

---

# Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West

## 2. Generation

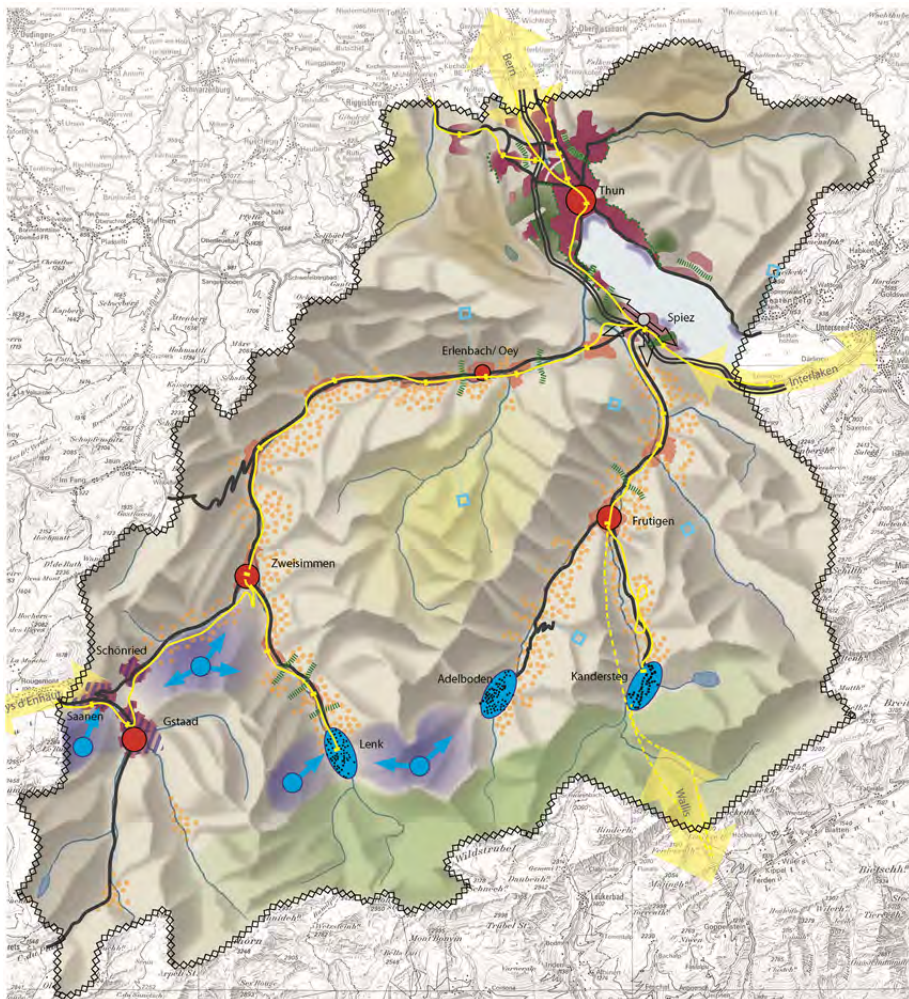
TEIL I Bericht

### 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, Obergeringenieurkreis 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

o	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>5</b>
1	<b>Einleitung</b> .....	<b>7</b>
1.1	Terminplan und Vorgehen.....	7
1.2	Projektorganisation .....	8
1.3	Verbindlichkeit und rechtliche Wirkung.....	9
1.4	Aufbau .....	10
1.5	Grundlagen .....	11
1.5.1	Nationale Grundlagen.....	11
1.5.2	Kantonale Grundlagen .....	11
1.5.3	Regionale Grundlagen .....	12
1.5.4	Zusätzliche Grundlagen .....	13
1.6	Planungsgebiet .....	15
2	<b>Ist-Zustand und Referenzzustand 2030</b> .....	<b>16</b>
2.1	Geografische Lage und Flächenaufteilung.....	16
2.2	Siedlung Ist-Zustand .....	18
2.2.1	Bevölkerungsentwicklung 1997 - 2012 .....	18
2.2.2	Erwerbstätige und Beschäftigte 1995 - 2012 .....	20
2.2.3	Baulandreserven und Verdichtungspotenzial .....	23
2.2.4	Verkehrintensive Standorte von regionaler Bedeutung .....	24
2.2.5	ESP-Standorte.....	24
2.3	Siedlung Referenzzustand 2030 .....	24
2.3.1	Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2030.....	24
2.3.2	Beschäftigtenentwicklung 2012 - 2030.....	26
2.3.3	Siedlungsentwicklung bis 2030 .....	27
2.4	Verkehr Ist-Zustand .....	29
2.4.1	Analyse Ist-Zustand Agglomeration.....	29
2.4.2	Analyse Ist-Zustand ländlicher Raum .....	39
2.4.3	Schwachstellen im Bereich subjektiver und objektiver Verkehrssicherheit .....	40
2.5	Verkehr Referenzzustand 2030.....	43
2.5.1	Zunahme Mobilität Schweizerischer Personenverkehr.....	43
2.5.2	Motorisierter Verkehr .....	43
2.5.3	Öffentlicher Verkehr .....	46
2.5.4	Fuss- und Veloverkehr und Kombinierte Mobilität .....	50
3	<b>Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf</b> .....	<b>51</b>
3.1	Siedlung und Landschaft.....	51
3.1.1	Siedlungsstruktur .....	51
3.1.2	Wohnen .....	52
3.1.3	Wirtschaft.....	52
3.1.4	Landschaft.....	53
3.2	Verkehr .....	54

3.2.1	Motorisierter Individualverkehr.....	54
3.2.2	Öffentlicher Verkehr.....	55
3.2.3	Fuss- und Veloverkehr.....	57
3.2.4	Kombinierte Mobilität.....	57
3.3	Übersicht Stärken und Schwächen.....	58
<b>4</b>	<b>Ziele und Strategien (behördenverbindliches Kapitel).....</b>	<b>61</b>
4.1	Übergeordnete Zielsetzungen der Region TOW.....	61
4.2	Strategische Rahmenbedingungen zur Siedlungsentwicklung nach innen.....	62
4.3	Strategische Ausrichtungen.....	63
4.4	Räumliches Entwicklungsleitbild Thun-Oberland West.....	67
4.4.1	Leitbildinhalte Siedlung.....	69
4.4.2	Leitbildinhalte Tourismus.....	70
4.4.3	Leitbildinhalte Landschaft.....	71
4.4.4	Leitbildinhalte Verkehr: Austauschräume.....	71
4.5	Ziele, Strategien und räumliches Entwicklungsleitbild der Agglomeration Thun (aus AP V+S Thun 3. Generation).....	72
4.5.1	Entwicklungsziele.....	72
4.5.2	Zielsetzungen zu MOCA-Indikatoren.....	73
4.5.3	Räumliches Entwicklungsleitbild Agglomeration Thun.....	75
4.5.4	Teilstrategie Siedlung und Landschaft Agglomeration.....	76
4.5.5	Teilstrategie Verkehr Agglomeration.....	77
<b>5</b>	<b>Massnahmen.....</b>	<b>81</b>
5.1	Regionale und kantonale Entwicklungsschwerpunkte (Agglomeration).....	81
5.2	Umsetzungsstand Massnahmen RGSK 1. Generation.....	87
5.2.1	Umsetzungsstand Siedlung und Landschaft.....	87
5.2.2	Umsetzungsstand Verkehr.....	88
5.3	Weiterführung der bestehenden Massnahmen.....	90
5.3.1	Massnahmen Siedlung.....	90
5.3.2	Massnahmen Landschaft.....	92
5.3.3	Massnahmen Verkehr.....	93
5.4	Neue Massnahmen RGSK 2. Generation.....	97
<b>6</b>	<b>Auswirkungen, Bewertung und Schlussfolgerung.....</b>	<b>100</b>
6.1	Auswirkungen und Bewertung der Massnahmen.....	100
6.2	Priorisierung und Etappierung der Massnahmen.....	104
6.3	Schlussfolgerungen und Ausblick.....	110
<b>7</b>	<b>RGSK-Richtplankarten.....</b>	<b>111</b>
<b>8</b>	<b>Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke (behördenverbindliches Kapitel).....</b>	<b>114</b>
	<b>Abkürzungen.....</b>	<b>115</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>116</b>
	<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>117</b>

## o Zusammenfassung

**Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Thun-Oberland West umfasst, gemäss Art. 98a des kantonalen Baugesetzes, die Planung und gegenseitige Abstimmung von Siedlung und Verkehr.**

### Bericht Teil I

Einleitung	In der Einleitung wird das Planungsgebiet beschrieben, welches die drei Planungsregionen Kandertal, Obersimmental-Saaneerland und den Entwicklungsraum Thun umfasst. Weiter werden die Grundlagen, die Projektorganisation und das Vorgehen erläutert. (Kapitel 1)
Ist-Zustand und Referenzzustand 2030	Anhand des Ist- und des Referenzzustands 2030 werden im Bereich Siedlung Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung, zur Entwicklung von Erwerbstätigen und Beschäftigten sowie zur Situation der Baulandreserven gemacht. Im Bereich Verkehr erfolgen Aussagen zum motorisierten Individualverkehr, zum öffentlichen Verkehr, zum Fuss- und Veloverkehr und zur kombinierten Mobilität (Kapitel 2).
Stärken-Schwächen Analyse	Aus dem Ist- und Referenzzustand leiten sich die Stärken und Schwächen der Region Thun-Oberland West in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr ab. (Kapitel 3).
Ziele und Strategien	Die Ziele und Strategien (Kapitel 4) sollen dazu beitragen, die Schwächen abzubauen oder ganz zu beseitigen und die Stärken weiter zu fördern. Abgeleitet aus den übergeordneten Zielsetzungen wurden folgende strategische Ausrichtungen definiert: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung konzentrieren</li> <li>- Zentren stärken</li> <li>- Landschafts- und Siedlungsqualität verbessern</li> <li>- Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen</li> <li>- Tourismusangebot spezifisch fördern</li> <li>- Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten</li> </ul>
Entwicklungsleitbild	Mit den räumlichen Entwicklungsleitbildern für die Region Thun-Oberland West und für die Agglomeration Thun wird versucht, ein realistisches und erwünschtes Zukunftsbild der Region im Jahr 2030 zu vermitteln (Kapitel 4.3 und 4.4). Das Entwicklungsleitbild basiert auf den heutigen Strukturen und Landschaftsgegebenheiten, die für die Region sehr prägend sind. Angesichts der Tatsache, dass sich das prognostizierte Wachstum der Siedlungsentwicklung auf rund 10% der Siedlungsfläche beschränkt und dieses grösstenteils in der Agglomeration und möglicherweise in den Tourismuszentren zu erwarten ist, bildet das räumliche Entwicklungskonzept 2030 stark die bestehenden Strukturen ab.
Massnahmen	Um die Zielsetzungen zu erfüllen und die Strategien umzusetzen, werden Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr definiert und umschrieben (Kapitel 5). Einige Massnahmen aus dem RGSK TOW der 1. Generation konnten bereits realisiert werden, andere sind noch in Umsetzung oder laufen als Daueraufgaben. Ein Kurzbeschrieb bietet Übersicht über den Umsetzungsstand der bestehenden Massnahmen und beschreibt die neuen Massnahmen. Die regionalen und kantonalen Entwicklungsschwerpunkte übernehmen vor allem in der Agglomeration eine wichtige Rolle in der Gesamtentwicklung und werden zu Beginn des Kapitels deshalb im Detail beschrieben.
Auswirkungen, Bewertung, Schlussfolgerungen	Das Kapitel 6 befasst sich mit den Auswirkungen und der Bewertung der Massnahmen bezüglich der Zielsetzung, sowie der Priorisierung und Etappierung der Massnahmen. Die Schlussfolgerungen daraus ergeben den Ausblick auf die Überarbeitung des RGSK 3. Generation.
RGSK-Richtplankarten	Kapitel 7 erläutert die Inhalte der RGSK-Übersichtskarten Nord und Süd im Massstab 1:50'000, sowie die Karte 1:25'000 zur Agglomeration Thun. Die Karten bilden unter anderem die Massnahmen ab und sind behördenverbindlich.

Genehmigungs- vermerke	Das Kapitel 8 enthält die Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke.
Anhang	Im Anhang sind das Abkürzungs-, Abbildungs- und Tabellenverzeichnis zu finden sowie in einem separaten Teil die Herleitungen zu einzelnen Massnahmen und den Umgang mit den kantonalen Vorgaben zu den Vollzugs- und Prüfungsaufträgen.

## **Bericht Teil II**

Massnahmen- blätter	Die Massnahmen werden in 62 Massnahmenblättern beschrieben. Es werden Aussagen zu den Zielen, den Kosten, dem Zeithorizont, der Priorität und dem Stand der Koordination gemacht. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Thun 3. Generation sind darin enthalten.
RGSK-Karten	In den beiden RGSK-Übersichtskarten Nord und Süd im Massstab 1:50'000 sind die Massnahmen abgebildet. Zur besseren Lesbarkeit sind die Zentren, wie auch das Entwicklungsleitbild in den Übersichtskarten vergrössert dargestellt. Die Agglomeration Thun ist im Massstab 1:25'000 auf einer eigenen Karte dargestellt.

## **Behördenverbindlichkeit**

Die behördenverbindlichen Teile des Berichts sind Kapitel 4 (Ziele und Strategien) und Kapitel 8 (Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke) sowie der ganze Teil II mit den Massnahmenblättern und den RGSK-Karten. Die Überschriften der behördenverbindlichen Kapitel sind als solche gekennzeichnet. Zudem sind sie im Inhaltsverzeichnis grau hinterlegt.

## 1 Einleitung

Für jede der sechs SARZ-Regionen<sup>1</sup> resp. Regionalkonferenzen, ist ein Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) zu erarbeiten und im Vierjahresrhythmus zu aktualisieren.

Die RGSK dienen gemäss Art. 98a BauG der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene.

Für die Erarbeitung der RGSK sind grundsätzlich die Regionalkonferenzen zuständig. In Gebieten, die über keine Regionalkonferenz verfügen, erarbeitet der Kanton in Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz und den Planungsregionen das RGSK.

Die Einführung der Regionalkonferenz Thun-Oberland West wurde am 13. Juni 2010 vom Volk abgelehnt. Dadurch bleibt die Federführung bei den Planungsregionen. Der Perimeter des RGSK Thun-Oberland West umfasst dabei die Gebiete der drei bestehenden Planungsregionen Kandertal, Obersimmental-Saenenland und Entwicklungsraum Thun.

Im Juni 2012 ist das RGSK TOW der 1. Generation in Kraft getreten und vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) als Teilrichtpläne genehmigt worden.

Ziel der RGSK 2. Generation ist eine Aktualisierung der RGSK der 1. Generation. Bestandteil sind auch die behördenverbindlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms Verkehr + Siedlung Thun.

### 1.1 Terminplan und Vorgehen

Die Erarbeitung des RGSK Thun-Oberland West 2. Generation erfolgte nach dem folgenden Terminplan:

Etappe <sup>2</sup>	Termine	Arbeitsschritte
1	Bis Ende März 2014	Verabschiedung der kantonalen Vorgaben und des Handbuchs zu den RGSK 2. Generation durch den Regierungsrat
2	Bis August 2014	Bedürfnisanalyse und Projektdefinition
	Bis Oktober 2014	Controlling zum Umsetzungsstand des RGSK TOW 1. Generation
	Bis April 2015	Überarbeitung des RGSK TOW <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung und gegebenenfalls Aktualisierung des Ist-Zustands und Referenzzustands 2030</li> <li>- Überprüfung und gegebenenfalls Überarbeitung der Stärken-Schwächen-Analyse</li> <li>- Überarbeitung der Ziele und Strategien</li> <li>- Behandlung Vollzugs- und Prüfungsaufträge</li> <li>- Beschreibung des Umsetzungsstands der Massnahmen aus dem RGSK 1. Generation (Controlling)</li> <li>- Herleitung und Beschreibung von neuen Massnahmen</li> <li>- Überarbeitung der Massnahmenblätter</li> <li>- Erstellen der RGSK-Karten gemäss kantonalem Datenmodell</li> <li>- Beschreibung der Auswirkungen, Bewertungen und Schlussfolgerungen</li> </ul>
	April - Juli 2015	Mitwirkung RGSK Thun-Oberland West 2. Generation
	Juli - November 2015	Bereinigung des RGSK TOW 2. Generation gemäss Mitwirkung
	30. November 2015	Einreichung RGSK 2. Generation beim Kanton zur Vorprüfung

<sup>1</sup> Ende 2001 lancierte der Regierungsrat die Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ)

<sup>2</sup> Etappen gemäss Grobterminplan des Kantons aus dem Leitfaden „RGSK Handbuch“ vom 21.2.2014, S.11 ff.

