Regionalzüge | Tram ² / Bus / Seilbahn |
|---------------------------|---------------------------------|-----------------------|------------------------------------|
| bis 10 Min. | I | I | II |
| 11 - 20 Min. | I | II | III |
| 21 - 30 Min. | II | III | IV |
| 31 - 60 Min. | III | IV | V |
| min. 10 Kurspaare pro Tag | - | V | VI |

Verkehren Verkehrsmittel verschiedener Gruppen, ist die Haltestellenkategorie für jede Verkehrsgruppe besonders zu ermitteln. Massgebend für die Ermittlung der Güteklasse ist die bessere Haltestellenkategorie.

Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand aller Abfahrten in der Hauptrichtung einer Verkehrsmittelgruppe von 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr (Montag - Freitag). Ist die Erschliessung einer Zone oder eines Vorhabens ausserhalb dieser Zeiten relevant, so sind die Kursintervalle der dafür massgebenden Hauptnutzungszeit zu berücksichtigen.

Ermittlung der Güteklasse der öV-Erschliessung

| Haltestellenkategorie | - 400m | 400 - 750m | 750 - 1000m | 1000 - 1250m |
|-----------------------|--------|------------|-------------|--------------|
| I | A | B | C | D |
| II | B | C | D | - |
| III | C | D | - | - |
| IV | D | E | - | - |
| V | E | - | - | - |
| VI | F | - | - | - |

Ein Bahn-Knoten erhöht die Güteklasse um eine Qualitätsstufe. Damit wird das Einzugsgebiet um einen Distanzring erweitert bis maximal 1250m. In einem Bahnknoten treffen sich Bahnlinien aus mindestens vier Richtungen, die im gleichen Takt verkehren.

Die Erreichbarkeit der Haltestelle ergibt sich aus der Luftliniendistanz eines Gebietes zur Haltestelle. Die Luftliniendistanz nach der Tabelle schliesst einen mittleren Umwegfaktor mit ein. Bei grösseren Umwegen oder grossen Steigungen sind die Luftliniendistanzen entsprechend zu verkleinern³.

¹ Mindestens stündliche Schnellzugsabfahrten gemäss Definition im kantonalen Kostenverteilungsschlüssel.

² Gemäss Definition im kantonalen Kostenverteilungsschlüssel (Art. 5 Abs. 4 Kostenbeitragsverordnung).

³ Digitale Daten dazu können beim AöV bezogen werden.

Behandlung der kantonalen Vollzugs- und Prüfungsaufträge

Die kantonalen Vollzugs- und Prüfungsaufträge für das RGSK TOW 2. Generation geben den Rahmen bei der Herleitung der Massnahmen.

Die Vollzungsaufträge stützen sich auf das Gesetz oder den kantonalen Richtplan resp. dazugehörige Ausführungsbestimmungen und Richtlinien. Sie verlangen konkrete Umsetzungsmassnahmen. Prüfungsaufträge hingegen sind Aufträge des Kantons zur Prüfung spezifischer Fragen im Rahmen eines RGSK. Eine Nichtbehandlung eines Prüfungsauftrags ist zu begründen.

Nachfolgend wird aufgezeigt, in welchen Massnahmen die Aufträge berücksichtigt werden.

Vollzungsaufträge im Bereich Siedlung

VA-Siedlung 1: Wohn- und Arbeitsschwerpunkte überprüfen sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bestimmen

- a) *Die im RGSK der 1. Generation festgelegten Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sind zu überprüfen (Controlling der Umsetzung), gegebenenfalls zu aktualisieren und bei Bedarf zu ergänzen. Die Region zeigt auf, wie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte unter Berücksichtigung der verkehrlichen Aspekte der vorgesehenen Nutzung zugeführt werden können.*
- b) *Die Region prüft, ob Umstrukturierungsgebiete bestehen und inwieweit die Umwandlung dieser Flächen und Gebäude in Betracht zu ziehen ist. Wurden im RGSK der 1. Generation bereits Umstrukturierungsgebiete festgelegt, so sind diese zu überprüfen (Controlling der Umsetzung) und gegebenenfalls zu aktualisieren.*

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Controlling der Umsetzung
- Massnahmen S-3A und S-3B (Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete Agglomeration und Zentren)
- Massnahmen S-5A und S-5B (Wohnschwerpunkte Agglomeration und Zentren)
- Massnahmen S-7A und S-7B (Arbeitsschwerpunkte Agglomeration und ländlicher Raum)

VA-Siedlung 2: Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten überprüfen und zu Koordinationsstand Festsetzung weiterentwickeln

Die im RGSK der 1. Generation bezeichneten Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten sind unter Berücksichtigung des revidierten Raumplanungsgesetzes zu überprüfen (Controlling der Umsetzung) und gestützt auf eine zu erfolgende räumliche Interessenabwägung planerisch zu entwickeln. Wurden im RGSK der 1. Generation noch keine Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten bezeichnet, so sind diese im RGSK der 2. Generation zu bestimmen

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Controlling der Umsetzung
- Massnahmen S-6A und S-6B (Vorranggebiete Wohnen Agglomeration und Zentren)
- Massnahmen S-8A und S-8B (Vorranggebiete Arbeiten Agglomeration und ländlicher Raum)

VA-Siedlung 3: Siedlungstrenngürtel festlegen

Wurden im RGSK der 1. Generation keine Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung bestimmt, dann legen die Regionen im Minimum Siedlungstrenngürtel für landschaftlich bedeutsame Gebiete fest, die aus übergeordneter Sicht auch langfristig von der Siedlungsentwicklung freizuhalten sind. Diese liegen in der Regel im Bereich der kantonalen und regionalen Entwicklungsachsen und überlagern die landwirtschaftliche Grundnutzung.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Massnahme S-10 (Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel)

VA-Siedlung 4: Bereinigung des regionalen Planungsinstrumentariums prüfen und gegebenenfalls vornehmen

Die Regionen prüfen die Bereinigung des regionalen Planungsinstrumentariums und überführen falls notwendig, behördenverbindliche regionale Richtpläne integral oder zu einzelnen Inhalten in das RGSK der 2. Generation.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Keine Überführung von regionalen Planungen im Rahmen des RGSK TOW 2. Generation. Die Überführung des teilregionalen Teilrichtplans Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum des TIP (heute ERT) wird hinsichtlich des RGSK TOW 3. Generation geprüft.

VA-Siedlung 5: Räumliche Inhalte der regionalen touristischen Entwicklungskonzepte RTEK in das RGSK überführen

Die Inhalte im regionalen touristischen Entwicklungskonzept mit erheblichen Auswirkungen auf bzw. Koordinationsbedarf mit Raum und Umwelt sind in das RGSK bzw. in einen anderen regionalen Richtplan aufzunehmen.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Leitbildinhalte Tourismus
- Strategische Ausrichtungen Tourismus
- Massnahmen S-14A und S-14B (Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus Agglomeration und ländlicher Raum)
- Massnahmen S-15A und S-15B (Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus Agglomeration und ländlicher Raum)
- Massnahme L-4 (Erholungsgebiete)
- Massnahme LV-7 (Richtplanung Mountainbike)

VA-Siedlung 6: Regionale Landschaftsrichtpläne; Überführung von einzelnen Elementen ins RGSK sicherstellen

Die Inhalte von regionalen Landschaftsrichtplänen mit grossem Koordinationsbedarf mit den Themen Siedlung und Verkehr sind im Minimum als Informationsinhalt in das RGSK aufzunehmen. Es ist den Regionen überlassen, den Bereich Natur und Landschaft gegebenenfalls behördenverbindlich im Rahmen des RGSK der 2. Generation festzulegen.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Massnahme L-1 (Vorranggebiete Natur und Landschaft)
- Massnahme L-3 (Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft)
- Massnahme L-4 (Erholungsgebiete)