3	Bis Ende März 2016	Vorprüfung der RGSK 2. Generation und Synthese der RGSK mit Priorisierungen durch den Kanton
4	Bis Ende 2016	Überarbeitung RGSK 2. Generation, Beschluss Regionen und Genehmigung durch Kanton
	Ab 2017	Umsetzung der RGSK im kantonalen Planungsinstrumentarium und Verabschiedung als Regionaler Richtplan

## 1.2 Projektorganisation

Die Projektorganisation ist in der Abbildung 1 dargestellt. Die Verabschiedung des RGSK TOW 2. Generation zuhanden des Kantons erfolgt nach der Ablehnung der Regionalkonferenz TOW durch die drei Regionen ERT, KA und OS-SA. Der Entwicklungsraum Thun (ERT) entstand aus dem Zusammenschluss der Planungsregion Thun-InnertPort (TIP) und dem Wirtschaftsraum Thun (WRT) per 1. Januar 2012. Der Wirtschaftsraum Thun existiert weiter als Kommission innerhalb des ERT. Er ist speziell für die Verabschiedung der Inhalte des RGSK TOW zur Agglomeration (Agglomerationsprogramm Thun) zuständig.

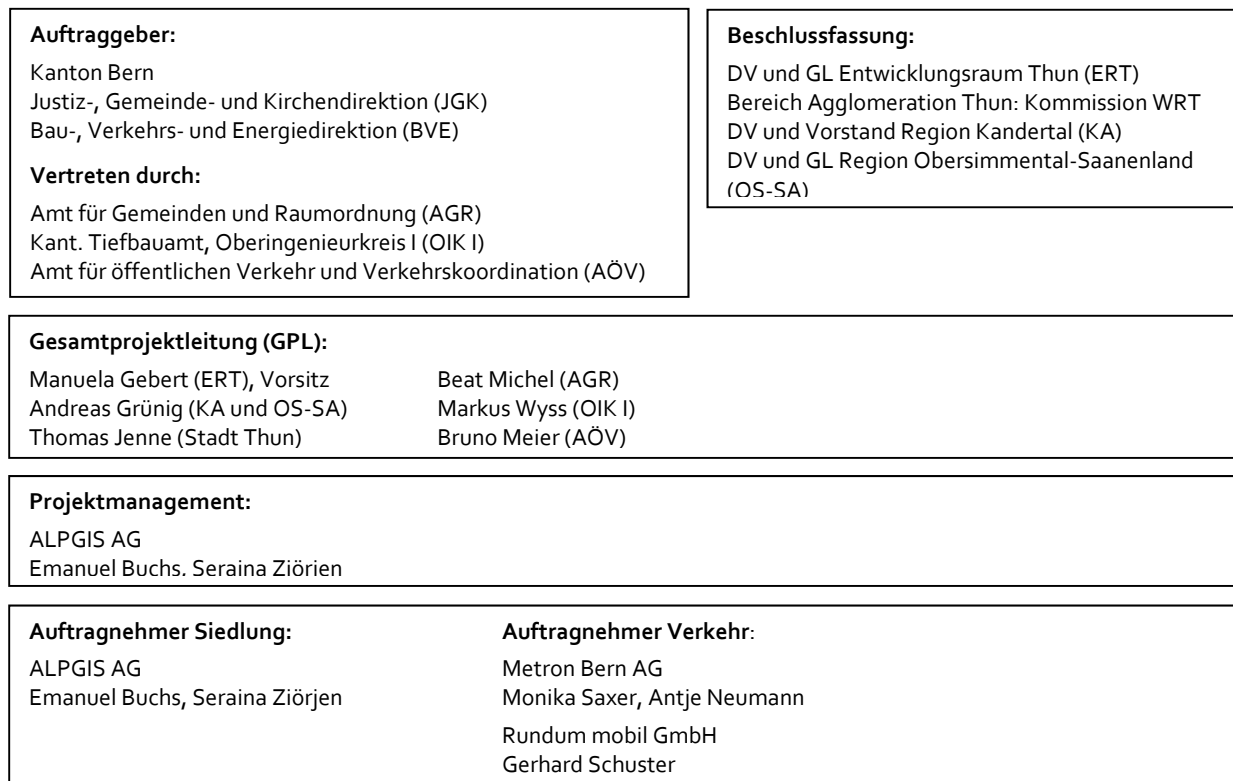


Abbildung 1 Projektorganisation RGSK Thun-Oberland West 2. Generation

Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Projektorganisation sind in der Tabelle 1 auf der nachfolgenden Seite dargestellt.



Projektorgan	Aufgaben
<b>Beschlussfassung: Regionen KA, OS-SA, ERT</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Politisch-strategische Projektbegleitung</li> <li>- Inputs, Feedbacks, Beratung</li> <li>- Unterstützung bei Mitwirkung</li> <li>- Unterstützung bei Bereinigung (politisch) umstrittener Fragen</li> </ul>
<b>Gesamtprojektleitung (GPL)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Operative Führung des Projekts</li> <li>- Festlegen methodisch-inhaltliches Vorgehen</li> <li>- Festlegen Terminplan und Budget</li> <li>- Definition der externen Aufträge</li> <li>- Aktive Mitarbeit an der Überarbeitung Analyse, Zielen und Strategie</li> <li>- Anpassungen RGSK aufgrund Ergebnisse Mitwirkung</li> <li>- Projektcontrolling</li> <li>- Festlegung der Projekt-Kommunikation</li> </ul>
<b>Projektmanagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Support von Gesamtprojektleitung</li> <li>- Organisation von Sitzungen und Workshops</li> <li>- Führen der Sitzungsprotokolle</li> <li>- Durchführung Projektcontrolling (Projektfortschritte, Führen einer Pendenzenliste, Termine, Budget)</li> <li>- Organisation der Mitwirkung</li> <li>- Qualitätssicherung</li> <li>- Kommunikation nach Innen</li> </ul>
<b>Auftragnehmer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bericht erstellen</li> <li>- Massnahmenkatalog erarbeiten</li> <li>- Bearbeitung der RGSK-Karte</li> </ul>

Tabelle 1 Projektorganisation: Aufgaben und Zuständigkeiten

Die Organe der beteiligten Organisationen Entwicklungsraum Thun, Region Kandertal, Region Obersimmental-Saenenland und Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West werden regelmässig über den Stand der Arbeiten informiert. Sie können sich im Rahmen der Mitwirkung einbringen und werden sich auch bei der Verabschiedung zuhänden des Kantons einbringen können.

### 1.3 Verbindlichkeit und rechtliche Wirkung

Die RGSK haben die Funktion, die regionale Verkehrs- und Siedlungsentwicklung unter den Gemeinden und zwischen Kanton und Gemeinden abzustimmen. Dies bedingt, dass die Planungsinhalte als behördenverbindlich bezeichnet werden. Ein genehmigtes RGSK hat dieselbe Wirkung wie ein regionaler Richtplan. Behördenverbindliche Elemente des RGSK Thun-Oberland West sind

- das Entwicklungsleitbild,
- die Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr
- die RGSK-Karten.

Auch der vorliegende Bericht hat verbindliche Teile. Das sind Kapitel 4 'Ziele und Strategien', das u.a. das Entwicklungsleitbild beinhaltet und Kapitel 8 'Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke'.

Im Baugesetz des Kantons Bern wird das RGSK folgendermassen definiert:

#### Art. 98a: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

- Abs. 1 Das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) umfasst die Planung und gegenseitige Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlung.
- Abs. 2 Das RGSK beinhaltet das Agglomerationsprogramm gemäss Bundesrecht.
- Abs. 3 Der Regierungsrat legt nach Anhörung der Regionalkonferenzen zeitliche und inhaltliche Vorgaben für die Erarbeitung der RGSK fest. Er stützt sich dabei insbesondere auf die kantonale Richtplanung. Die Vorgaben umfassen

- namentlich die Grundsätze und Schwerpunkte für die Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, die verkehrintensiven Vorhaben und die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr.
- Abs.4 Der Regierungsrat stimmt die von den Regionen eingereichten RGSK mit den kantonalen Planungen und den übrigen RGSK ab. Nach dieser Abstimmung und der allfälligen Überarbeitung beschliesst die Regionalkonferenz die Massnahmen des RGSK als regionalen Teilrichtplan und reicht diesen zur Genehmigung gemäss Artikel 61 wieder ein.
  - Abs.5 In Regionen ohne Regionalkonferenz sorgt der Regierungsrat in Zusammenarbeit mit den betroffenen regionalen Verkehrskonferenzen und Planungsregionen für die Erarbeitung des RGSK.
  - Abs.6 Der Regierungsrat erlässt das RGSK, wenn es nicht innert Frist erarbeitet wird oder nicht den Vorgaben gemäss Absatz 3 entspricht.

## 1.4 Aufbau

Der Aufbau des RGSK TOW 2. Generation im Überblick:

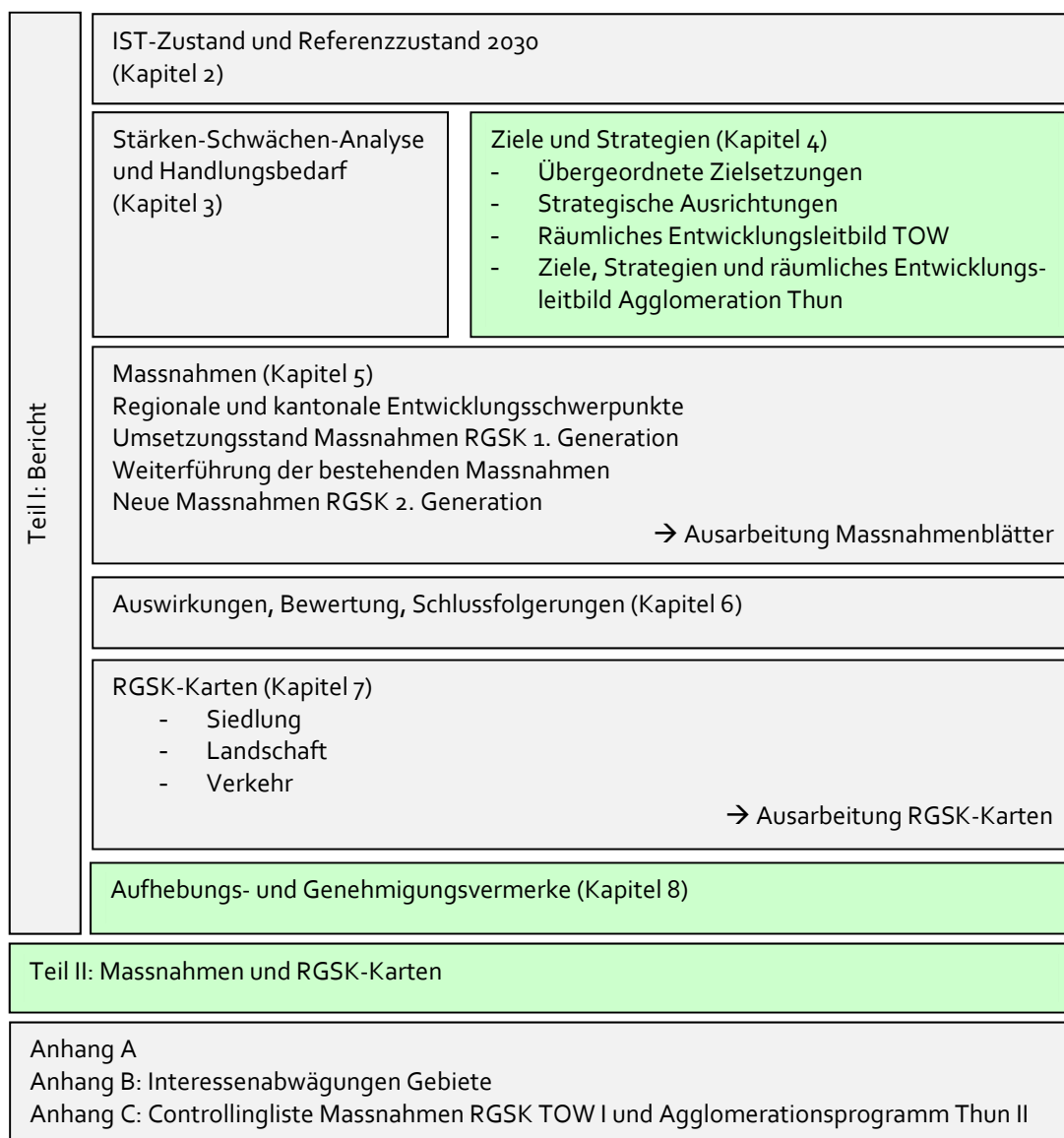


Abbildung 2 Aufbau und Vorgehen bei der Erarbeitung des RGSK TOW 2. Generation

Die behördenverbindlichen Teile sind in der Abbildung 2 grün gekennzeichnet. Dies betrifft aus dem Bericht das Kapitel 4 'Ziele und Strategien' sowie die 'Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke' in Kapitel 8 und den Teil II mit den Massnahmen und den RGSK-Karten.

## 1.5 Grundlagen

Für die Erarbeitung des RGSK Thun-Oberland West sind nationale, kantonale und regionale Grundlagen zu berücksichtigen. Der Kanton Bern hat die Planungsanforderungen im Handbuch RGSK vom 21. Februar 2014 definiert und für das RGSK Thun-Oberland West in den kantonalen Vorgaben vom 21. Februar 2014 vorgegeben. Als Vorgabe für die Richtplan-Karte wurde vom Kanton das RGSK-Datenmodell 2. Generation vom 18.7.2014 erarbeitet. Die Grundlagen entsprechen zugleich den Literaturangaben.

### 1.5.1 Nationale Grundlagen

- Raumplanungsgesetz RPG, Teilrevision vom 15. Juni 2012
- Raumplanungsverordnung RPV, Revision vom 2. April 2014
- SchweizMobil, Mountainbikeland
- Datenbank ASTRA

### 1.5.2 Kantonale Grundlagen

- Verkehrszahlen OIK I, DTV-Werte, Januar 2015
- Richtplan 2030. Richtplaninhalte Siedlung, Fassung für das Mitwirkungsverfahren, Kanton Bern, August 2014
- RGSK-Datenmodell 2. Generation. Grundlagen, Konzeptionelles Modell, Datenstrukturen und Datenprozesse, AGR, 18.7.2014
- Gesamtverkehrsmodell (GVM) Kanton Bern. Modellaktualisierung 2012, März 2014
- Leitfaden „RGSK Handbuch“. Methodische Grundlagen für die RGSK der 2. Generation, 21.2.2014
- Leitfaden „Vorgaben RGSK“. Inhaltliche Vorgaben für die RGSK der 2. Generation, 21.2.2014
- Strassennetzplan 2014-2029 und Investitionsrahmenkredit 2014-2017
- Sachplan Veloverkehr, Dezember 2014
- Kantonales Geoportal, Kantonsstrassen
- Schwachstellenanalyse Kantonsstrassen, 2014
- Schwachstellenanalyse strassengebundener ÖV, AÖV, 2014
- Unfallanalyse Kantonsstrassennetz OIK I, 2014
- STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern, Planungsraum Bern - Oberland, AÖV, 2014
- Grundlagen zur kantonalen ÖV-Planung: Angebotsbeschluss (2014 -2017)
- Gewässerrichtplan Kander, BVE, 2013
- RGSK: Synthesebericht 2012, Auswertung und Beurteilung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung aus der Sicht des Kantons, Bern, 13. Juni 2012
- Sachplan Wanderrouthenetz, BVE, Tiefbauplan des Kantons Bern, 22. August 2012
- Regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern, Ausgabe 2012
- Arbeitshilfe Standards Kantonsstrasse, TBA, 2011
- Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (2008)
- Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ), Bericht des Regierungsrates vom 11. Mai 2005 an den Grossen Rat (RRB 1552).
- Tourismus-Leitbild Kanton Bern, 2004
- Gewässerrichtplan Gürbe, BVE, 2002

### 1.5.3 Regionale Grundlagen

#### Grundlagen Region Kandertal

- Richtplan Landschaft Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, Stand kantonale Vorprüfung, 12.3.2015
- Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien, Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, März 2015
- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, März 2015
- Schnitzelholz; Verarbeitungs- und Lagerplätze, Konzept nach Art. 57 BauG
- Teilüberarbeitung Landschaftsrichtplan, Fokus Kiental und Gasterntal, Stand Vorprüfung 2009 (Gemeinden Kandersteg und Reichenbach)
- Kander.2050, Gewässerentwicklungskonzept 2009
- Richtplan Abbau- und Deponie 1994, Bereich Deponie revidiert 2006
- Altersleitbild für das Amt Frutigen 2005
- Regionaler Teilrichtplan ökologische Vernetzung Kandertal, 2005
- Richtplan zur künstlichen Beschneidung, 2002
- Attraktivierung Kernzone Frutigen, 1999
- Korridorstudie Kandertal, Mai 1999

#### Grundlagen Region Obersimmental-Saanenland

- Richtplan Landschaft Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, Stand kantonale Vorprüfung, 12.3.2015
- Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien, Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, Bericht für die Mitwirkung, 5.9.2014
- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, Bericht für die Mitwirkung, 5.9.2014
- ÖV-Konzept Saanenland, AÖV Kanton Bern und RVK-OW, November 2012
- Projekt LuE (Landschaft und Erholung), Sept. 2009
- Beschneidungsrichtplan 28.7.1995 mit Verfügung bis zur 7. Ergänzung und Nachführung 17.10.2008
- Regionaler Teilrichtplan ökologische Vernetzung OSSA, 3.12.2004, Weiterführung 2010 (in Überarbeitung)
- Regionaler Richtplan Pferdesport-Infrastruktur Richtplan, 2003
- Abbau und Deponie Richtplanung, 11.9.2003
- Korridorstudie Simmental, Dezember 2000
- Veloverkehr Simmental-Saanenland Richtplan, 19.2.1998
- Entwicklungskonzept 2010 vom 5.7.1995

#### Grundlagen Entwicklungsraum Thun

- Wohnstrategie Agglomeration Thun, Grundlagenbericht, raumdaten, Juni 2015
- Wohnstrategie Agglomeration Thun, Projektbericht, WRT, November 2015
- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Thun, Januar 2015
- Umsetzung Arbeitszonen-Pool, in Erarbeitung
- Landwirtschaftliche Planung ERT, Projektbeginn 2014
- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2. Generation, 15.6.2012
- Teilregionaler Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum ERT Dezember 2009 mit Änderungen vom 22.6.2011 und 15.6.2016
- Regionaler Landschaftsrichtplan TIP, 21.10.2008
- Regionaler Teilrichtplan Abbau und Deponie TIP, 22.06.2006
- Regionaler Teilrichtplan Beschneidung TIP, 31.05.2006
- Anpassungen zum genehmigten Regionalen Teilrichtplan „ökologische Vernetzung“ TIP Phase 2011-2016, 30.10.2010
- Richtplan Verkehrsintensive Standorte Region Thun, 25.10.2002

- Richtplan Veloverkehr Region TIP, 01.10.1998

#### Grundlage Planungsverband Region Gantrisch

- Grundzüge Struktur, Siedlung, Verkehr, Erholung, öffentliche Dienste Region Gürbetal, 2007
- Raumentwicklungskonzept Gantrisch; Entwurf zur Mitwirkung vom 31.03.2010

### **1.5.4 Zusätzliche Grundlagen**

#### Zusätzliche Grundlagen Siedlung

- Entwicklungsleitplan ESP Bahnhof Thun, in Erarbeitung
- Kommunalen Richtplan ESP Thun Nord, Genehmigungsexemplar, Thun, 13. Februar 2014
- Stadtentwicklung im Raum Thun Südwest: Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft, Mai 2011
- NRP-Förderprogramm Thun-Oberland West 2016 - 2019, März 2015
- Zweitwohnungen. Planungshilfe für die kantonale Richtplanung, ARE und UVEK, Bern, Juni 2010
- Werkzeugkasten - Erst- und Zweitwohnungen sowie touristische Beherbergung, Kt. Graubünden, 2009
- Ferienresorts - Nachhaltigkeit und Anforderungen an die Raumplanung, Nov. 2009
- Strategie Stadtentwicklung Thun, Stadtplanungsamt Thun, 2009
- Örtliche Masterpläne Lenk 2007 und Kandersteg 2009
- Richtplan Gebietsentwicklung Bahnhof West, 9. Dezember 2004
- ZPP Emmi-Areal Thun, Stadt Thun, 2003
- UeO Bahnhof / Aarefeld, Stadt Thun, 1991
- Ortsplanungen der Zentren 3. und 4. Stufe und Agglomerationsgemeinden

#### Zusätzliche Grundlagen Landschaft

Für die Vorranggebiete Natur und Landschaft wurden folgende Grundlagen verwendet:

- Smaragd-Gebiete (BAFU), 2014
- Naturschutzgebiete des Kanton Bern (NSI), 2009
- Bundesinventar der Wasser- und Zugvogelreservate (BAFU), 2009
- UNESCO-Weltnaturerbe vom Bund (BAFU), 2008
- Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN / BAFU), 2007
- Bundesinventar der Auengebiete (BAFU), 2007
- Bundesinventar der Moorlandschaften (BAFU), 2007

#### Zusätzliche Grundlagen Verkehr allgemein, regional

- Regionales Angebotskonzept 2018 - 2021, RVK-OW, Mai 2016
- Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez – Interlaken Ost, Entscheidungsgrundlagen, AÖV, Mitwirkungsbericht, Februar 2016
- Behinderungen der Busse des öffentlichen Verkehrs – Agglomeration Thun, RVK, 2014
- Potenzialanalyse neue Bahnhaltstellen STEP AS 2030 Nordwestschweiz, Entwurf, 2014
- Agglomeration Thun, Mobilitätsmanagement, rundum mobil, 2013
- ÖV-Strategie Agglomeration Thun, August 2011
- Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009
- Ermittlung beitragsberechtigter P+R Plätze, Vorgaben Kanton, Dezember 2009
- Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht vom Bund, Oktober 2009
- Auswertung Mikrozensus 2005
- Berner Fahrleistungsmodell, 2005
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September 2002

#### Zusätzliche Grundlagen Verkehr allgemein, lokal

- ÖV-Konzept Stadt Thun Teil II, Metron, 2016 (in Erarbeitung)

- ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, Schlussbericht, Metron, Februar 2016
- Städte-Initiative, Protokoll Beschluss GR Stadt Thun, 2014
- ESP Bahnhof Thun, Teilprojekt Bus, Metron, 2013
- Parkraumkonzept Stadt Thun , 16.06.2012 (Vorabzug 09.03.2012)
- Velokonzept Thun Nord, 2012
- Verkehrsstudie Lüsslispange, Stadt Thun, Dezember 2011
- Konzept P+R / B+R, Okt. 2011
- Studie IC-Halt Frutigen, Hochschule Luzern, Wirtschaft, Institut für Tourismuswirtschaft ITW, 14.08.2011
- Busversuchsbetrieb – weiterentwickeltes Konzept Ortsbus Heimberg, 12.02.2010
- Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010
- Bypass Thun Nord, Masterplan Landschaft und Siedlung, 2009
- Vorprojekt Parkleitsystem Stadt Thun, PLS, November 2009
- Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009
- Gesamtprojekt Bypass Thun Nord (u.a. kant. Strassenplan + kommunale Begleitprojekte), Dezember 2009
- No6 / Abschnitt 40, Thun Nord, Neubau Kreisell Glättimüli, generelles Projekt, Dezember 2009
- Studienauftrag Neue Aarebrücke, 2008
- ÖV-Studie Thun Süd, Erschliessung neuer Siedlungsgebiete und des Stadions mit Mantelnutzung, 04.02.2008
- Dossier- und Busbevorzugungskonzept Frutigenstrasse, 2007
- Studienauftrag Bypass Thun Nord, 2006
- ÖV-Konzept Thun Nord, Metron, 16.05.2006
- Vorstudie Verkehrssanierung Ortsdurchfahrt Reichenbach, 2005
- Radroutenkonzept Stadt Thun, 2003

## 1.6 Planungsgebiet

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept bezieht sich auf das Planungsgebiet der Region Thun-Oberland West. Dieses Gebiet umfasst 52 Gemeinden mit insgesamt rund 161'000 Einwohnern, wobei der grösste Anteil der Bevölkerung (ca. 128'000 E.) im Gebiet des Entwicklungsraums Thun lebt. Das Planungsgebiet lässt sich entsprechend der folgenden Abbildung 3 in die Teilregionen Agglomeration Thun, Ostamt - Rechte Seeseite, Westamt, Kandertal, Nidersimmental - linke Seeseite und Simmental-Saalenland unterteilen.

2014 fusionierten die drei Gemeinden Höfen, Niederstocken und Oberstocken zur Gemeinde Stocken-Höfen und die Gemeinde Kienerstrüti wurde zur Gemeinde Uttigen eingemeindet.

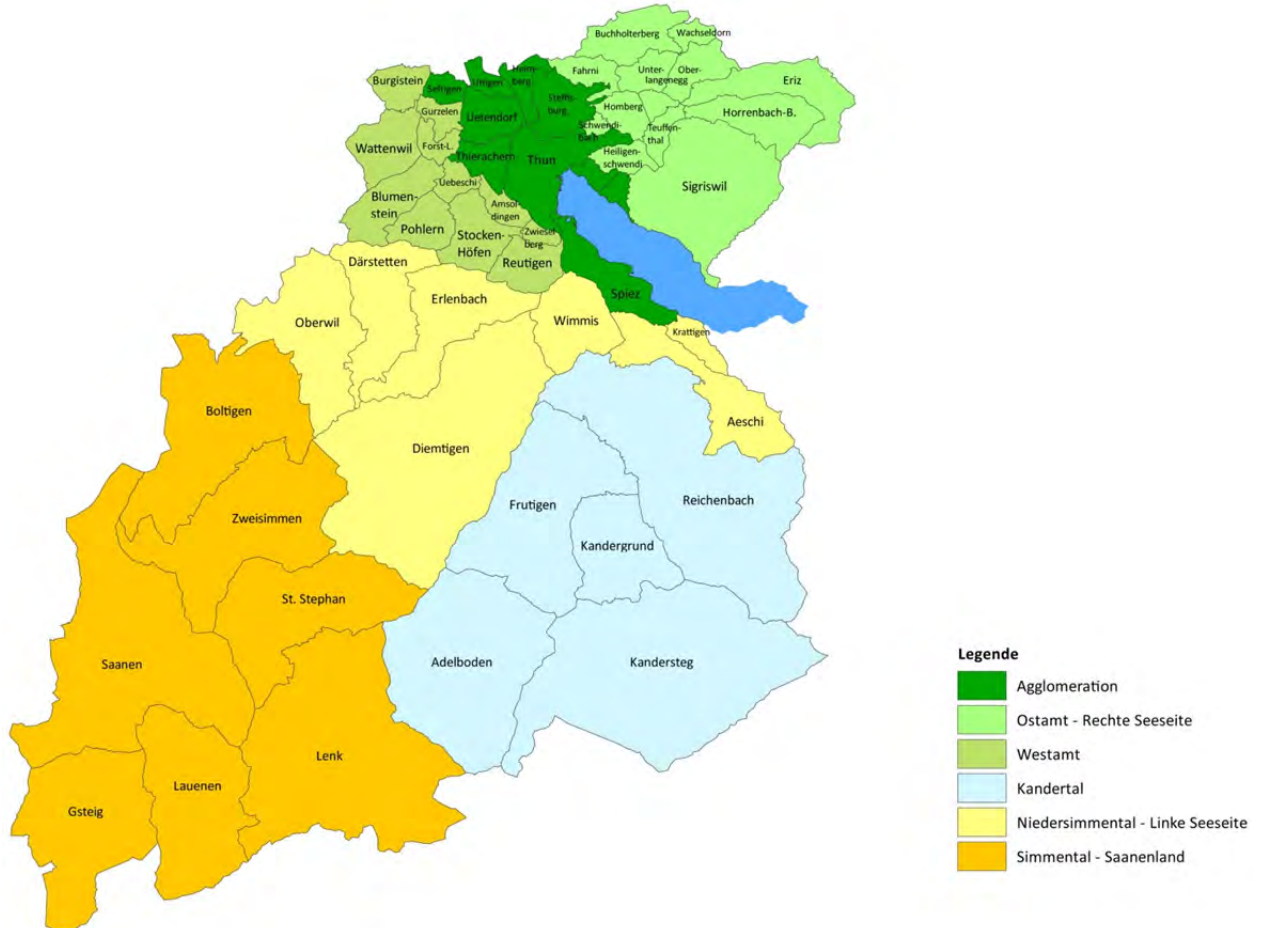


Abbildung 3 Planungsgebiet Thun-Oberland West mit Teilregionen

## 2 Ist-Zustand und Referenzzustand 2030

### 2.1 Geografische Lage und Flächenaufteilung

Das Planungsgebiet des **Entwicklungsraums Thun (ERT)** umfasst eine Fläche von 613 km<sup>2</sup> und die Landschaft ist geprägt durch ihren Formenreichtum. Das Nebeneinander von mittelländischen, voralpinen und alpinen Räumen und das Wechselspiel von Thunersee, Alpwirtschaftsland und Bergen bilden einerseits eine starke Anziehungskraft auf den Tourismus und andererseits werden dadurch wesentliche Randbedingungen für die Bodennutzungen und die Wirtschaft sowie die Infrastruktur gesetzt.

Am Ausgang des Thunersees, an den beiden Ufern des unteren Seebeckens sowie im flachen Gebiet aareabwärts Richtung Bern, liegt die Agglomeration Thun. Sie besteht im Wesentlichen aus den stark überbauten Gebieten von Thun, Steffisburg, Heimberg und Uetendorf sowie den entlang dem Thunersee angrenzenden bebauten Gebieten bis Spiez und Oberhofen. Der die Stadt überragende Schlossberg mit dem mittelalterlichen Schloss und der Stadtkirche bildet landschaftlich das Zentrum der Agglomeration.

Von Thun steigt das Gelände in westlicher Richtung zur Drumlinlandschaft um den Amsoldinger- und den Uebesichsee an und fällt gegen das Stockental wieder ab. Begrenzt wird das Tal durch die steil ansteigenden Flanken der Stockhornkette und des Niesens, die zwischen sich eine Öffnung für die Simme freilassen.

Das Nidersimmental und das Diemtigtal liegen innerhalb der Porte im Simmental. Beide Täler sind charakterisiert durch einen Flusslauf mit naturnaher Uferlandschaft und beidseitig angrenzenden Talsohlen, die in sonn- und schattenseitige Hänge übergehen (Gebiete der Streusiedlung). Weiter oben wird das Gelände wieder etwas flacher. Es folgen die Terrassen, die bis etwa 1200 M.ü.M. hinaufreichen. Dann steigt das Gelände erneut steiler an. Es folgt das Forstgebiet, die Voralpen, die Alpen und die Gipfelregion (bis 2600 m ü. M.).