Prüfungsaufträge im Bereich Siedlung**PA-Siedlung 1: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen prüfen**

Gestützt auf die im Richtplan 2030 festgelegten Kriterien und Rahmenbedingungen zur räumlichen Verteilung der künftigen Bauzonen und zu Bauzonendimensionierung kann auf regionaler Ebene geprüft werden, inwieweit ein innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen vorgenommen werden kann. Dazu können die Regionen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung im RGSK der 2. Generation einen Mechanismus für den Siedlungsflächen-transfer festlegen und dem Kanton vorschlagen. Ein Siedlungsflächenausgleich hat zwingend in Vorranggebieten für die Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten gemäss Vollzugsauftrag 2 stattzufinden.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Massnahme S-1 (Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile)

PA-Siedlung 2: Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung bestimmen

Es ist zu prüfen, ob neben der Festlegung von Siedlungstrenngürtel (VA 3) auch Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung im RGSK festzuhalten sind. Die Festlegung von Siedlungsbegrenzungen soll sowohl aus der Landschafts- sowie der Siedlungsperspektive erfolgen.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Massnahme S-10 (Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel)

PA-Siedlung 3: Verkehrsintensive Vorhaben VIV: Fahrplan für Überprüfung und Weiterentwicklung festlegen

Die im RGSK der 1. Generation übernommenen regionalen ViV-Richtpläne Biel, Bern und Thun müssen im Rahmen der RGSK der 3. Generation gestützt auf die aktuellen Grundlagen (Kantonaler Richtplan, Massnahmenplan Luft) überprüft und weiterentwickelt werden. Im RGSK der 2. Generation kann der Fahrplan für die Überprüfung und Weiterentwicklung festgelegt werden, damit die entsprechenden Arbeiten aufgenommen werden können, sobald die kantonalen Grundlagen vorliegen.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Massnahme S-9 (Verkehrsintensive Standorte)

Prüfungsaufträge öffentlicher Verkehr**PA-ÖV 1: Mittel- bis langfristige Entwicklung des lokalen und regionalen ÖV-Angebots im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung aufzeigen**

Mit einer mittel- bis langfristigen Betrachtung sind die aufgrund der im RGSK geplanten Siedlungsentwicklung notwendigen Angebotsverbesserungen im ÖV darzulegen.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Massnahme ÖV-1 (Austauschräume, Anbindung Agglomerationen)
- Massnahmen ÖV-3 und ÖV-4 (Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs)
- Massnahme ÖV-6 (ÖV-Anbindung Frutigen)
- Massnahme ÖV-7 (ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum)

PA-ÖV 2: Schwachstellenanalyse strassengebundener ÖV berücksichtigen

Die Liste mit den Schwachstellen im strassengebundenen ÖV wird geprüft. Dort, wo vom Kanton noch keine entsprechenden Planungen vorliegen, entwickelt die Region in Abstimmung mit dem Kanton Lösungsansätze zur Behebung der Schwachstellen.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Massnahmen ÖV-3 und ÖV-4 (Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs)
- Massnahme NM-1 (Verkehrsmanagement Region Thun / Busbevorzugung)

PA-ÖV 3: Entwicklung von und an ÖV Knotenpunkten prüfen

An dafür geeigneten Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs ist eine verdichtete Siedlungsentwicklung anzustreben. Zudem prüft die Region, ob sich mit einfachen planerischen Massnahmen neue ÖV-Knoten bilden lassen.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg (langfristige Planungen)

Vollzugsauftrag Strasse**VA-Strasse 1: Strassennetzplan (SNP) und Schwachstellenanalyse des TBA als Ausgangslage berücksichtigen**

Der SNP und der IRK Strasse sowie die Liste des kantonalen Tiefbauamts mit den bekannten Schwachstellen auf Kantonsstrassen und den daraus abgeleiteten Projekten inkl. ihrer Bewertung stellen die Ausgangslage für die Planungen im RGSK dar und sind entsprechend zu berücksichtigen.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Bericht: Kapitel 2.4 (Verkehr Ist-Zustand) und 3.2 (Stärken-Schwächen und Handlungsbedarf Verkehr)
- Diverse Massnahmen MIV, LV

Prüfungsaufträge Strasse**PA-Strasse 1: Regionales Basisstrassennetz für den MIV in Agglomerationen prüfen und festlegen**

Das vom Kanton mit dem Strassennetzplan festgelegte regionale Basisstrassennetz für den MIV bestehend aus Kantonsstrassen und wichtigen Gemeindestrassen wird als Ausgangslage in das RGSK übernommen und festgelegt. Falls nötig kann es betreffend den wichtigen Gemeindestrassen in Absprache mit dem Tiefbauamt angepasst werden.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Geringer Anpassungsbedarf; wird während Vorprüfung mit OIK I/Stadt Thun geklärt

PA-Strasse 2: Handlungsbedarf MIV auf regionalem Basisstrassennetz bezeichnen

Auf dem regionalen Basisstrassennetz ist der Handlungsbedarf für den MIV auf kommunalen Strassen zu bezeichnen. Dazu sind entsprechende Massnahmen zu entwickeln.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Bericht Kapitel 3.2.1 (Handlungsbedarf MIV)
- Diverse Massnahmen MIV, u.a. MIV-1.2 Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: Weitere Projekte Agglomeration

PA-Strasse 3: Handlungsbedarf auf übrigem kommunalem Strassennetz sowie auf den Achsen des Langsamverkehrs bezeichnen

Auf dem kommunalen Strassennetz ist unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und der Bedürfnisse des Langsamverkehrs der Handlungsbedarf für die Behebung von Verkehrssicherheitsdefiziten zu bestimmen. Grundlagen bilden der Mitwirkungsentwurf Sachplan Veloverkehr sowie die regionalen und kommunalen Velo-netzplanungen. Für erkannte Schwachstelle sind entsprechende Massnahmen zu entwickeln.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Analyse Unfälle, Auswertung Sachplan Veloverkehr
- Diverse Massnahmen MIV und LV, u.a.
- MIV-1.2 Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: Weitere Projekte Agglomeration
- LV-2 Stärkung Fuss-/Veloverkehr Agglomeration und Region Thun

Vollzugsauftrag Langsamverkehr**VA-LV 1: Basierend auf dem SVV (Stand Mitwirkung) regionales Netz Veloalltagsverkehr festlegen. Auf kommunalen Strassen des kantonalen und regionalen Netzes Handlungsbedarf bestimmen und Massnahmen ableiten.**

Auf dem kantonalen Netz gemäss Mitwirkungsentwurf des Sachplans Veloverkehr aufbauend ist ein Netz mit regionalen Routen für den Veloalltagsverkehr festzulegen. Auf den kommunalen Strassen des kantonalen und regionalen Netzes ist der Handlungsbedarf zu bestimmen und daraus sind entsprechende Massnahmen abzuleiten.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Diverse Massnahmen LV, u.a.
LV-2 Stärkung Fuss-/Veloverkehr Agglomeration und Region Thun
LV-3 Stärkung Fuss-/Veloverkehr ins Simmental, Saanenland, ERT ohne Agglomeration

Prüfungsaufträge Langsamverkehr**PA-LV 1: Die Netzoptimierungen Velofreizeitverkehr im SVV (Stand Mitwirkung) überprüfen und in der Planung berücksichtigen**

Die im Mitwirkungsentwurf des Sachplans Veloverkehr enthaltenen Optimierungen des Netzes für den Velofreizeitverkehr sind zu überprüfen und in die Planung des RGSK einzubeziehen.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Massnahmen LV-W-5-a /-b Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen innerhalb / ausserhalb Agglomeration