Im Nordosten steigt das Gelände vom Aaretal steil an und geht in eine stark hügelige Landschaft über. Diese subalpine Berglandschaft der rechten Seite des Thunersees ist durch den Graben der Zulg und weiteren Bachläufen stark eingeschnitten. Das Thuner Ostamt ist mit seinen grossen landwirtschaftlichen Nutzflächen und den vielen Landwirtschaftsbetrieben ein Vorranggebiet für die Viehwirtschaft.



Abbildung 4 Sicht vom Niesen auf das Seebecken des Thunersees

Die Region **Kandertal** umfasst eine Fläche von 489 km<sup>2</sup> und besteht im Wesentlichen aus den zwei Talschaften Kandertal und Engstligental, die sich im Talboden von Frutigen vereinen und dort bis in den Thunerseeraum weiterführen. Die Region ist seitlich durch hohe Bergketten abgegrenzt und mit Ausnahme der Verbindung zur Region Thun von den angrenzenden Tälern räumlich getrennt. Das Kandertal ist ebenso wie die benachbarten Talschaften Simmental und Lauterbrunnental eines der grossen Seitentäler des Aaretal-Thunerseeraums und gehört zum Gebiet des Berner Oberlandes, dessen südlicher Abschluss das Hochgebirge der Berner Alpen bildet.



Landschaft und Klima dieser Talschaften sind stark geprägt durch das unmittelbar einwirkende hochalpine Gebirge.

Die Haupttäler der Region werden bestimmt durch die Flüsse Kander, Engstlige und Kiene sowie weiteren Wildbächen. Die wenigen flachen Talböden sowie die mässig geneigten Talhänge der unteren Gebiete werden heute vorwiegend landwirtschaftlich genutzt. Sie bestimmen mit ihren Streusiedlungen und Siedlungskonzentrationen in starkem Mass das Bild der Region. Die Landwirtschaftsgebiete der Talhänge werden durch Hecken und Feldgehölze unterteilt, durch Waldzüge entlang der Bäche voneinander getrennt und durch grosse Waldgürtel gegen oben begrenzt. Die Talböden sind Träger der wesentlichen Infrastrukturanlagen, zudem befinden sich in ihren offenen Teilen die Siedlungsschwerpunkte der Region. Die Flächennutzung des Kandertals zeigt eine klare Bevorzugung der zentralen Talgebiete, wo deutlich Besiedlungs- und Nutzungskonzentrationen anzutreffen sind. Dem flächenmässig relativ bescheidenen Siedlungsanteil stehen die weiten Landwirtschafts-, Forst-, Alp- und Berggebiete gegenüber.



Abbildung 5 Blick vom Niesen ins Kandertal

Die Region **Obersimmental-Saanenland**, bestehend aus sieben Gemeinden, grenzt an die Kantone Freiburg, Waadt und Wallis. Sie ist der südwestlichste Teil des Kantons Bern und umfasst eine Fläche von 575 km<sup>2</sup>. Verschiedene Pässe wie der Jaunpass, der Col du Pillon und die Strasse von Saanen nach Rougemont markieren die Übergänge in die angrenzenden Kantone. Die Region zeichnet sich durch ein abwechslungsreiches Relief aus, berührt aber nur im Südzipfel den hochalpinen Raum. Der Hochgebirgskamm erreicht Höhen von 3'250 M.ü.M. (Wildhorn, Wildstrubel) und bildet mit seinen Felswänden, Gletschern, Moränen und Karmulden den markanten Abschluss der Täler der Simme und der Saane. Diese Haupttäler geben der Region ihr eigentliches räumliches Gepräge. Die an vielen Stellen zu Ebenen ausgeweiteten Talböden, liegen zwischen 800 M.ü.M. (Boltigen) und 1200 M.ü.M. (Gsteig, Lauenen). Von den Talsohlen bis zu den Bergspitzen beträgt der Höhenunterschied in der Regel 1000 - 1200 m, was für alpine Verhältnisse eher wenig ist.



Abbildung 6 Blick nach Gstaad

## Flächenaufteilung

Die Region Thun-Oberland West liegt als heterogenes Gebilde am nördlichen Alpenrand. Sie deckt eine Fläche von rund 1'680 km<sup>2</sup> ab, die sich auf verschiedene Nutzungsarten verteilt (siehe Abbildung 7).

### Regionalkonferenz Thun-Oberland West Arealstatistik 2004/2009

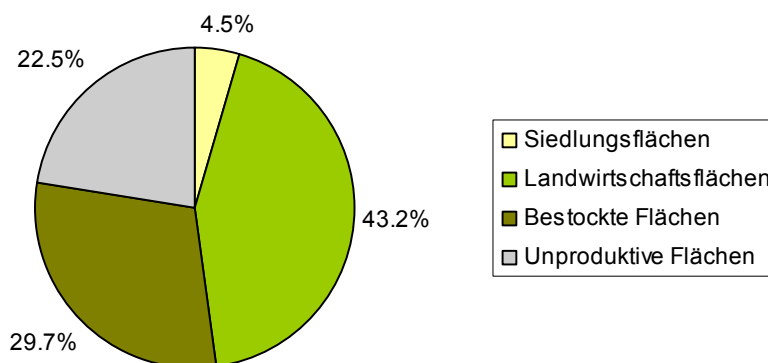


Abbildung 7 Flächenaufteilung Region Thun-Oberland West (Quelle: BFS, Arealstatistik 2004/2009)

Die landwirtschaftlichen Nutzflächen machen mit 43,2% den grössten Anteil aus. An zweiter Stelle der Flächennutzung steht mit fast 30% der Wald und mehr als 22% verteilen sich auf unproduktive Flächen (stehende Gewässer, Fließgewässer, unproduktive Vegetation und vegetationslose Flächen). Die Siedlungsflächen (Gebäude- und Industriearaele, besondere Siedlungsflächen, Erholungs- und Grünanlagen sowie Verkehrsflächen) beanspruchen ihrerseits dagegen nur 4.5%. Der Anteil der landwirtschaftlichen Nutzflächen weicht in der Region Thun-Oberland West nur unwesentlich vom schweizerischen Durchschnitt ab (-0.1%). Sowohl die Wald- als auch die Siedlungsflächen liegen hingegen mit -3.1% resp. -5.7% unter dem schweizerischen Schnitt. Nur die unproduktiven Flächen sind im Gebiet der Region im Vergleich zur Schweiz grösser (+8.8%). Das ist mit der topographischen Lage im Voralpen- und Alpengebiet zu begründen. Trotz des immer noch relativ hohen Anteils der landwirtschaftlichen Nutzflächen haben diese im Zeitverlauf leicht abgenommen und Flächen an den Wald und an die Siedlung verloren.

## 2.2 Siedlung Ist-Zustand

### 2.2.1 Bevölkerungsentwicklung 1997 - 2012

Die Region Thun-Oberland West besteht aus 52 Gemeinden und zählte im Jahr 2012 161'000 Einwohnerinnen und Einwohner (BFS, ESPOP Stand 31.12.2012). Die Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland steuern dazu je etwa 16'000 Einwohner, der Entwicklungsraum Thun ca. 128'000 Einwohner bei. Insgesamt hat die Bevölkerungszahl der Gesamtregion zwischen 1997 und 2012 um + 6.8 % zugenommen.

Die Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Region Thun-Oberland West ist in den Jahren 1997 bis 2012 unterschiedlich verlaufen. Seit 1997 hat die ständige Wohnbevölkerung im Entwicklungsraum Thun aufgrund von deutlich positiven Wanderungssaldi um + 8.9% zugenommen. Im Kandertal konnte die Bevölkerung mit + 0.6% ganz leicht erhöht werden. Hingegen ging die Bevölkerung im Obersimmental-Saanenland um - 2.2% zurück, wobei die Veränderung zwischen 2007 und 2012 wieder leicht positiv war.

Teilregion	Bevölkerung 1.1.97	Bevölkerung 1.1.07	Bevölkerung 31.12.2012	Veränderung 1997-2007	Veränderung 2007-2012	Veränderung 1997-2012
Entwicklungsraum Thun (40 Gemeinden)	118'161	124'504	128'619	+ 5.4 %	+ 3.3 %	+ 8.9 %
Kandertal (5 Gemeinden)	15'592	15'657	15'688	+ 0.4 %	+ 0.2 %	+ 0.6 %
Obersimmental-Saanen- land (7 Gemeinden)	17'069	16'551	16'697	- 3 %	+ 0.9 %	- 2.2 %
<b>Thun-Oberland West (52 Gemeinden)</b>	<b>150'822</b>	<b>156'712</b>	<b>161'004</b>	<b>+ 3.9 %</b>	<b>+ 2.7 %</b>	<b>+ 6.8 %</b>

Tabelle 2 Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 Region Thun-Oberland West  
Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 1.1.1997, 1.1.2007 und 31.12.2012

Auch innerhalb des Entwicklungsraums Thun haben sich die Bevölkerungszahlen unterschiedlich entwickelt. Die teilregionalen Bevölkerungsveränderungen von 1997 bis 2012 sehen wie folgt aus:

- Die Agglomeration Thun, bestehend aus 10 Gemeinden mit fast 96'000 Einwohnern, verzeichnete eine Zunahme um 10.7%.
- Sowohl die Gemeinden der linken Seeseite (+ 17.4%) und der rechten Seeseite (+ 4.9%) wie auch das Westamt (+ 3.7%) verzeichneten einen Bevölkerungszuwachs, wobei die Bevölkerung an den beiden Seeseiten zwischen 2007 und 2012 weiter deutlich zugenommen hat, im Westamt das Wachstum aber nicht mehr ganz so stark war wie die Jahre zuvor.
- Mit einem geringeren Bevölkerungswachstum oder gar mit Abwanderungstendenzen sehen sich dagegen die Teilregionen Niedersimmental (- 3.9%) und Ostamt (- 1.6%) konfrontiert. Im Niedersimmental hat aber die Bevölkerungszahl zwischen 2007 und 2012 nicht mehr so deutlich abgenommen wie die Jahre zuvor und das Ostamt konnte in dieser Zeit sogar ein leichtes Wachstum erzielen.

Entwicklungsraum Thun Teilregionen	Bevölkerung 1.1.97	Bevölkerung 1.1.07	Bevölkerung 31.12.12	Veränderung 1997-2007	Veränderung 2007-2012	Veränderung 1997-2012
<b>Agglomeration</b> Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thier- achern, Thun, Uetendorf, Uttigen	86'787	92'705	96'034	+ 6.8 % (+ 5'918)	+ 3.6 % (+ 3'329)	+ 10.7 % (+ 9'247)
<b>Westamt</b> Amsoldingen, Blumen- stein, Burgistein, Forst- Längenbühl, Gurzelen, Stocken-Höfen, Pohlern, Reutigen, Uebeschi, Wat- tenwil, Zwieselberg	10'096	10'373	10'470	+ 2.7 % (+ 277)	+ 0.9 % (+ 97)	+ 3.7 % (+ 374)
<b>Rechte Seeseite (ohne Hilterfingen und Oberhofen)</b> Heiligenschwendli, Hom- berg, Horrenbach- Buchen, Schwendibach, Sigriswil, Teuffenthal	6'238	6'290	6'541	+ 0.8 % (+ 52)	+ 4 % (+ 251)	+ 4.9 % (+ 303)
<b>Niedersimmental / InnertPort</b> Därstetten, Diemtigen, Erlenbach, Oberwil	5'713	5'546	5'488	- 2.9 % (- 167)	- 1% (- 58)	- 3.9 % (- 225)

<b>Linke Seeseite (ohne Spiez)</b> Aeschi, Krattigen, Wimmis	4'790	5'185	5'622	+ 8.2 % (+ 395)	+ 8.4 % (+ 437)	+ 17.4 % (+ 832)
<b>Ostamt</b> Buchholterberg, Eriz, Fahrni, Ober-, Unterlan- genegg, Wachsedorn	4'537	4'405	4'464	- 2.9 % (- 132)	+ 1.3 % (+ 59)	-1.6 % (- 73)

Tabelle 3 Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 Entwicklungsraum Thun und Veränderung in den Teilregionen  
Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 1.1.1997, 1.1.2007 und 31.12.2012

Die Veränderungen der Wohnbevölkerung 1997 bis 2012 in der Gesamtregionen, in den drei Teilregionen und in der Agglomeration Thun sind in der folgenden Abbildung 8 dargestellt.

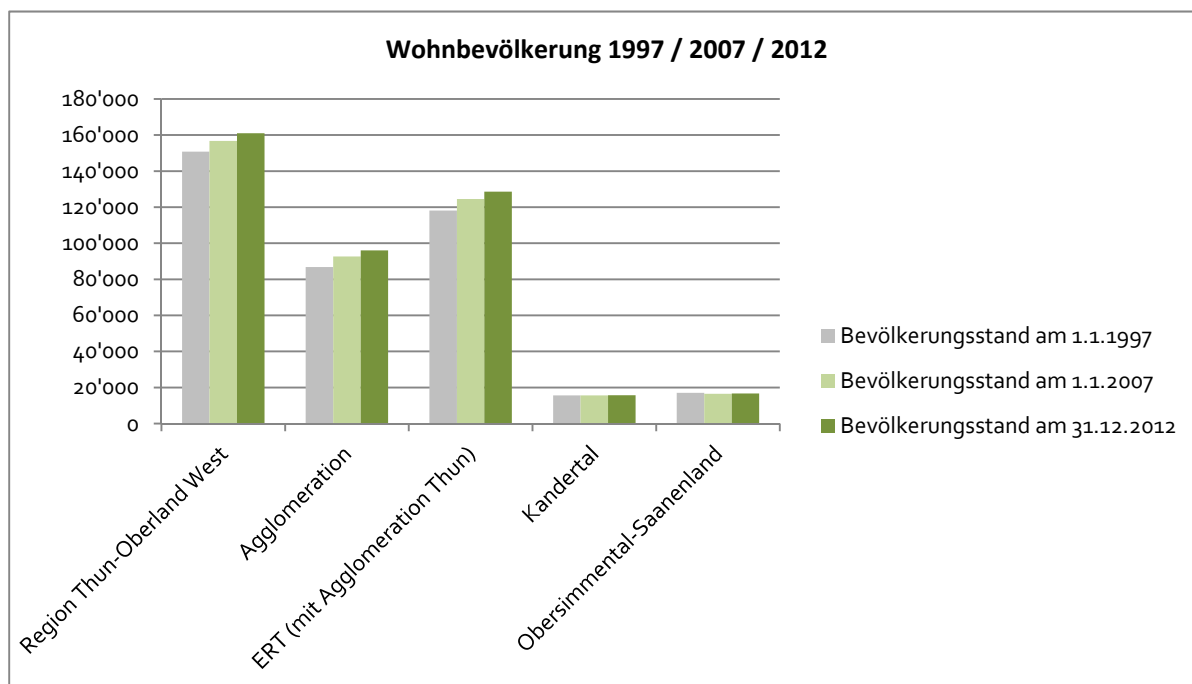


Abbildung 8 Säulendiagramm Bevölkerungsentwicklung 1997 / 2007 / 2012

### 2.2.2 Erwerbstätige und Beschäftigte 1995 - 2012

Die Region Thun-Oberland West verfügte im Jahr 2012 total über 60'602 Beschäftigte nach Vollzeitäquivalenten in allen drei Wirtschaftssektoren. Während in den Jahren zwischen 1995 und 2005 in allen Teilregionen ein Rückgang der Beschäftigten zu beobachten war, steigt die Anzahl der Beschäftigten seit 2005 in allen Regionen stark an (10%-20%). Im Zeitraum zwischen 1995 und 2012 verzeichneten deshalb alle drei Regionen wie auch die Agglomeration Thun eine Zunahme der Beschäftigten um zwischen 2.2% und 12%.