PA-LV 2: Erhebung Veloabstellplätze aktualisieren

Die im Herbst 2011 erstmals durchgeführte Erhebung der Veloabstellplätze in den Agglomerationen wird bei Bedarf aktualisiert. Die Region, bzw. die Regionalkonferenz kann die Erhebung auf das gesamte Gebiet des RK-Perimeters ausdehnen.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Keine Erhebung im gesamten Perimeter Thun-Oberland West

Regionaler Prüfungsauftrag Langsamverkehr**PA-LV 3: Routen für den SVV festlegen und Handlungsbedarf bestimmen**

Der Sachplan Veloverkehr (SVV) lässt die Linienführung der Veloalltagsroute mit kantonaler Netzfunktion in einzelnen Korridoren offen. Im Rahmen der RGSK sind von den Regionen, resp. Regionalkonferenzen für diese Korridore die Linienführung und die dazu notwendigen Massnahmen zu entwickeln.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Keine Entwicklung der Korridore und Linienführungen

Prüfungsaufträge Kombinierte Mobilität**PA-KombMob 1: Aktualisierung der Planung im Bereich P+R prüfen**

Die Region, bzw. die Regionalkonferenz überprüft die bestehende Planung im Bereich Park-and-ride und bezeichnet Anlagen, an denen das bestehende Angebot anzupassen ist.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Massnahmen KM-3 und KM-4 (Parkierung MIV inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung)

PA-KombMob 2: Aktualisierung der Planung im Bereich B+R prüfen

Der Strassennetzplan stellt die Ausgangslage dar für die beitragsberechtigten Standorte für B+R-Anlagen. Die Region, bzw. die Regionalkonferenz prüft die bestehende B+R-Planung und bezeichnet Anlagen, an denen das bestehende Angebot angepasst werden soll und Standorte, an denen ein B+R-Angebot neu zu schaffen ist, sofern die Nachfrage dazu ausgewiesen werden kann.

Berücksichtigung im RGSK TOW der 2. Generation:

- Massnahmen KM-5 und KM-6 (Ausbau Bike+Ride)

Analyse Landschaft und Siedlungsraum (aus dem RGSK TOW 1. Generation)

Ein städtebauliches und landschaftliches Entwicklungskonzept sollte für diesen zusammenhängenden, zentralen Siedlungsraum erarbeitet werden. Dieser umfasst die Gemeinden Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun und Uetendorf. Das Entwicklungskonzept wurde koordiniert mit den Belangen des regionalen Verkehrs. Die Bearbeitungstiefe wurde auf den Massstab der Agglomeration ausgerichtet, d.h. der Fokus richtete sich auf räumliche Elemente von übergeordneter Bedeutung. Konkret stellten sich folgende Aufgaben:

- Definition langfristiger Siedlungsbegrenzungen, qualitative Anforderungen an den Siedlungsrand
- Generelles Strukturkonzept
- Verortung der regionalen Entwicklungsgebiete für Wohnen und Arbeiten
- Definition der siedlungsprägenden Grünräume, Landschaftselemente

Der Entwurf zum Landschaftsplan bildete einen Rahmen, von dem nur abgewichen werden sollte, wenn besondere Gründe vorliegen. Als Basis für die oben erwähnten Konzeptarbeiten wurden eigene ergänzende Analysen des Landschafts- und Siedlungsraumes angestellt.

Geomorphologische Voraussetzungen

Die Landschaft um Thun und am Thunersee wurde stark durch den Aare-Gletscher geformt. Es ist eine im Zusammenhang erfassbare Landschaft, welche durch die beiden Talflanken am Übergang der Alpen zu den Voralpen und zum Mittelland auf das untere Becken des Thunersees fokussiert ist. Eine differenzierte Moränenlandschaft vom Thunersee und Ebene der Aare zu den Steilhängen ist entstanden. Diese Moränenlandschaft bietet einen besonderen landschaftlichen und naturräumlichen Reichtum und ist auch über weite Teile für die Besiedlung besonders attraktiv. Hier boten sich wichtige Zielkonflikte, die im Rahmen der Arbeit zu lösen waren.



Abbildung 1 Strättlihügel

Nach Westen auslaufende Mittelmoräne



Abbildung 2 Moränenhügel über Einigen

Kultur- und Erholungslandschaft am Weg Riederer - Roderen

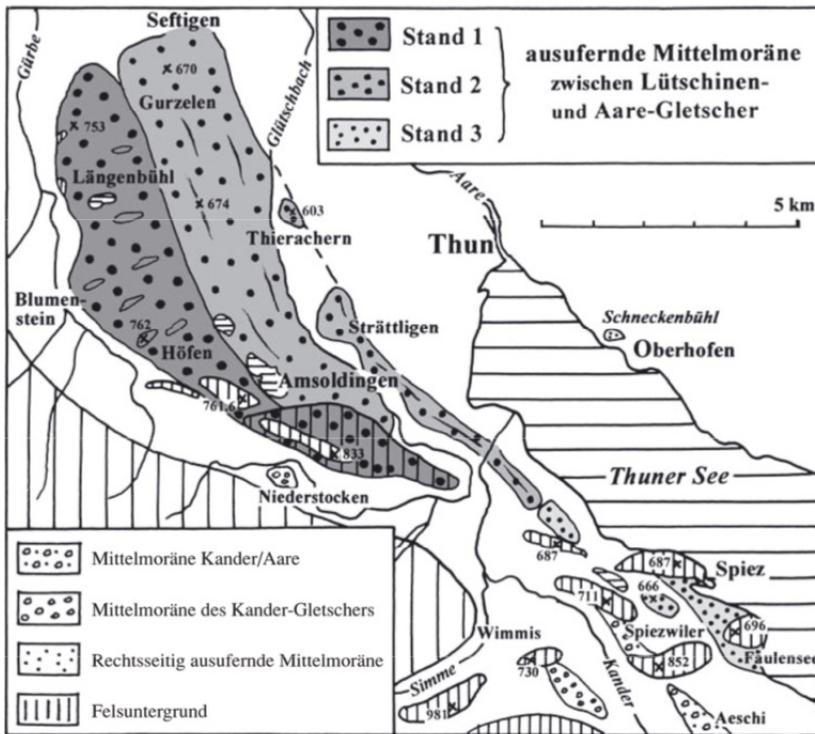


Abbildung 3 Geologie am Übergang des linken Seeufers zum Aaretal

Illustration aus RENÉ HANTKE und GERHART WAGNER in Sonderdruck aus «Mitteilungen der Naturforschenden Gesellschaft in Bern», Band 62, 2005.

Eine geologische Besonderheit bietet die umgeleitete Kander, die früher die Schwemmebene nordwestlich von Thun prägte und heute über den Kander-Durchstich in den Thunersee geleitet wird.

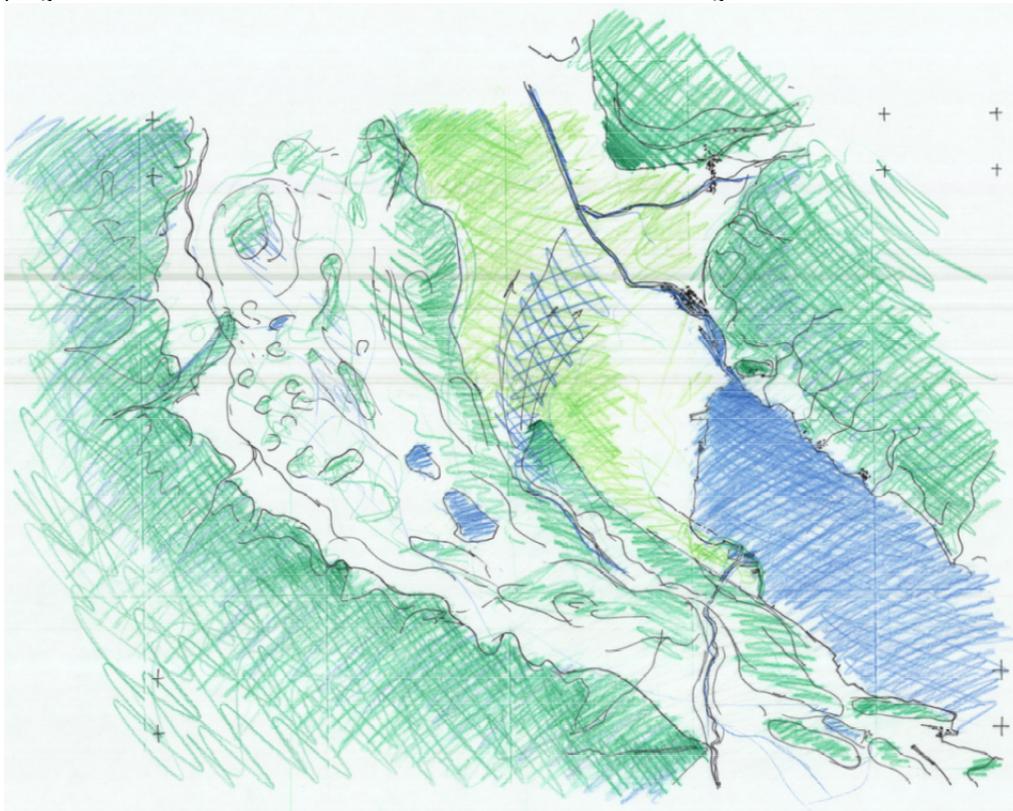


Abbildung 4 Charakteristik der Landschaft Agglomeration Thun

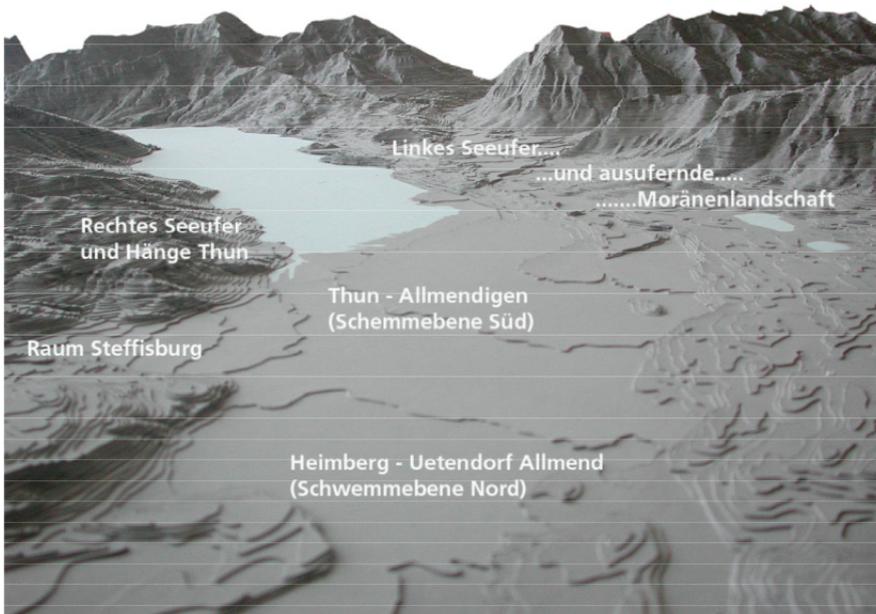


Abbildung 5 Übersicht Agglomerationsraum Thun - Spiez

Die zwei vorhergehenden Abbildungen zeigen die Charakteristik der Landschaft auf, die den Rahmen für die Agglomeration Thun bildet. Die nordöstliche und die nordwestliche Flanke der Alpen und Voralpen begrenzen den Raum seitlich. Eine besondere Dramatik erfährt der Raum Thun durch die weiträumliche Moränenlandschaft am Fuss des Stockhorns, sowie durch beiden die Deltas von Kander und Zulg. Im zentralen Fokus liegen sicher das untere Seebecken des Thunersees und der urban gefasste Flusslauf der Aare.

Räumliche Gliederung

Die Agglomeration Thun - Spiez ist wohl als Ganzes erfassbar aber auch deutlich räumlich geprägt und lässt sich wie folgt gliedern:

- Linkes Seeufer und ausufernde Moränenlandschaft
- Rechtes Seeufer und Hänge Thun
- Raum Steffisburg (geprägt durch Tal und Delta der Zulg)
- Thun - Allmendingen (Schwemmebene Süd)
- Heimberg - Uetendorf Allmend (Schwemmebene Nord)

Linkes Seeufer mit ausufernder Moränenlandschaft

Ausgangslage

Differenzierter, komplex geformter Landschaftsraum. Zwischen Bergflanken (Niesen, Stockhorn) und Thunersee liegende Moränenlandschaft. Eingeschnitten durch Simme und Kander. Der klimatisch begünstigte Raum mit einer Vielzahl von verschiedenen Teilräumen zeichnet sich heute durch folgendes aus:

- Netz von identitätsprägenden Orten und Objekten: Ensemble um Schloss Spiez, Rebberg, Spiezer Bucht, Ortskern Wimmis, Verschiedene Schlösser und Landhäuser.
- Das Siedlungsgebiet von Spiez ist durch eine gewisse Heterogenität geprägt.
- Der Raum Spiez - Spiezwiler, Wimmis ist durch Verkehrsbauwerke, weitere technische Infrastrukturen und Anlagen der Armee qualitativ stark beeinträchtigt.
- Die von Spiez bis nach Allmendingen reichende Mittelmoräne, die den Raum des Thunersees begrenzt, ist mit Ausnahme der ufernahen Hangbereiche weitgehend frei von Siedlungsgebiet. Sie wird allerdings durch die Autobahn A6 durchschnitten.
- Die weit sich öffnende Moränenlandschaft am Fuss des Stockhorns ist eine Kulturlandschaft von besonderer Schönheit. Sie begrenzt die Schwemmebene der Aare. Verschiedene kleine eiszeitliche Seen und Sumpfbgebiete, differenzierte Landwirtschaft, wenig Wald. Ortskerne, Landsitze und Schlösser.



Abbildung 6 Westliche Siedlungsteile von Spiez
Erhebliche Auffüll- und Verdichtungspotenziale



Abbildung 7 Kulturgut Landsitz bei Riederer über Einigen



Abbildung 8 Siedlungsrand von Einigen
Fehlender Siedlungsabschluss.



Abbildung 9 Kanderdelta bei Gwatt und Einigen
Weiterentwicklung unklar.



Abbildung 10 Der Raum Einigen – Kanderdelta vom Thunersee

Landschaftlich ganz entscheidend ist die Freihaltung des oberen Teils der Mittelmoräne zwischen Spiez und Thun. Auch sollen in der Längsabwicklung deutliche landschaftliche Zäsuren erhalten bleiben.