Region / Teilregion	Beschäftigte (VZÄ) 1995	Beschäftigte (VZÄ) 2005	Beschäftigte (VZÄ) 2012	Veränderung 1995-2005	Veränderung 2005-2012	Veränderung 1995-2012
Agglomeration	32'423	32'324	36'321	- 0.3 % (- 99)	+ 12.4 % (+ 3'997)	+ 12 % (+ 3'898)
Entwicklungsraum Thun (mit Agglomeration Thun)	42'039	40'789	44'852	- 3 % (- 1'250)	+ 10 % (+ 4'063)	+ 6.7 % (+ 2'813)

Kandertal	6'290	5'795	6'429	- 7.9 % (- 495)	+ 10.9 % (+ 634)	+ 2.2 % (+ 139)
Obersimmental-Saanenland	8'418	7'703	9'321	- 11.1 % (- 715)	+ 21 % (+ 1'618)	+ 10.7 % (+ 903)
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>56'747</b>	<b>54'287</b>	<b>60'602</b>	<b>- 4.3 % (- 2'460)</b>	<b>+ 11.6 % (+ 6'315)</b>	<b>+ 6.8 % (+ 3'855)</b>

Tabelle 4 Beschäftigte nach Vollzeitäquivalenten und deren Veränderungen in allen Sektoren 1995, 2005 und 2012 in den Teilregionen  
Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT)

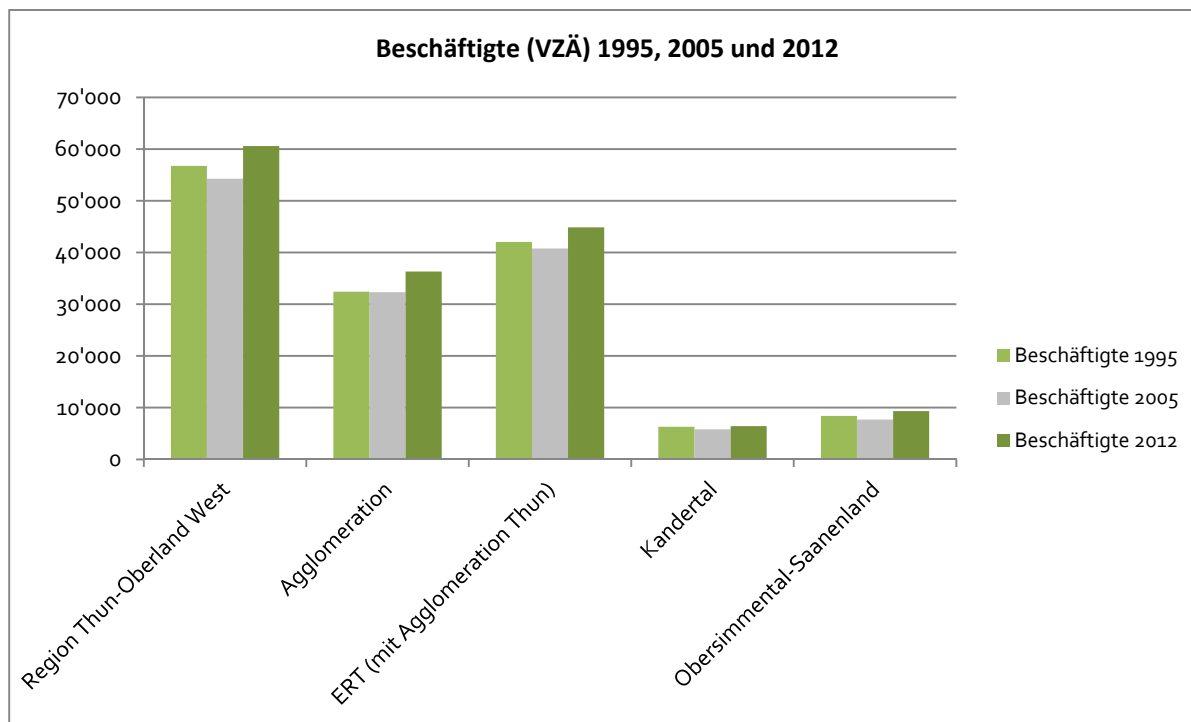


Abbildung 9 Säulendiagramm Beschäftigte 1995, 2005 und 2012 nach Teilregionen  
Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT)

### Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren in den Planungsregionen

Für die Region Thun-Oberland West ist der Sektor 1 'Landwirtschaft' nach wie vor wichtig. Im Entwicklungsraum Thun gab es 2008 1'340 Landwirtschaftsbetriebe (Strukturdatenerhebung des Bundes 2008). Im Kandertal waren es im Jahr 2008 530 Betriebe und im Obersimmental-Saanenland 700 Betriebe. Die Anzahl der Beschäftigten nach Vollzeitäquivalenz im Sektor 1 und deren Rückgang seit 1995 sind in der folgenden Tabelle ersichtlich:

Region / Teilregion	Beschäftigte (VZÄ) Sektor 1 1995	Beschäftigte (VZÄ) Sektor 1 2005	Beschäftigte (VZÄ) Sektor 1 2012	Veränderung 1995-2012 absolut	Veränderung 1995-2012 prozentual
Entwicklungsraum Thun	4'046	2'937	2'462	-1'584	- 39 %
Kandertal	1'233	826	878	-355	- 29 %
Obersimmental-Saanenland	1'798	1'182	1'135	-663	- 37 %
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>7'077</b>	<b>4'945</b>	<b>4'475</b>	<b>-2'602</b>	<b>- 37 %</b>

Tabelle 5 Beschäftigte (VZÄ) Sektor 1 1995, 2005 und 2012 im Vergleich  
Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT)

Im Entwicklungsraum Thun arbeiteten im Jahr 2012 (1995) 5.5% (9.6%) der Beschäftigten in der Landwirtschaft, 30% (32.7%) in Gewerbe und Industrie und 64.6% (57.7%) in der Dienstleistungsbranche. Es ist ein klarer Rückgang in den Sektoren 1 und 2 zu verzeichnen. Dafür hat der 3. Sektor zugelegt.

In der Region Kandertal waren im Jahr 2012 (1995) 13.7% (19.6%) der Beschäftigten in der Landwirtschaft, 34.5% (31%) in Gewerbe und Industrie und 51.8% (49.5%) in der Dienstleistungsbranche tätig. Es ist ein klarer Rückgang im Sektor 1 zu verzeichnen und ein Zuwachs in den Sektoren 2 und 3.

In der Region Obersimmental-Saenenland arbeiteten anteilmässig im Jahr 2012 (1995) 12.2% (21.4%) der Beschäftigten in der Landwirtschaft, 24.2% (18.6%) in Gewerbe und Industrie und 63.6% (60.1%) in der Dienstleistungsbranche. Es ist ein klarer Rückgang im Sektor 1 zu verzeichnen, dafür haben der Sektor 2 leicht und der Dienstleistungssektor stark zugelegt.

Die Entwicklung der Beschäftigten zeigt in allen Tabellen ähnliche Tendenzen. Im gesamten Perimeter Thun-Oberland West ist der Anteil Beschäftigte im 1. Sektor von 16.8% im Jahr 1995 auf noch 10% im Jahr 2012 gesunken. Dies bedeutet eine Abnahme der Beschäftigten im 1. Sektor um 37%. Im Entwicklungsraum Thun war die Abnahme dabei mit 39% am stärksten, im Kandertal mit 29% am schwächsten, wobei die Anzahl der Beschäftigten zwischen 2005 und 2012 sogar wieder leicht gestiegen ist. Aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen wird auch in Zukunft in landwirtschaftlichen Gunstlagen mit weiteren Betriebszusammenlegungen und in Berglagen mit der Aufgabe von Betrieben zu rechnen sein.

Im 2. Sektor ist zwischen 1995 und 2012 im Entwicklungsraum Thun (-2.3%) eine Abnahme und in den Regionen Kandertal (+13.9%) und Obersimmental-Saenenland (+44.2%) eine Zunahme der Beschäftigten zu beobachten. Im Gesamtperimeter ist die Anzahl der Beschäftigten zwar leicht gestiegen (+3.8%) der Anteil ist aber von 41.1% im Jahr 1995 auf 39.9% im Jahr 2012 gesunken.

Die Beschäftigten im 3. Sektor haben in allen drei Regionen stark zugelegt. Der Anteil an der Gesamtbeschäftigungszahl stieg von bereits hohen 77.1% im Jahr 1995 auf 85.2% im Jahr 2012, was einer Zunahme um 17.9% entspricht. Im Entwicklungsraum Thun betrug das Wachstum im 3. Sektor 19.4%, im Kandertal 7.1% und in der Region Obersimmental-Saenenland 17.3%.

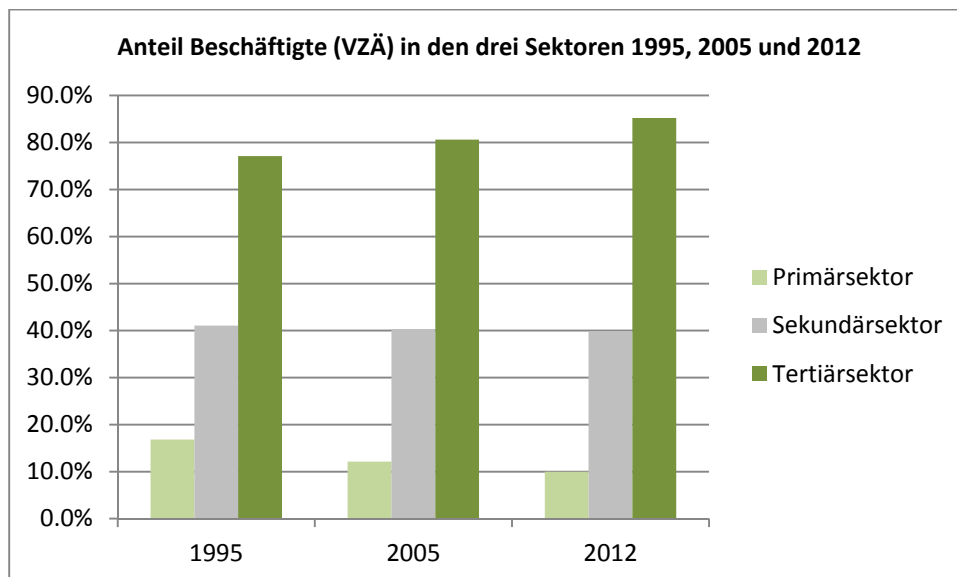


Abbildung 10 Säulendiagramm Anteil Beschäftigte nach Sektoren 1995, 2005 und 2012  
Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT)

### 2.2.3 Baulandreserven und Verdichtungspotenzial

#### Baulandreserven

Der Kanton Bern hat 2015/2016 in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die unbebauten Bauzonen erhoben. Gemäss der Erhebung sind im Perimeter Thun-Oberland West insgesamt noch rund 290 ha unbebaute Baulandreserven vorhanden. Davon liegen 226 ha in Wohn-, Misch- und Kernzonen und 67 ha Arbeitszonen. Der grösste Anteil der Reserven befindet sich in der Agglomeration Thun (124.2 ha, davon 79.1 WMK und 45.1 Arbeiten).

<i>Region / Teilregion</i>	<i>Unbebaute Reserven total (ha)</i>	<i>Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen (ha)</i>	<i>Unbebaute Arbeitszonen (ha)</i>
Agglomeration	124.2	79.1	45.1
Entwicklungsraum Thun (ohne Agglomeration)	60.2	53.5	6.7
Kandertal	36.9	32.2	4.7
Obersimmental-Saanenland	71.3	60.9	10.4
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>292.6</b>	<b>225.7</b>	<b>66.9</b>

Tabelle 6 Unbebaute Reserven Wohn-, Misch- und Kernzonen und Arbeitszonen 2016  
Quelle Zahlen: AGR 2016

Die unbebauten Bauzonen werden den Gemeinden bei der Bestimmung des Bedarfs für zusätzliche Bauzonen Wohnen vom theoretischen Bedarf abgezogen. Der Bauzonenbedarf Arbeiten richtet sich nach dem lokalen Bedarf (Binnengewerbe) bzw. im Rahmen der regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung festgelegt.

#### Verdichtungspotenzial

Die Reserven im Bestand wurden durch den Kanton automatisiert erhoben. Die Berechnungen, die der Kanton den Gemeinden auf informeller Basis zur Verfügung stellt, zeigen auf, dass rund die Hälfte aller Gemeinden im TOW Perimeter den gemäss Raumtyp erforderlichen Dichterichtwert (vgl. Kap. 2.3.3) nicht oder nur knapp erreichen. Dementsprechend gross sind die Potentiale zur Verdichtung im Bestand (vgl. Tabelle 7).

Jedoch müssen die Flächenangaben relativiert werden. Durch die automatische rechnerische Ermittlung sind in den Flächen auch Gebiete enthalten, die für eine Verdichtung nicht oder nur beschränkt in Frage kommen (z.B. Strukturgebiete, Einfamilienhauszonen etc.). Deshalb sind die Angaben durch die Gemeinden im Rahmen ihrer Planungen zu verifizieren. Eine substanzielle Verdichtung im Bestand wird vorwiegend in den grösseren Umstrukturierungsgebieten der Agglomeration möglich sein. In Gemeinden, die den Dichterichtwert gemäss kantonalem Richtplan nicht erreichen, wird ein Drittel der Reserven im Bestand vom theoretischen Baulandbedarf Wohnen abgezogen.

<i>Region / Teilregion</i>	<i>Innenreserven überbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen (ha)</i>
Agglomeration	284.6
Entwicklungsraum Thun (ohne Agglomeration)	126.7
Kandertal	68.8
Obersimmental-Saanenland	114.9
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>595</b>

Tabelle 7 Innenreserven in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen 2016  
Quelle Zahlen: AGR 2016

### 2.2.4 Verkehrsintensive Standorte von regionaler Bedeutung

Der regionale Richtplan Verkehrsintensive Standorte vom Oktober 2002 wurde in das RGSK Thun-Oberland West 1. Generation überführt. Danach bestehen in der Region drei Standorte: Thun Innenstadt, Thun Süd und Zentrum Spiez.

Die Vorgaben für verkehrsintensive Standorte werden derzeit im Auftrag des Bundes (Art. 8 RPG: „Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt“) durch den Kanton Bern überarbeitet (Richtplan 2030 und Massnahmenplan Luft 2015-30). Eine Überarbeitung und Weiterentwicklung der regionalen verkehrsintensiven Standorte soll abgestützt auf die neuen Vorgaben hinsichtlich einer nächsten Generation RGSK stattfinden. Das Vorgehen und der Fahrplan dazu muss noch definiert werden (vgl. Massnahme S-9).

Aktuell bestehen in der Region Standorte, die nach heutigem Stand des Wissens als regionale VIV zu werten sind, die im RGSK TOW zurzeit aber nicht aufgeführt werden<sup>1</sup>. Sollte sich diesbezüglich in der Umsetzungsperiode des RGSK TOW 2. Generation Änderungsbedarf ergeben, ist dies im Einzelfall mit der zuständigen kantonalen Fachstelle zu klären.

### 2.2.5 ESP-Standorte

In der Region Thun-Oberland West befinden sich drei Entwicklungsschwerpunkte des Kantons Bern:

ESP Thun Nord	Arbeiten (Premium ESP-Standort)
ESP Thun Bahnhof	Dienstleistung
ESP Steffisburg Bahnhof	Arbeiten

Der Entwicklungsschwerpunkt Uetendorf wurde aus dem kantonalen ESP-Programm entlassen, da er weitgehend realisiert ist.

Die Massnahmen zur Umsetzung und Förderung der drei kantonalen Entwicklungsschwerpunkte sind im Kapitel 5.1 unter E 1.1, E 2 und E 3 ausführlich erläutert.

## 2.3 Siedlung Referenzzustand 2030

### 2.3.1 Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2030

Das Szenario zur Bevölkerungsentwicklung bis 2030 entspricht den Entwicklungsprognosen gemäss kantonalem Richtplan 2030. Für die Berechnung wurde ausgehend von der ständigen Bevölkerung 2012 die prozentuale Entwicklung gemäss Raumtyp pro Gemeinde bis 2030 hochgerechnet. Die prognostizierten Bevölkerungszahlen pro Gemeinden wurden anschliessend in den Teilregionen zusammengezählt, worauf hin die die absoluten und prozentualen Veränderungen 2012-2030 berechnet wurden.