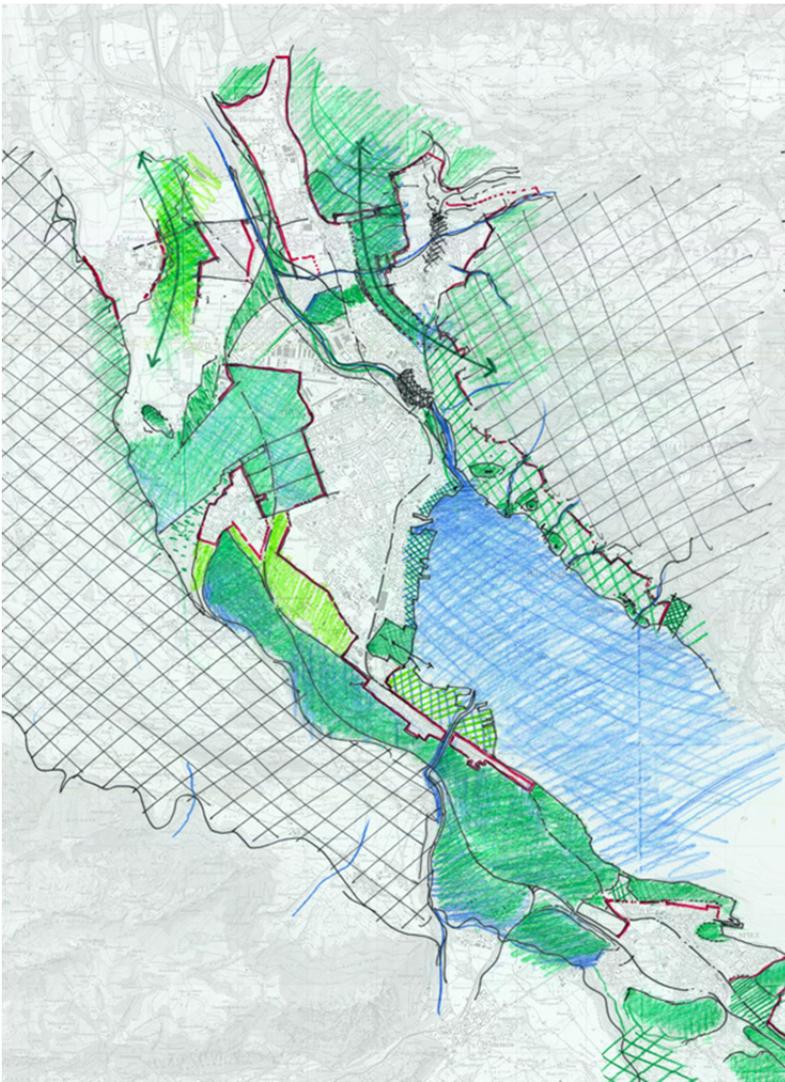


Abbildung 11 Konzeptskizze Agglomeration Thun

Konzeptansatz Linkes Seeufer

- Spiez: Auffüllen innerhalb der Bauzone sowie zwischen der Bahnlinie und der Umfahrungsstrasse. Siedlungsergänzung Gebiete Uech und Teile von Chorenweidli. Lärmeinwirkung von Umfahrungsstrasse beachten. Keine grundsätzliche Weiterentwicklung Richtung Osten (Moosallmend). Allenfalls optimierter Siedlungsrand.
- Qualitative Aufwertung Siedlungsgebiet Spiez. Strukturierung, öffentlicher Raum, Klärung.
- Grünzäsur Langmad.
- Einigen: Keine Entwicklung gegen Osten und Süden. Umnutzung Kieswerk mit ÖV-Anschluss denkbar.
- Zäsur Kandergrien - Gwatt. Keine weitere wesentliche Ausdehnung im Gwatt-Zentrum.
- Bonstettengut.
- Keine weitere bauliche Entwicklung auf der Mittelmoräne Rustwald - Einigewald - Strättligturm -Burgerwald - Haslimoos - Lindehubel.
- Ausufernde Moränenlandschaft am Fuss des Stockhorns, zwischen Reutigen, Blumenstein, Seftigen und Thierachern:
Nur punktuelle lokale Ergänzungen des bestehenden Siedlungsgebietes.

Hänge rechtes Seeufer und Hänge Thun

Ausgangslage

- Hangflanke von hoher räumlicher Präsenz
- „Riviera“ des Berner Oberlandes. Südwestlage mit Sicht auf Thunersee, mild. Oberhofen. Ortskern mit Schlossanlage, Schloss Hünegg, Chartreuse (verschwunden), Villen und Gärten von hohem Wert. Identität.
- Durchgrünt, aber weitgehend aufgefüllt.
- Bachläufe und -töbler als Zäsuren zum Teil noch erkennbar. Strukturierungselemente.
- Einzige Zäsur im Ablauf des Thunersees: Rebberg östlich von Oberhofen.



Abbildung 12 Schloss Oberhofen, Kaw, 1676

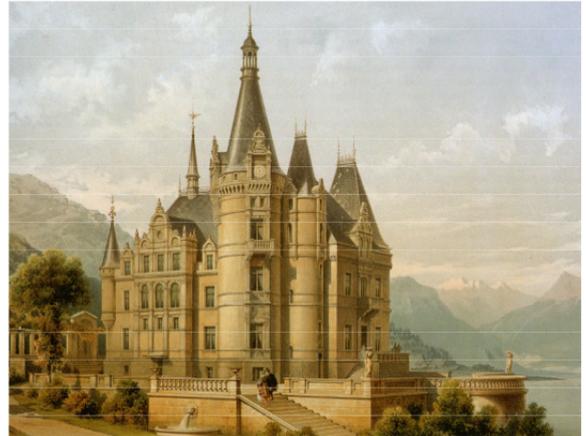


Abbildung 13 Schloss Hünegg, 1865

Im 19. Jahrhundert sind hier eine Reihe von exklusiven, historisierenden Landschlössern und Landsitzen mit grosszügigen Parkanlagen entstanden. Auch prägen Hotelanlagen aus der Zeit der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert das Siedlungsbild.



Abbildung 14 Luftbild Hünibach – Hilterfingen

Auf diesem Luftbild wird die Wichtigkeit der gliedernden Wirkung der durch Gehölze begleiteten Bachtöbel und der Parkanlagen deutlich. Ebenso wird deutlich, dass die noch nicht überbauten Flächen an den oberen Waldrändern freigehalten werden sollen, damit der Aspekt der Landschaft noch spürbar bleibt.



Am zersiedelten unteren rechten Seeufer ist die Erhaltung des Rebberges als landschaftliche Zäsur zwischen Oberhofen und Längenschachen von zentraler Bedeutung.

Abbildung 15 Rebberg Oberhofen

Konzeptansätze Hänge rechtes Seeufer und Hänge Thun

- Generell - ausser Auffüllungen - keine weitere Siedlungsentwicklung gegen aussen.
- Landschaftliche Zäsur zwischen Gunten und Sigriswil wichtig.
- Zäsur Rebberg Oberhofen unbedingt erhalten.
- Die obere Begrenzung der Siedlung soll durchgehend von Oberhofen bis Steffisburg auf ähnlicher Höhe liegen. Die noch vorhandenen Wiesenstücke an den Waldrändern sollen von Überbauung frei bleiben und längerfristig der Naherholung (Hangwege, Aussicht) dienen.
- Die Grünzäsuren der Bachtobel sollen erhalten und nach Möglichkeit verstärkt werden.
- Die Zäsuren durch die Parks von Chartreuse und Schloss Hünegg sind wichtig.
- Die Hänge Schwande und Siglisberg in Steffisburg sollen freigehalten werden. Obere Begrenzungslinie der Bebauung tiefer als entlang des Sees.

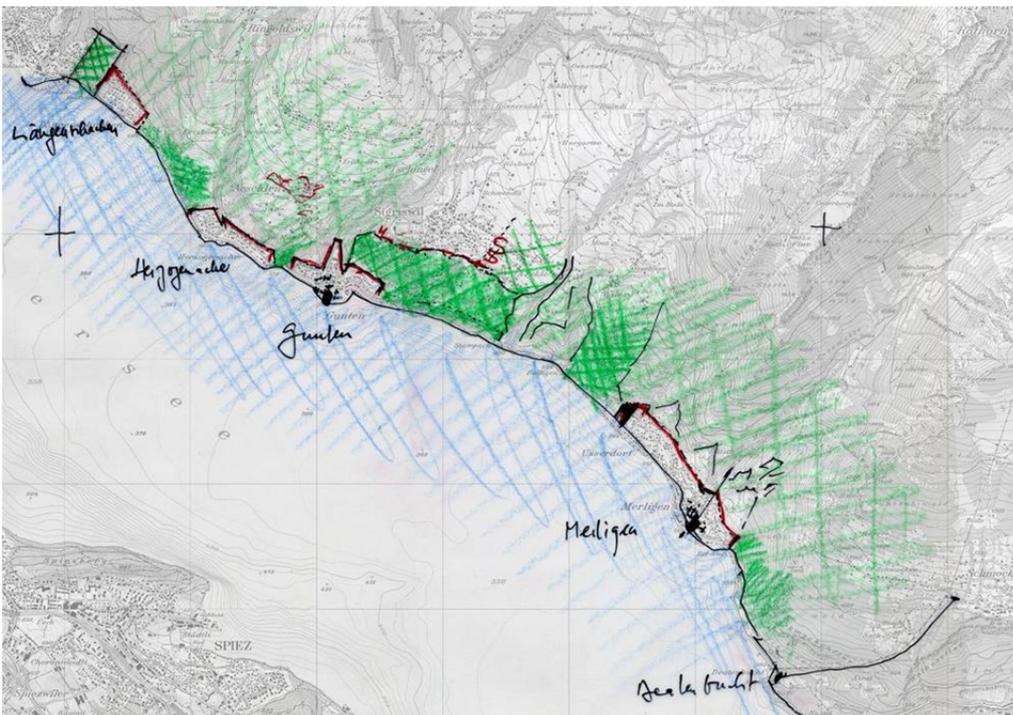


Abbildung 16 Konzeptskizze Rechtes Seeufer

Thun – Allmendingen (Schwemmebene Süd)

Ausgangslage

- Kompakter historischer Kern und Zentrumsbereich
- Das Stadtbild im Norden ist stark durch die Militäranlagen geprägt.
- Weiträumiges Siedlungsgebiet mittlerer bis niedriger Dichte, mit Ausnahme der systematisch geplanten Seevorstadt weitgehend amorph organisiert.
- Präziser Siedlungsrand entlang der Thuner Allmend und der Burgerallmend. Dank der Fassung mit Baumreihen und Grünstrukturen weisen die Allmenden eine besondere räumliche Qualität auf.
- Noch weitgehend intaktes, durchgrüntes Seeufer.



Abbildung 17 Das untere Seebecken, 1785
Bild von Charles Melchior Descourtins



Abbildung 18 Das untere Seebecken, 2008
Besiedlung in den ufernahen Bereichen im Sommer 2008



Abbildung 19 Stadt Thun mit Allmend

Die Allmenden bilden eine landschaftliche Zäsur zur Moränenlandschaft im Süden und zum dörflichen Siedlungsgebiet von Allmendingen.

Konzeptansätze Thun Allmendingen

- Beibehaltung der räumlichen Qualitäten der Allmenden. Der landschaftlich störende Eingriff (Stadteingang Süd) durch Stadionanlage und Fachmarktkomplex soll nicht der Ansatz für weitere Siedlungsentwicklungen im Bereich Allmenden bilden.
- Der Raum zwischen Weststrasse und südlich angrenzender Siedlung kann aufgefüllt werden.
- Im Gebiet Strättligen / Schoren ist eine Siedlungserweiterung mit einem neuen, gestalteten Siedlungsrand denkbar.
- Durchgrüntes Seeufer ohne störende Einbauten (Verzicht auf höhere Häuser) als durchgehender Grüncluster von der Schadau bis nach Gwatt.



Abbildung 20 Thuner Allmend
Präzise definierte Landschaft am Rand der Stadt (Allmenden).

Konzept Landschaft und Siedlungsbegrenzung im Rahmen der Gestaltungsstudie Thun, 2006



Abbildung 21 Konzept Landschaft und Siedlungsbegrenzung Thun, 2006

Heimberg – Uetendorf mit Allmend Schwemmebene Nord**Ausgangslage**

- Das mögliche Siedlungsgebiet von Heimberg ist gefasst durch die Hangflanke, den Hügel im Norden und die Hochleistungsstrassen. Innerhalb dieses grossen Raumes gibt es keine zwingenden übergeordneten Gründe für eine Siedlungsbegrenzung. Dies können lokal definiert werden.
- Uetendorf liegt am Übergang der Flussebene zur Moränenlandschaft und franst zur Chandermatte etwas aus.
- Wichtig ist die Grünzäsur zwischen dem Dorf Uetendorf und Uetendorf Allmend.
- Uetendorf Allmend ist ein Siedlungsraum ohne Zentrum und ohne besondere Identität.



Abbildung 22 Luftbild Siedlungsgebiet Heimberg

Das Siedlungsgebiet von Heimberg ist räumlich definiert.



Abbildung 23 Luftbild Uetendorf

Die räumliche Zäsur in der Ebene zwischen Uetendorf (links) und Uetendorf Allmend (rechts) ist wichtig für den „Fluss“ der Ebene.

Konzeptansätze Heimberg – Uetendorf mit Allmend Schwemmebene Nord

- Konzentration der Siedlungsentwicklung für Wohnen auf das engere Dorf Uetendorf.
- Zäsur in der Ebene zwischen Uetendorf und Uetendorf Allmend offen halten.
- Siedlungsränder definieren und mindestens teilweise begrünen.



Abbildung 24 Übergang Flussebene zur Moränenlandschaft

Der Übergang von der Flussebene zur Moränenlandschaft bietet einmalige Eindrücke und soll so erhalten bleiben.

Raum Steffisburg

Ausgangslage

- Historischer Siedlungskern an der Öffnung des Zulgdeltas. Das Dorf hat dank seiner historischen Bauten und seiner Ausstattung einen hohen Identifikationswert.
- Präzise Fassung durch die seitlichen Hangflanken. Öffnung gegen Südwesten.
- Erhebliche Teile des Siedlungsgebietes der Gemeinde sind nicht dem historischen Ortskern, sondern Thun und Heimberg zugeordnet („An der Bernstrasse“).
- Zum Verständnis der Stadtlandschaft auf dem Zulgdelta ist die Freihaltung einer landschaftlichen Zäsur zwischen dem Dorf Steffisburg und dem Siedlungsgebiet von Thun und den Siedlungen „An der Bernstrasse“.
- Landschaftlich empfindlich sind die Hänge am Hartlisberg, wo im Bereich Pfaffenhalte bereits eine prägende, neuere Besiedlung stattgefunden hat. Hier sind – unter den gegebenen Voraussetzungen – landschaftlich verträgliche Auffüllungen möglich.



Abbildung 25 Grünzäsur Steffisburg

Gut erkennbar die Zäsur "Glockenthal" zwischen dem Dorf Steffisburg und den Gebieten Bernstrasse.



Abbildung 26 Ansicht Steffisburg

Heterogenes Siedlungsgebiet mit historischem Kern.

Konzeptansätze Raum Steffisburg

- Konzentration der weiteren Siedlungsentwicklung vor allem in den grossen zentrumsnahen Flächenreserven.
- Auffüllen geeigneter Hanglagen.
- Schutz der exponierten Teile des Hartlisbergs.
- Landschaftliche Zäsur auf dem Zulgdelta zwischen dem Dorf Steffisburg und „An der Bernstrasse“ maximal erhalten.



Abbildung 27 Pfaffenhalte Steffisburg



Abbildung 28 Unterdorf Steffisburg

Stärken-Schwächen Analyse (Protokoll Workshop August 2009)

Freude und Ärger in den drei Regionen

Anhand von Bildern stellen die Geschäftsführer ihre Regionen zum Thema Freude und Ärger vor.