---

<sup>1</sup> Der Standort Heimberg wurde mit einem Beschluss des ERT im Jahr 2005 zugunsten von Thun Süd aufgegeben. Auch nicht aufgeführt wird der Standort Schulstrasse in Thun (Coop/Kunz), da er nie im regionalen Richtplan Verkehrsintensive Standorte aufgenommen und somit auch nicht ins RGSK 1. Generation überführt wurde. Mittels Infrastrukturvertrag ist für den Standort ein Fahrtenkontingent von über 2'000 Fahrten pro Tag bewilligt, das zurzeit aber nicht ausgeschöpft wird. Im Rahmen der aktuell laufenden Ortsplanungsrevision in Thun wird auch eine Gesamtverkehrsstudie erarbeitet. Die VIV-Standorte in Thun sollen als Ergebnis daraus in einer nächsten Generation RGSK abschliessend definiert werden.



<i>Raumtyp gemäss kantonalem Raumkonzept</i>	<i>Gemeinden TOW</i>	<i>Bevölkerungsentwicklung in den nächsten 15 Jahren</i>
Zentren 1. und 2. Stufe (Z)	Thun	+12 %
Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (UK)	Heimberg, Steffisburg, Spiez	+11 %
Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete und Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (Z34)	Diemtigen, Erlenbach, Frutigen, Saanen, Zweisimmen	+10 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie regionale Tourismuszentren 4. Stufe (AG)	Adelboden, Hilterfingen, Kandersteg, Lenk, Oberhofen, Seftigen, Uetendorf, Uttigen	+8 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete (ZL)	Aeschi, Amsoldingen, Blumenstein, Burgstein, Därstetten, Fahrni, Forst-Längenbühl, Gurzelen, Heiligenschwendi, Krattigen, Oberwil, Pohlern, Reichenbach, Reutigen, Schwendibach, Sigriswil, Stocken-Höfen, Thierachern, Uebeschi, Wattenwil, Wimmis, Zwieselberg	+4 %
Hügel- und Berggebiete (HB)	Boltigen, Buchholterberg, Eriz, Gsteig, Homberg, Horrenbach-Buchen, Kandergrund, Lauenen, Oberlangenegg, St. Stephan, Teuffenthal, Unterlangenegg, Wachseldorn	+2 %

Tabelle 8 Massgebende Bevölkerungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan 2030  
Quelle: Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, RRB 1032/2015 vom 2.9.2015

<i>Region / Teilregion</i>	<i>Bevölkerung 31.12.2012</i>	<i>Referenzzustand 2030</i>	<i>Veränderung absolut 2012-2030</i>	<i>Veränderung prozentual 2012-2030</i>
Agglomeration Thun	96'034	106'368	+ 10'334	+ 10.8 %
Entwicklungsraum Thun (inkl. Agglomeration)	128'619	140'394	+ 11'775	+ 9.2 %
Kandertal	15'688	16'891	+ 1'203	+ 7.7 %
Obersimmental-Saanenland	16'697	17'958	+ 1'261	+ 7.6 %
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>161'004</b>	<b>175'243</b>	<b>+ 14'239</b>	<b>+ 8.8 %</b>

Tabelle 9 Bevölkerungsentwicklung 2012-2030 Region Thun-Oberland West nach Teilregionen  
Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2012, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030

Daraus wird ersichtlich, dass für die Gesamtregion ein Bevölkerungswachstum von + 8.8 % erwartet wird. Dies entspricht etwa dem gesamtkantonalen Wachstum von 9% aus dem kantonalen Richtplan 2030 resp. dem für den Kanton Bern errechneten Bevölkerungsszenario hoch des BFS aus dem Jahr 2011.

In den Teilregionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland wird eine Bevölkerungszunahme um 7.7% resp. 7.6% erwartet. Für den Entwicklungsraum Thun wird von einer Bevölkerungsentwicklung von +9.2% ausgegangen, wobei die erwartete Zunahme in der Agglomeration Thun bei +10.8% liegt.

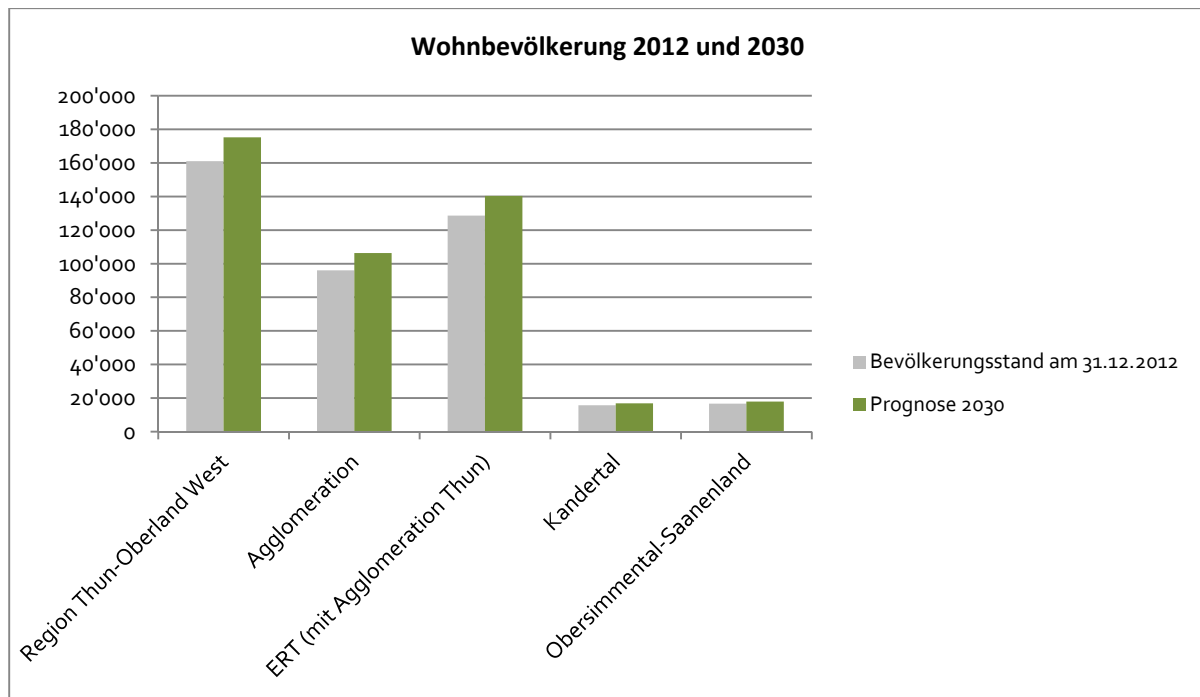


Abbildung 11 Wohnbevölkerung 2012 und Prognose 2030  
Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2012, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030

Gemäss den Strukturdaten aus dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern wird von einem leicht höheren Bevölkerungswachstum für die gesamte Region TOW ausgegangen (+11.6 %). Das Szenario leitet sich aus den folgenden Grundlagen ab:

- Strukturdatenset 2030 des Nationalen Personenverkehrsmodells (NPVM);
- Bevölkerungsprognosen BFS und darauf aufbauend die kantonalen Bevölkerungsprojektionen von D. Horning (aktualisierte Projektionen 2012);
- Überarbeitetes Szenario Mittel der BFS-Bevölkerungsprojektion aus dem Jahr 2014 (Aktualisierung des Szenarios AR-00-2010);
- Gemeindetypologien und Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung basierend auf dem Richtplan;
- Aufstellung der Arbeits- und Wohnschwerpunkte, inkl. Hektarangaben, aus den regionalen Richtplänen (RGSK) und Entwicklungsschwerpunkte (ESP) aus dem kantonalen Richtplan.

Für die gesamte Region TOW ergibt sich aus den beiden Szenarien eine Differenz von rund 2.8% oder 4'440 Einwohner. Für die einzelnen Gemeinden sind die Abweichungen zum Teil sehr viel höher. In der Stadt Thun wird beispielsweise im GVM von einem Wachstum von +8'000 Einwohnern bis 2030 ausgegangen. Nimmt man die Zielsetzung des kantonalen Richtplans als Grundlage, sind es nur rund 5'200 zusätzliche Einwohner. Die Unterschiede ergeben sich aufgrund der viel differenzierteren Betrachtung der einzelnen Gemeinden im GVM.

Da für die Siedlungsentwicklung das Zielszenario aus dem Richtplan relevant ist, wird dieses als Grundlage für den Referenzzustand 2030 im RGSK TOW 2. Generation verwendet.

### 2.3.2 Beschäftigtenentwicklung 2012 - 2030

Der kantonale Richtplan 2030 rechnet mit einer Entwicklung der Beschäftigten im gleichen Rahmen wie die Bevölkerungsentwicklung. Das heisst über die gesamte Region Thun-Oberland West wird eine Zunahme der Beschäftigten um +8.8 % oder absolut um 5'333 Vollzeitäquivalente erwartet.

Die grösste Zunahme der Beschäftigten wird in der Agglomeration Thun erwartet (+ 3'923 VZÄ, was etwa 75% der Gesamtwachstums der Region TOW entspricht). Im übrigen Perimeter des Entwicklungsraums Thun steigt die Anzahl der Beschäftigten um 203, im Kandertal um 495 und in der Region Obersimmental-Saanenland um 708 Vollzeitäquivalente.

	Beschäftigte (VZÄ) 2012	Beschäftigte (VZÄ) 2030	Veränderung absolut 2012-2030	Veränderung prozentual 2012-2030
Agglomeration Thun	36'321	40'244	+ 3'923	+ 10.8 %
Entwicklungsraum Thun (inkl. Agglomeration)	44'852	48'978	+ 4'126	+ 9.2 %
Kandertal	6'429	6'924	+ 495	+ 7.7 %
Obersimmental- Saanenland	9'321	10'029	+ 708	+ 7.6 %
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>60'602</b>	<b>65'931</b>	<b>+ 5'329</b>	<b>+ 8.8 %</b>

Tabelle 10 Beschäftigte 2012 und 2030  
Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 012 und kantonaler Richtplan 2030

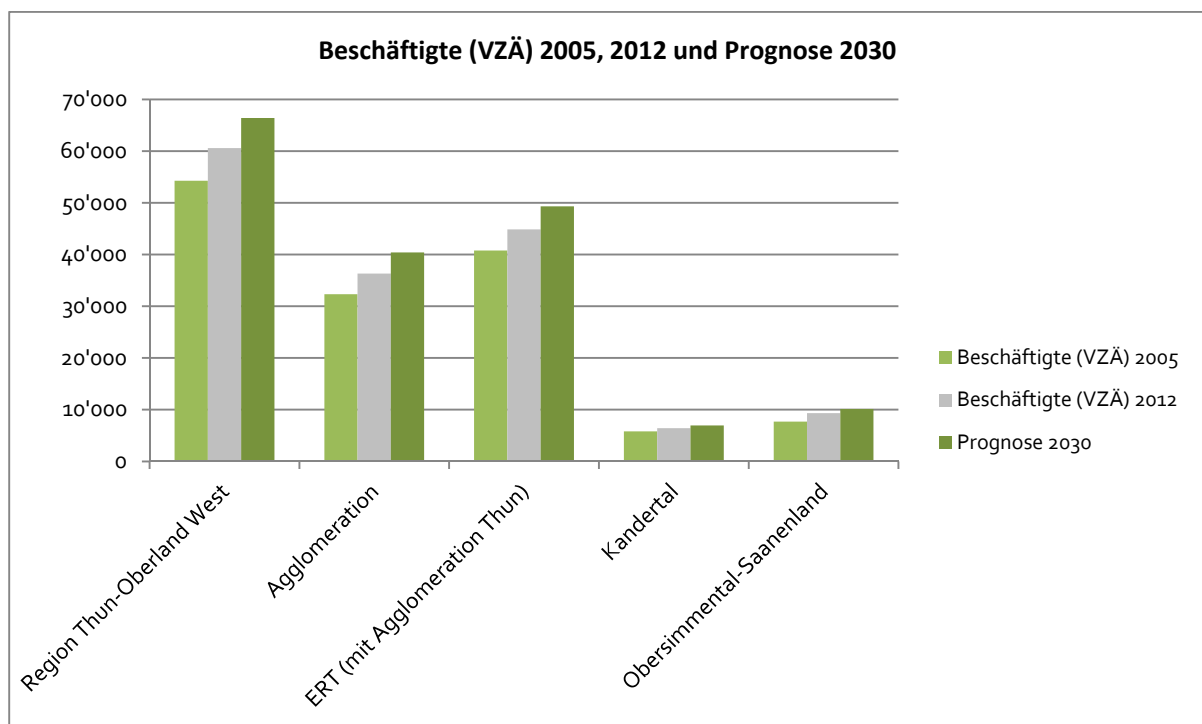


Abbildung 12 Beschäftigte 2005, 2012 und 2030  
Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 012 und kantonaler Richtplan 2030

### 2.3.3 Siedlungsentwicklung bis 2030

Die Ermittlung des 15-jährigen Wohnbaulandbedarfs orientiert sich an den Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan 2030 (Massnahmenblatt A\_01).

Insgesamt wird das Wachstum des Siedlungsgebiets im Kanton Bern bis 2039 auf zusätzliche 1'400 ha begrenzt. Das Siedlungsgebiet soll demnach nur halb so stark wachsen wie die Bevölkerung resp. die Beschäftigten. Eine Konzentration des Wachstums soll dadurch erreicht werden, dass 75% des Siedlungswachstums in die urbanen Kerngebiete, in die Agglomerationen und auf die Entwicklungsachsen gelenkt werden.

Als Ausgangslage für die Berechnung des theoretischen Baulandbedarfs dienen demnach die unterschiedlichen Wachstumsziele und Dichterichtwerte der sechs Raumtypen (vgl. Tabelle 11).

Für die Berechnung des tatsächlichen Baulandbedarfs werden vom theoretischen Baulandbedarf in allen Gemeinden die Baulandreserven (unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen, WMK) abgezogen. In denjenigen Gemeinden, deren Dichte unter dem Richtwert des jeweiligen Raumtyps nach Richtplan liegt, werden zusätzlich die Nutzungsreserven innerhalb der überbauten WMK zu 1/3 abgezogen (vgl. Kap. 2.2.3). Damit bezieht das Modell auch das Innenentwicklungspotenzial mit ein.

<i>Raumtyp</i>	<i>Anzahl Gemeinden TOW</i>	<i>Bevölkerungs-entwicklung</i>	<i>Richtwert Dichte</i>	<i>Zusätzliche Raumnutzer bis 2028</i>	<i>Theoretischer Wohnbaulandbedarf</i>
Zentren 1. und 2. Stufe (Z)	1	+ 12 %	158 RN/ha	6'832	46.1 ha
Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (UK)	3	+ 11 %	85 RN/ha	3'946	52.2 ha
Zentren 3. ausserhalb des urbanen Kerngebiets und Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse (Z34)	5	+ 10 %	57 RN/ha	2'661	47.3 ha
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen und regionale Tourismuszentren 4. Stufe (AG)	8	+ 8 %	53 RN/ha	2'348	44.3 ha
Zentrumsnahe ländliche Gebiete (ZL)	22	+ 4 %	39 RN/ha	1'383	35.5 ha
Hügel- und Berggebiete (HB)	13	+ 2 %	34 RN/ha	224	6.6 ha
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>52</b>			<b>17'393</b>	<b>232 ha</b>

Tabelle 11 Theoretischer Wohnbaulandbedarf bis 2028

Für die gesamte Region Thun-Oberland West hat der Kanton Bern in der Erarbeitung des Richtplans 2030 ein Wachstum bis 2028 um 17'393 Raumnutzer<sup>1</sup> berechnet. Geteilt durch die entsprechenden Dichtewerte pro Raumtyp ergibt sich so ein theoretischer Wohnbaulandbedarf von insgesamt 232 ha. Diese Berechnung ist eine Modellrechnung und hat lediglich hinweisenden Charakter. Für die tatsächliche Berechnung des Wohnbaulandbedarfs bei Ortsplanungsrevisionen in Gemeinden werden die entsprechenden Werte zum entsprechenden Zeitpunkt mit den aktuellsten Zahlen berechnet.