Eine Zusammenfassung in Stichworten:

Region Obersimmental-Saanenland

| | |
|-------------------------|---|
| Freude | <ul style="list-style-type: none"> – Landschaft und Erholung für Einheimische und Touristen – Erhaltung Streusiedlung, wenig Zentren |
| Herausforderung (Ärger) | <ul style="list-style-type: none"> – Wohnraum für Einheimische fehlt – Mit der Zentralisierung (z.B. Standesamt) wird Mehrverkehr ausgelöst und die Abwanderung gefördert – Bahnübergänge (momentan stark diskutiert) – Obersimmental/Saanenland nicht homogen, Pass Saanenmöser ist kaum überwindbar, Zusammenfinden schwierig |



Abbildung 1 Skifahren im Saanenland



Abbildung 2 Wandern im Simmental

Region Kandertal

| | |
|-------------------------|--|
| Freude | <ul style="list-style-type: none"> – Frutigen als Zentrum im Kandertal, mit Tropenhaus und neuer Gewerbezone auf dem Flugplatz – Neue Ansätze für Bauen ausserhalb der Bauzonen im Frutigland (Studie K. Dobler vom Januar 2009) |
| Herausforderung (Ärger) | <ul style="list-style-type: none"> – IC-Züge halten nicht mehr in Frutigen, mit 12'000 Einwohnern (Einzugsgebiet Frutigen inkl. Adelboden, Kandergrund und Kandertal) und 28'000 Gäste-Unterkünften notwendig – Bauen ausserhalb der Bauzonen schwierig – Warum sind Bauzonen wie Faltschen oberhalb Reichenbach ohne ÖV- Anschluss bewilligt worden? – Das Referenzszenario 2030 mit einer Abwanderung von 5- 10 % wird in Frage gestellt. Minimalziel ist das Halten der Bevölkerung. – Wohnen für Einheimische in Adelboden und Kandersteg |



Abbildung 3 Luftbild Frutigen



Abbildung 4 Tropenhaus Frutigen

Region Thun-InnertPort

| | |
|-------------------------|---|
| Freude | <ul style="list-style-type: none"> – Lage der Region mit See- und Bergkulisse – Attraktive Innenstadt zum Verweilen – Intakte Kulturlandschaft (z.B. Alpbetriebe Sigriswil, Niedersimmental, ..) |
| Herausforderung (Ärger) | <ul style="list-style-type: none"> – Verkehrsstau, kein Durchkommen für alle Beteiligten, auch Busse (ÖV) – Zersiedelung am Siedlungsrand – Einzelbauten schlecht in die Landschaft eingepasst |



Abbildung 5 Seebecken Agglomeration Thun



Abbildung 6 Mühleplatz zum Verweilen

Die Kantonsvertreter geben zur Freude und zum Ärger/Herausforderung im Gebiet Thun-Oberland West ebenfalls Statements ab.

AöV

| | |
|---|--|
| TIP | |
| + Busausbau: Strategie geht auf: plus 30 % km Strecke und plus 50 % Passagiere in 8 Jahren (überdurchschnittlich gut) | - Notwendigkeit vom ÖV-Ausbau bei Gemeinden nicht erkannt. Es entstehen Widerstände. (Beispiel Heimberg) |
| Kandertal | |
| + Konzept RE-Verdichtung geht auf, Ausbau bis 2012 gesichert | - Umsetzung Lötschberger, Eckverbindung Spiez Richtung Bern gut, sonst nicht |
| OSSA | |
| + Direktverbindungen Zweisimmen→Bern ab 2012 stündlich | - Ortsplanungen, ÖV- Erschliessungsgüteklassen fehlen |

Oberingenieurkreis

Allgemein:

Mit der Korridorstudien für beide Täler sind gute Grundlagen vorhanden mit immer noch gültiger Strategie für das Simmental und das Kandertal und mit dem Agglomerationsprogramm sind gute Vorlage in der Region TIP vorhanden.

Die Strategie A8 betrifft vor allem die RK Oberland Ost, streift aber in Krattigen die Region TIP.

| | |
|---|---|
| TIP | |
| + Agglomerationsprogramm: Busbevorzugung ÖV / LV-Massnahmen als flankierende Massnahmen | - Verkehrssystem labil (Baustellen reichen für längeren Stau) |
| + Verkehrsmanagementsystem einführen | - Grossverteiler planen Vorhaben an schlecht erschlossenen Standorten für PP→ Stau |
| Kandertal | |
| + Frutigen: Tropenhaus und Gewerbezone Flugplatz, Verkehrserschliessung frühzeitig abgesprochen | - Reichenbach Umfahrung notwendig |
| + Umfahrung Emdthal bringt Entlastung | |
| OSSA | |
| + in den letzten 10 Jahren Verbesserungen erreicht (Wimmis) | - Umfahrung Saanen und Erlenbach |

Fazit:

- Mit Korridorstudien Simmental und Kandertal und dem Agglomerationsprogramm Thun liegen gute Grundlagen für den Verkehr vor.
- Der Abwanderungstrend in den Tälern im Referenzszenario 2030 des Kantons bereitet Sorge und kann als Zielwert nicht akzeptiert werden.

Stärken-Schwächen-Analyse

Melchior Buchs moderiert die Stärken-Schwächen-Analyse. Zum Thema Verkehr und Siedlung werden die Stärken und Schwächen von allen Beteiligten erläutert. Danach werden die Chancen und die Risiken für den Raum der Region Thun-Oberland West erarbeitet. Die Voten sind in den nachfolgenden Tabellen aufgeführt:

| Siedlung | |
|--|--|
| + / Stärke | - / Schwäche |
| Saanen/Gstaad: | Naturgefahren: |
| Regionales Wirtschaftszentrum | Kosten/Nutzen |
| Internationale Ausrichtung (Kultur/Hotellerie) | Wenig berücksichtigt in Ortsplanungen |
| Agglomeration Thun: | Bevölkerungsstruktur: |
| Vernetzte Stadt mit höchster landschaftlicher Qualität | Keine Perspektiven für junge Familien in den Tälern |
| Kultur, Wohnen, Ambiente strahlt aus | Altersstruktur ausserhalb Agglomeration Thun |
| Siedlungsentwicklung/Abstimmung ÖV gut | Architektur |
| Wohnqualität | Fehlende Kultur bei Entwicklung der Architekturqualität (Wettbewerbswesen) |
| Streusiedlungen: | Streusiedlungen/Ländlicher Raum: |
| Erhalten Streusiedlungen | Verunklärung der Siedlungsränder |
| Gut erhaltene Dorfkerne | Streusiedlung, Nutzung, Erschliessung |
| | Infrastrukturkosten hoch |
| | Zersiedelung/Seebecken zubauen |
| | teurer Wohnraum für Einheimische in Tourismusdestinationen |
| | Zweitwohnungsproblematik |
| | Zu wenig Arbeitsplätze im Kandertal |
| | Ortsplanungsrevisionen ohne Rücksicht auf Verkehrsnetz |
| | Mangelnde arch. Qualität der Neu- und Umbauten ausserhalb reg. Zentren |
| Landschaft/ Tourismus | Landschaft/ Tourismus |
| Potential Landschaft | Vielfalt der Kulturlandschaft gefährdet |
| Naturpärke / Erholung / viele Ideen durch Naturpärke | Fehlendes Verständnis Erhaltung der Landschaftsräume |
| Wohnqualität Thunersee | Freizeitbereiche See fehlen |
| Potential nachhaltiger Tourismus | Fehlendes Bewusstsein Tourismus BO |
| Touristische Attraktivität | Lokales Denken |
| viele touristische Angebote für Familien | Fehlendes Verständnis für Verdichtung |
| Rückzug Landwirtschaft → Entwicklung? | |
| Agglo Bern als Motor (+/-) | |

Tabelle 1 Stärken-Schwächen Siedlung

| Verkehr | |
|--|--|
| + / Stärke | - / Schwäche |
| ÖV | ÖV |
| Internationale Erschliessung IC, ICE | Angebot Zweisimmen/Saanenland |
| Verbindung vom Oberland nach Bern sind gut, ausser von Saanen/Gstaad | Schlechter Kostendeckungsgrad reg. Buslinien |
| Verbindung Goldenpass, Montreux attraktiv | Niveauübergänge Simmental |
| Gute Verbindung ins Wallis | Keine IC-Halte in Frutigen |
| | Schlechtes Angebot ausserhalb Zentren |
| Agglomeration Thun | Agglomeration Thun |
| Gute Übereinstimmung MIV/ÖV/LV | Zeitlimite Umsetzung LV-PP-Projekte |
| Kurze Wege / hohes Potential | Neue verkehrsentensive Nutzungen ohne Rücksicht auf Verkehrsnetz |
| Bekenntnis zu ÖV mit Strassenausbau | |
| Gutes MIV-Netz im Zentrum | |
| Tourismus / Langsamverkehr | Langsamverkehr |
| Viele gute Routen Velo/Wandern im Tourismusbereich | LV hat keine Lobby auf regionaler Stufe |
| | LV-Netz im ländlichen Raum für Bewohner |
| Erschliessung | Erschliessung |
| Gute MIV-Erschliessung in den Tälern | Streusiedlungen, lange Wege, Erreichbarkeit |
| Gute Grundlagen mit Korridorstudien | Qualität Ortsdurchfahrten im Simmental |
| Nationalstrasse Kandertal? | Nationalstrasse Kandertal? |
| | Umfahrung Reichenbach fehlt |
| | Durchgehende Befahrbarkeit mit 40t |
| | Verkehrsprobleme in den Köpfen, Tourismuseingänge |
| | Infrastruktur für Spitzen ausgelegt |
| | Kandertal, flankierende Massnahmen Tourismus nicht umgesetzt |
| | Allgemein |
| | Einzelkämpfertum; Ideen verpuffen, alles gleicht sich an |

Tabelle 2 Stärken-Schwächen Verkehr

Fazit:

Siehe das Fazit nach der Auswertung der Chancen-Risiken-Tabelle.

Chancen und Risiken

Am selben Workshop wurden auch die Chancen und Risiken erarbeitet. Siehe folgende Tabelle:

| Chancen | Risiken |
|---|--|
| Allgemein | Allgemein |
| Wachstum + Entwicklung (gesund) | Alleingang statt Miteinander |
| Gestaltungspotential | Vergangenheitsdenken |
| Qualität vor Quantität | "Tälerdenken" |
| Gute Abstimmung Siedlung und Verkehr | Kleinräumiges Denken + Interesse |
| RGSK Nachhaltigkeit | Konkurrenzgedanke beim Siedlungswachstum |
| Gemeinsame Bearbeitung RGSK | Gebietsabgrenzung Region TOW |
| Wirtschaftslage; Nähe wieder wichtig! | Zunehmende Zentralisierung |
| Stadt - Land rücken näher | Finanzielle Rahmenbedingungen |
| Viele lokale Initiativen → Identität, sanfter Tourismus, ... | Lokale Planungshoheit / Gemeindeautonomie Ausschöpfen, lokale Sicht |
| Alterswohnen | Investitionen in die Fläche |
| | Strukturelle Unterschiede |
| | Klimawandel |
| | Kontrollierter Rückzug aus der Fläche |
| | Umwelteinflüsse geben Takt an: Wetter, Gesundheit |
| | Altersheim des Kantons |
| Verkehr/Erschliessung | Verkehr/Erschliessung |
| Spiez als Verkehrsknoten ÖV | Zuviel Autoverkehr im Kandertal (Autoverlad / Tagestourismus) |
| Schieneinfrastruktur vorhanden, noch besser nutzen | Forderung aus dem Wallis: Gratisverlad am Lötschberg / Nationalstrasse |
| Ausbaupläne der nationalen Schieneinfrastruktur(ZEB, Bahn 2030) | Zentralisierung und wirtschaftliche Entwicklung → längere Wege, mehr Verkehr |
| Verträgliche Ortsdurchfahrten | In RGSK definierte Verkehrsbedürfnisse können wegen fehlenden Finanzen nicht umgesetzt werden. |
| Gute regionale Erschliessung | Finanzen gehen in grosse Infrastrukturen |
| Gute Erreichbarkeit dank übergeordneter Verkehrserschliessung | Eigenwirtschaftlichkeit des ÖV sinkt durch Ausbau unwirtschaftlicher Angebote |
| Umdenken Multimobilität | |
| Ländlicher Raum | Ländlicher Raum |
| Lebensqualität Stadt + Land | Gesichtslose Dörfer |
| Nachhaltige Zentrenbildung (Subzentren, teilregionale Zentren) | Konsequenzen aus gezieltem Mitteleinsatz für periphere Standorte |
| Attraktive regionale Zentren: Frutigen, Zweisimmen, Saanen/Gstaad | Streusiedlung: Ansprüche an Erschliessung steigen |
| Streusiedlung günstiger Wohnraum für Einheimische | Periphere Lage Regionszentren (Gstaad/Saanen, Zweisimmen, Frutigen) |
| Entwicklung Elektrofahrzeuge als Chance für Streusiedlungen | Siedlungswachstum überall, ohne ÖV-Anschluss |

| Chancen | Risiken |
|---|---|
| Agglomeration Thun | Agglomeration Thun |
| Thun - die Wohnstadt | Thun bei Bern |
| Zentrum Agglomeration Thun | ÖV in Agglo bleibt im Stau stecken |
| Qualität von Thun als Motor | Guterschlossene Standorte können sich nicht entwickeln |
| Teil der vernetzten Stadtstruktur (Metropole Bern) CH | |
| Regionalstadt Thun | |
| Steffisburg Station: Ansiedlung grosser Unternehmen möglich, dank Bypass | |
| Modalsplitverbesserung zugunsten ÖV/LV | |
| Regionale Koordination der Ortsplanungen ermöglicht Verzicht auf Strassenprojekte wie Hübelitunnel | |
| Thun/Steffisburg: Verdichten nach Innen für Wohnen / Arbeiten führt zu Verringerung der Pendlerströme nach Bern | |
| Gstaad/Saanen | |
| Gstaad-Saanenland als Wirtschaftsmotor mit Ausstrahlung | |
| Gstaad-Saanen, Tourismus Cluster auf höchstem Niveau (Fokus) | |
| Tourismus | Tourismus |
| Tourismusorte in Regionen | Erhalt von Wohnraum für Einheimische |
| Tourismus und Nachhaltigkeit | Zuviel Tagestourismus mit MIV |
| Intakte Landschaft, gute Voraussetzung für nachhaltigen Tourismus | Klimawandel hat Auswirkungen auf Wintertourismus (Orte über 1000 m.ü.M) |
| Nachfrage nach Authentizität im Tourismus | |
| Natur / Landschaft | Natur / Landschaft |
| Naturpärke, Bewusstsein Naturpärke | Unbewusster Umgang mit der Landschaft |
| Potential Natur | Erhalt der Landschaft |
| Vorranggebiet für Nutzung Tourismus resp. Naturschutz bezeichnen | Zunahme der Waldflächen beeinträchtigen Landschaftsbild, Landwirtschaft und Attraktivität für Tourismus |
| Kulturlandschaft (Alpen, Wiesen) | Trivialisierung Landschaft und Ortsbilder zur Beliebigkeit |
| Schönste Kulturlandschaft der CH | |
| Landschaft (See, Natur, Berge) | |
| Einheit Seebecken | |
| Private Grossprojekte (+/-) | |

Tabelle 3 Chancen und Risiken in der Region TOW