Der grösste Teil des erwarteten Siedlungswachstums, nämlich 168 ha wird im Entwicklungsraum Thun prognostiziert, davon 130 ha alleine in der Agglomeration Thun. Für die beiden Regionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland wird ein theoretischer Wohnbaulandbedarf von 29 ha resp. 35 ha berechnet.

<i>Region / Teilregion</i>	<i>Zusätzliche Raumnutzer bis 2028</i>	<i>Theoretischer Wohnbaulandbedarf</i>
Agglomeration Thun	12'413	129.9 ha
Entwicklungsraum Thun (inkl. Agglomeration)	13'986	168.1 ha
Kandertal	1'526	29 ha
Obersimmental-Saanenland	1'881	34.9 ha
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>17'393</b>	<b>232 ha</b>

Tabelle 12 Theoretischer Wohnbaulandbedarf bis 2028 in der Region Thun-Oberland West nach Teilregionen  
Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2012 und 31.12.2014, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030

<sup>1</sup> RN (Raumnutzer) = Einwohner und Beschäftigte in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen

## 2.4 Verkehr Ist-Zustand

### 2.4.1 Analyse Ist-Zustand Agglomeration

#### Agglomerationsvergleich

Die Agglomeration Thun im Vergleich mit ausgewählten mittelgrossen Agglomerationen:

Agglomeration	Wohnbevölkerung (2011)	Siedlungsfläche [m <sup>2</sup> ] pro Einwohner	Siedlungsdichte [Einwohner pro bewohnte ha]	Modal Split ÖV/MIV (nach Distanz)	PW je 1000 Einwohner
Thun	94'700	300	33	63%	480
Biel - Bienne	92'800	270	40	69%	458
Chur	69'300	345	40	61%	481
Fribourg	103'000	389	27	74%	500
Aarau	86'400	346	29	72%	522

Tabelle 13 Agglomeration im Vergleich,  
Quelle: ÖV-Konzept Stadt Thun 2014; Monitoring Agglomerationsprogramme, ARE (2009)

Die Agglomeration Thun ist bevölkerungsmässig die zweitgrösste Agglomeration im Kanton Bern. Der PW-Besitz ist vergleichsweise im Mittelmass. Die Agglomeration weist eine durchschnittliche Siedlungsdichte und Siedlungsfläche pro Einwohnende aus.

Wie bereits im ersten RGSK erhoben liegen die grössten Entwicklungspotentiale innerhalb der Agglomeration in Thun und Steffisburg. Die Verdichtungspotentiale liegen an gut erschlossenen Lagen in Thun, Steffisburg und Spiez.

Die stärksten Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung gehen von den Entwicklungen im ESP Thun Nord und von den Flächenreserven in Steffisburg und Thun SW aus (Quelle: ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, 2014).

#### Erkenntnisse aus der Mikrozensusauswertung 2010

Das Mobilitätsverhalten der in der Agglomeration Thun wohnhaften Personen ist geprägt durch eher weite Tagesdistanzen, die sich wahrscheinlich vor allem auf den (überregionalen) Arbeitsverkehr mit starker Ausrichtung nach Bern zurückführen lassen. Diese Wege werden im Vergleich zu anderen Agglomerationen öfter per ÖV zurückgelegt. Dies erklärt auch die hohe GA-Besitzrate (Agglomeration Thun 21%; vgl. Kt. Bern 16%, CH 10%). Im regionalen / lokalen Verkehr hat der ÖV wohl eine weniger grosse Bedeutung, was sich auch in der tiefen Verbundsabo-Besitzrate zeigt. Das Problem hier dürfte die überdurchschnittliche Verfügbarkeit von Auto-Parkplätzen am Arbeitsort sein (sehr hoher Anteil Gratis-Parkplätze: 50%; vgl. Agglomeration Bern 37%). Potenzial für den LV (inkl. Kombination mit ÖV) besteht durch die überdurchschnittliche Velo-Verfügbarkeit (Quelle: ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, 2014).

#### Erkenntnisse aus dem Mobilitätsverhalten

Allgemeine Erkenntnisse lassen sich aus dem Entwicklungen im Mobilitätsverhalten erkennen:

Anzahl Wege/Person:

- Die durchschnittliche Anzahl Wege pro Tag pro Person von 3.4 ist relativ beständig.
- Die Distanz pro Person und Tag dürfte weiterhin zunehmen (abhängig vom Infrastruktur- bzw. Angebotsausbau).

Faktor Alter:

- Ab 65 Jahren nehmen die Anzahl Wege, die Tagesdistanz und Wegzeit stetig ab.
- Mit steigendem Alter nimmt die Bedeutung des Fussverkehrs stark zu. Der ÖV bleibt bei der älteren Bevölkerung zwar ein beliebtes Verkehrsmittel, relativ betrachtet steigt die MIV-Affinität aber stärker, insbesondere in der Altersklasse zwischen 65 und ca. 75 Jahren.

Faktor Generation:

- Der Führerscheinbesitz der Personen ab 65 wird weiterhin zunehmen (Kohorteneffekt).
- Der Führerscheinbesitz wird allgemein aber eher abnehmen. Dies zeigt sich in einem verzögerten Erwerb bzw. rückläufigen Führerscheinbesitz der Jungen bei gleichzeitiger Zunahme des ÖV-Abo-Besitzes. Verlängert sich die Phase der autofreien Lebensjahre nach hinten, ist von einer weniger gewohnheitsbedingten Autonutzung, sondern von einem pragmatischeren, situativen Umgang mit den Mobilitätswerkzeugen auszugehen.

Diese Entwicklungsperspektiven lassen für das zukünftige Mobilitätsverhalten in der Agglomeration Thun vermuten, dass bei stagnierendem MIV-Anteil die zurückgelegten Distanzen leicht zunehmen und tendenziell das Wachstum mehr vom ÖV und LV aufgenommen wird.

**Pendlerverhalten in den Agglomerationsgemeinden**

Die verkehrsträgerübergreifende Analyse der nördlichen Agglomerationsgemeinden (Heimberg, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf) zeigt folgende Erkenntnisse für die rund 21'300 erwerbstätigen WegpendlerInnen (Daten Pendlerstatistik 2011, BFS 2016):

- Bern ist für alle Gemeinden der wichtigste Arbeitsort. Rund 35% der Wegpendler aus den Agglomerationsgemeinden arbeiten in Bern.
- An 2. Stelle ist bei allen Gemeinden die Stadt Thun.
- An 3. Stelle liegt jeweils eine andere Agglomerationsgemeinde.

		Zielgemeinde					
		Bern	Heimberg	Steffisburg	Thierachern	Thun	Uetendorf
Quellgemeinde	Heimberg	26.8%		13%	--	20.8%	3.6%
	Steffisburg	21.3%	6.3%			34.8%	2.4%
	Thierachern	15.8%	2.5%	4.2%		42.4%	5.5%
	Thun	29.9%	3%	8.6%	0.6%		3.9%
	Uetendorf	26.8%	3.5%	6.5%	0.5%	28.2%	
	Spiez	19.8%	1%	2.5%	0.2%	31.2%	1.5%

Tabelle 14 Wegpendler Ende 2011 (alle Verkehrsarten)  
Quelle: Eidgenössische Pendlerstatistik 2011, BFS 2016, gemäss STATPOP/STATENT/ AHV-Register

Im regionalen Kontext weisen die Stadt und die Agglomeration Thun einen hohen Pendleranteil in die Stadt Bern und die Agglomeration Bern aus. Aus der Stadt Thun pendeln rund 2'800 Personen in die Stadt Bern (Daten Pendlerstatistik 2011, BFS 2016).

Für das rechte Thunerseeufer lassen sich analog dazu die folgenden Erkenntnisse für die rund 3'400 erwerbstätigen WegpendlerInnen der drei Gemeinden Hilterfingen, Oberhofen und Sigriswil herauslesen (Daten der eidgenössischen Pendlerstatistik 2011; BFS 2016):

- Thun ist für alle drei Gemeinden der wichtigste Arbeitsort. Rund 35% der Wegpendler aus den drei Gemeinden arbeiten in Thun.
- An 2. Stelle ist bei allen Gemeinden die Stadt Bern (rund 20 %).
- An 3. Stelle liegt Steffisburg (rund 7 %)
- An 4. und 5. Stelle liegen jeweils die anderen Gemeinden am rechten Thunerseeufer, bei Sigriswil liegt Interlaken an 4. Stelle.

		Zielgemeinde					
		Bern	Thun	Steffisburg	Hilterfingen	Oberhofen	Sigriswil
Quelle- meinde	Hilterfingen	21.0%	35.8%	8.2%		3.0%	2.0%
	Oberhofen	16.7%	35.3%	5.9%	4.3%		4.7%
	Sigriswil	14.2%	36.5%	5.5%	2.5%	2.8%	

Tabelle 15 Wegpendler Ende 2011 (alle Verkehrsarten  
Quelle: Pendlerstatistik 2011, BFS 2016, gemäss STATPOP/STATENT/ AHV-Register).

Das Pendlerverhalten hat mit dem Lötschbergbasistunnel keine signifikante Veränderung hervorgebracht (Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels, ARE, August 2012).

### Verkehrsträgerübergreifende Erkenntnisse in der Stadt Thun

In der Stadt Thun wurden 2007 der Modal Split auf den Zugangsachsen zur Innenstadt untersucht (Herleitung RGSK 1). Aufgrund der stark radial ausgerichteten Verkehrsnachfrage aller Verkehrsträger kumulieren sich die Verkehrsströme auf den Innenstadtring. Auf den Zugangsachsen zum Innenstadtring lässt sich folgende Verteilung der Personenfahrten auf verschiedene Verkehrsträger abbilden (Modal Split, aus Verkehrsmodell Auswertung B+S, 2007):

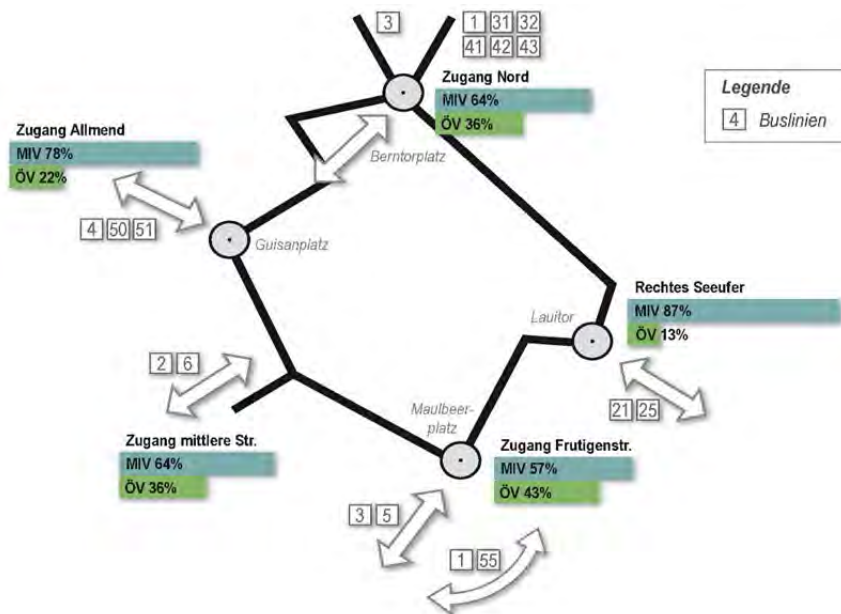


Abbildung 13 Modal Split 1: Verhältnis MIV zu ÖV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen

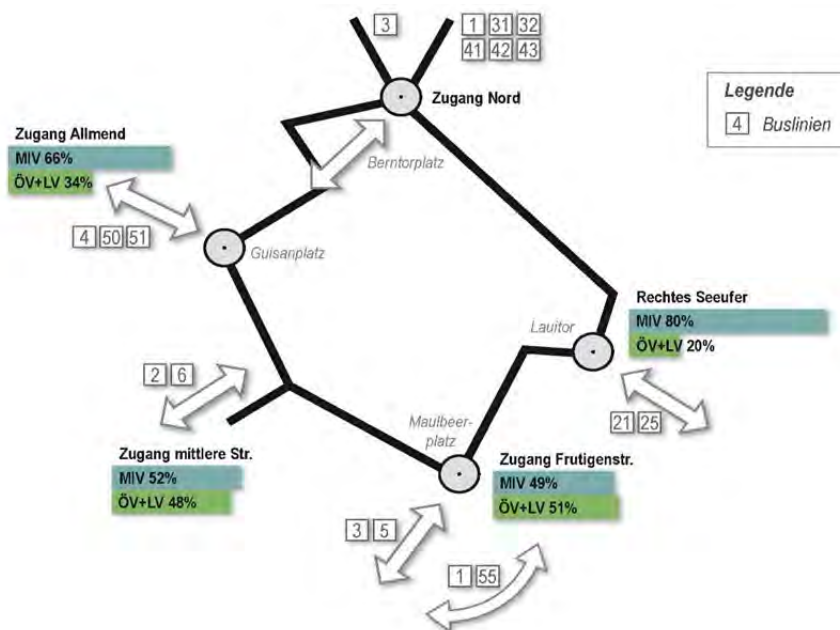


Abbildung 14 Modal Split 2: Verhältnis MIV zu ÖV+LV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Modellauswertung sind:

- Sehr starke Dominanz des MIV
- Die südwestliche Einfallsachse Frutigenstrasse weist mit der städtischen Dichte, dem guten ÖV-Angebot und der Dosierung für den MIV die beste Modal Split-Verteilung auf
- Auffallend schlechter Modal Split des rechten Seeufers

Aufgrund der Angebotsverbesserung des ÖV in den letzten Jahren und des weitgehend gesättigten Strassennetzes hat sich der Modal Split weiter leicht in Richtung ÖV und LV verschoben, insbesondere auf den Zugängen Frutigenstrasse und mittlere Strasse.

### Analyse und Erkenntnisse motorisierter Verkehr

Die wichtigsten Erkenntnisse der Zählung (2007) beim MIV:

- Massgebend für die Bestimmung der Leistungsfähigkeit ist die Abendspitzenstunde 17.00 bis 18.00 Uhr. Die Ganglinien zeigten eine Ausdehnung und Verflachung der Abendspitze, was primär als Bestätigung der Überlastung des bestehenden Strassennetzes ausgelegt werden kann oder auch auf ein verändertes Verhalten der Arbeitnehmenden hinweisen kann (z.B. flexiblere Arbeitszeiten, Home Office). Diese Entwicklung hält bis heute an.
- Der grösste Teil des Verkehrs in der Stadt Thun ist stadtbezogener Verkehr. Der Anteil an Durchgangsverkehr ist mit 16 bis 19% zu den Spitzenzeiten gering. Bedingt durch das Zählkonzept wurde der Binnenverkehr noch etwas unterschätzt. Die in der Gesamtverkehrsstudie (2003) gemachte Aussage, dass der Verkehr hausgemacht ist, hat sich bestätigt.
- Im Vergleich zum Gesamtverkehr ist der Anteil des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs eher gering. Er konzentriert sich östlich der Aare auf eine Achse und hat mengenmässig dieselbe Grösse wie der Ost-West-Durchgangsverkehr, der sich auf mehrere Achsen verteilt.

Auf der östlich der Innenstadt Thun liegenden Nord-Südachse überlagert sich der Durchgangsverkehr von und zum rechten Seeufer mit dem radialen Ziel-/Quellverkehr zur Innenstadt. Diese Achse ist seit mehreren Jahren stark ausgelastet. Nach wie vor sind in den Spitzenzeiten die Innenstadtquerungen stark überlastet und auch in den Zwischenzeiten stark ausgelastet. Durch die starke Konzentration des Ziel-Quellverkehrs auf die zwei Innenstadt-Aarequerungen sind die Zufahrtsachsen in den Spitzenzeiten überlastet. Dies führt zu immer länger andauernden Behinderungen, was sich insbesondere auf den strassengebundenen öffentlichen Verkehr negativ auswirkt (z.B. Kapazitätsengpässe, Fahrplaninstabilität wegen schwieriger Zufahrt zum Bahnhof). Eine Entlastung dieser Situation ist erst mit dem Bau des Bypasses Thun Nord und dem Einbahnring in der Innenstadt zu erwarten.



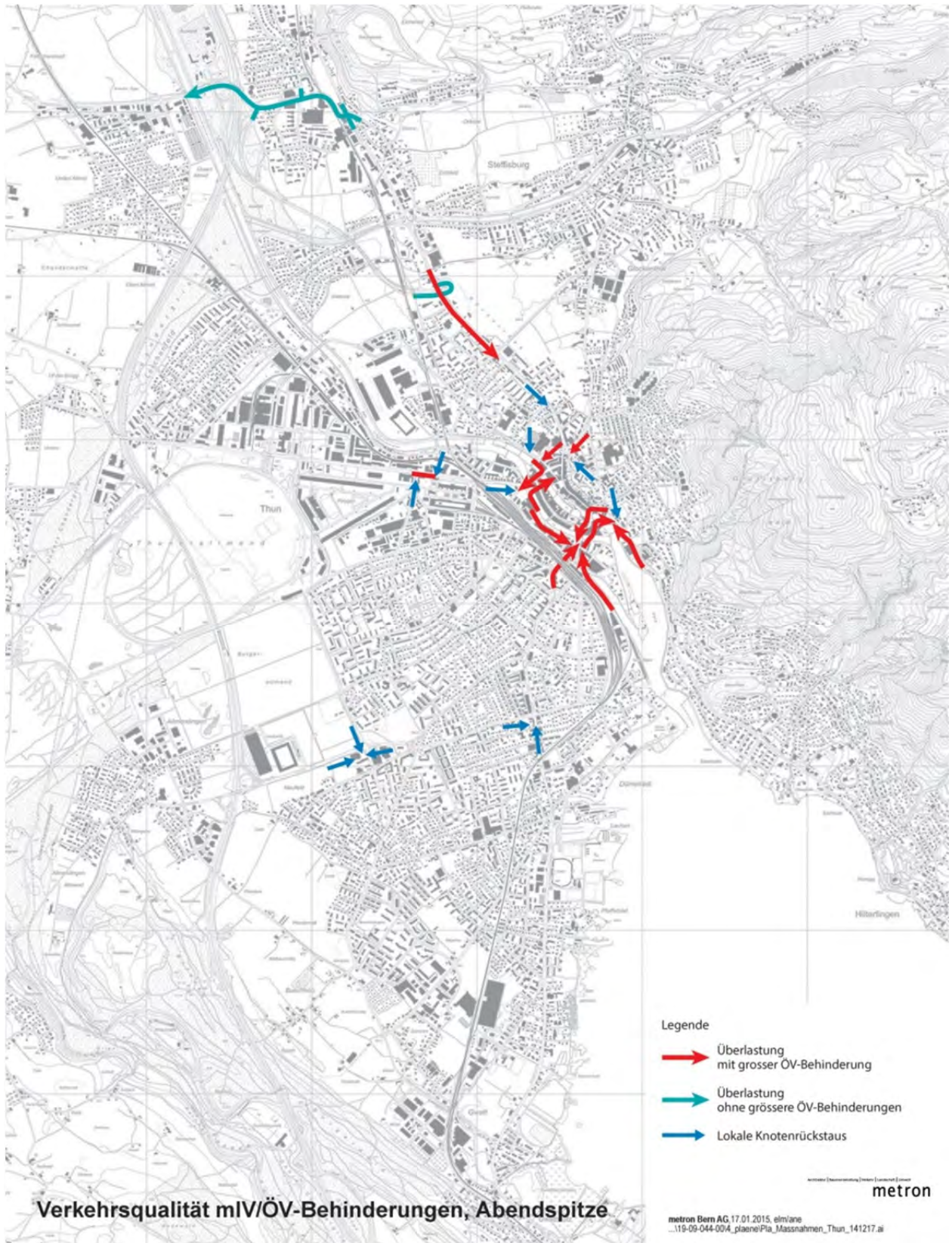


Abbildung 15 Verkehrsqualität MIV/ÖV-Behinderungen – Abendspitze (Stand 2014)

Die 2014 ermittelte Schwachstellenanalyse des strassengebundenen ÖV zeigt eine zunehmende Belastung im Innenstadtbereich von Thun.

Aufgrund der Strassendaten des BVE (Tiefbauamt des Kantons Bern, SI Oberland Nord und West, Januar 2015, DTV-Werte) und des GVM (2012, umgerechnet in DTV) können folgende Aussagen zu den Belastungsgrössen gemacht werden (vgl. auch GVM-Auswertung 2030, Kapitel 2.5.1):

- Hohe Belastung des Basisstrassennetzes im Stadtzentrum von Thun und auf den Zubringerachsen
- Ausserhalb der Stadt Thun weisen die Zubringerstrecken zur Autobahn Belastungen über 16'000 Fahrzeuge pro Tag auf (aus Richtung Heimberg und Uetendorf).
- Mit 18'800 Fahrzeugen pro Tag weist die Weststrasse zwischen der Autobahnauffahrt und Burgerstrasse ebenfalls eine sehr hohe Belastung auf (Quelle GVM).
- Die höchste Verkehrsbelastung in der Agglomeration weist die Achse Hofstetten-, Burg-, Bernstrasse auf; insbesondere zwischen dem Zubringer A6 und der Stockhornstrasse mit rund 27'900 Fahrzeugen pro Tag.
- Angrenzend an Thun weist die Staatsstrasse in Hünibach, Bereich Chartreuse, eine Verkehrsbelastung von 14'600 Fz/Tag auf. Im Bereich Hilterfingen (Schloss Hünegg) weist die Strasse rund 10'200 Fz/Tag auf, im Ortskern von Oberhofen 8'300 Fz/Tag.
- An „Spitzentagen“ (Sommer-Wochenenden) treten am Seeufer zwischen Oberhofen und Thun (in Richtung Thun) ausgedehnte Staus auf.
- Die Gwattstrasse am linken Seeufer weist im Bereich Lachenstadion 14'100 Fz/Tag auf.
- In Spiez weist die Hauptstrasse auf Höhe Einigen rund 6'700 Fz/Tag auf, die Simmentalstrasse vor dem Kreisel Thunstrasse rund 13'900 Fz/Tag, die Oberlandstrasse im Zentrumsbereich zwischen 4'100 und 5'100 Fz/Tag.

### **Umweltbedingte Belastbarkeit**

Um die Belastung des Umfeldes einer Hauptachse des Strassennetzes in die Beurteilung einzubeziehen, wurde eine grobe Abschätzung der Belastbarkeitsgrenzen einzelner Achsen vorgenommen. Die Belastbarkeitsgrenze (maximal verträgliche Belastung) wurde anhand der Kriterien Luft- und Lärmbelastung, Trennwirkung, Situation für Velo und ÖV eingeschätzt. Die effektiv vorhandene Belastung und die maximal verträglichen Belastungswerte wurden einander gegenüber gestellt.

Auf Achsen, wo eine Erhöhung der Belastbarkeitswerte durch Massnahmen notwendig ist, wird eine mögliche Verbesserung der Verträglichkeit anhand von Erfahrungswerten abgeschätzt und in der Bilanzierung berücksichtigt.

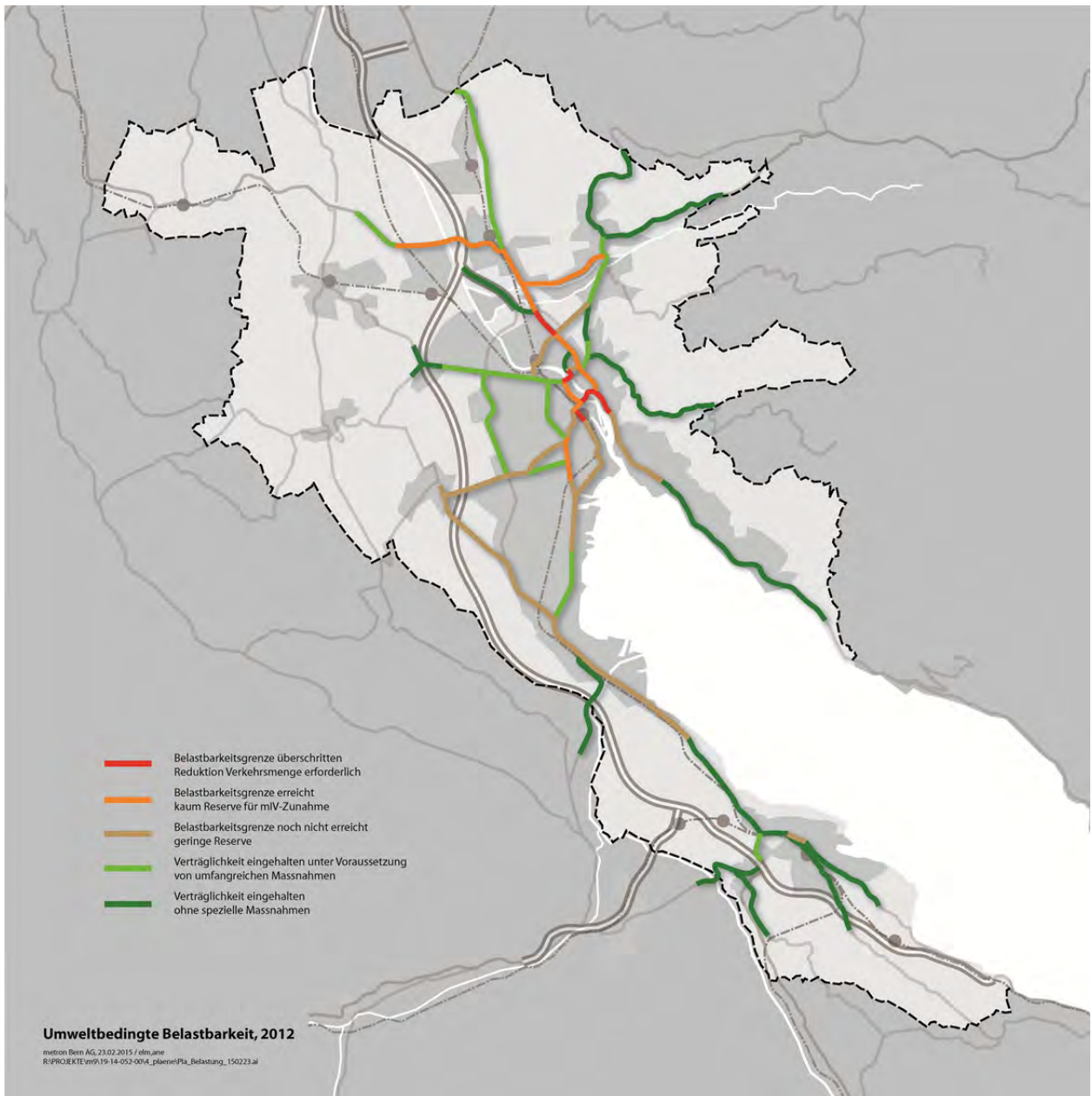


Abbildung 16 Umweltbedingte Belastbarkeit 2012

Die umweltbedingten Belastbarkeitsgrenzen haben sich in den letzten Jahren aufgrund der stetigen Verkehrszunahme an den bereits neuralgischen Stellen leicht verschärft.

In der Agglomeration Thun konnte die Verträglichkeit des motorisierten Verkehrs durch bauliche und gestalterische Massnahmen im Strassenraum verbessert werden. Ebenso wurden Lärmschutzmassnahmen realisiert. Verschiedene gebaute Beispiele nach dem „Berner Modell“ (Frutigenstrasse Thun; Mittelzone Marktgasse Innenstadt, Abschnitt Sternenplatz - Guisanplatz, Allmendstrasse, Abschnitt Guisanplatz bis Unterführung, Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse Thun; Glockentalstrasse und Unterdorfstrasse bis Zelgstrasse in Steffisburg) zeigen, dass das Ziel, den verbleibenden motorisierten Verkehr so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln, erreicht werden kann.

### Analyse und Erkenntnisse ÖV

Mit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels (2007) und den damit verbundenen Anpassungen am übrigen Schienennetz konnten die Fahrzeiten zwischen Thun und Bern im Fernverkehr um 2-3 Minuten verkürzt werden.

Die Stadt und Agglomeration Thun sind sehr gut durch die Bahn bedient: InterCity-Verbindungen nach Bern im 30-Min.-Takt, je 3 InterCity-Verbindungen nach Interlaken sowie ins Wallis pro 2 Stunden, RE-Verbindungen u.a. Richtung Emmental und die S-Bahn-Linien stellen ein sehr gutes Angebot seitens der Schiene dar.

Seit der Einführung des Fahrplans Bahn 2000 Ende 2004 haben die Frequenzen der Thuner Verkehrsbetriebe (STI) um 45 % zugenommen. Die Nachfragesteigerung belegt, die grosse Bedeutung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs in Thun und Umgebung. Die STI reagierte mit Fahrzeugneuanschaffungen mit grösseren Kapazitäten und 30% mehr angebotenen Kurskilometern gegenüber 2005.

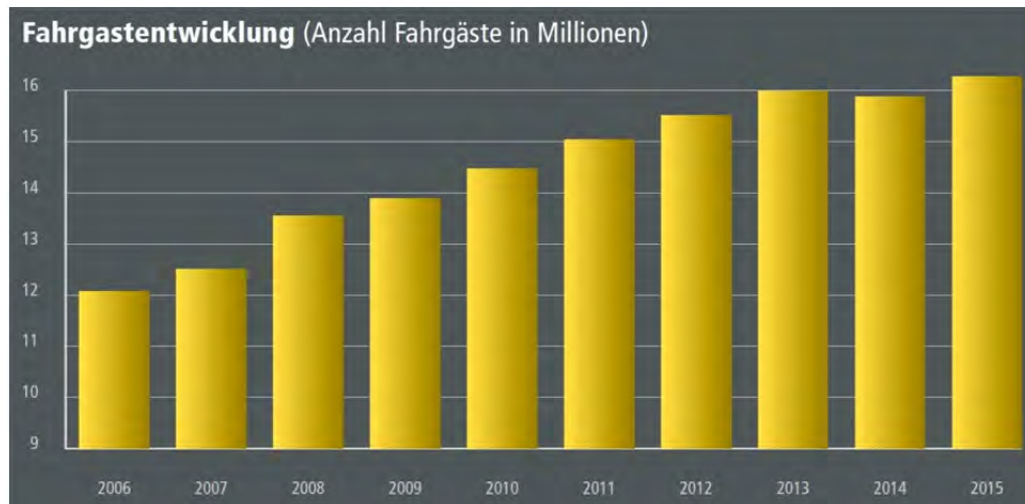


Abbildung 17 Entwicklung der Passagierzahlen STI (in Mio.)  
Quelle: Geschäftsbericht STI 2015

Die Auswertung zeigt die positiven Wirkungen des ÖV-Ausbaus im Rahmen des Massnahmenpaketes 1 der Gesamtverkehrsstudie, bzw. des AP V+S der ersten Generation. Weitere Angebotsverbesserungen, die auf die Fahrplanwechsel seit 2007/08 eingeführt worden sind - Angebotsverbesserungen in der Stadt Thun (10'-Takt auf den Hauptlinien 1, 2, 3 und 5), Busspuren Frutigenstrasse, Verbesserungen Hofstettenstrasse - sind ebenfalls bereits spürbar. Die weiteren Linien des Stadtbusnetzes (4 und 6) fahren zurzeit noch im 15-Min.-Takt. Die Fahrgastfrequenzen der STI stiegen seit 2004 jährlich um rund 5%. Im Jahr 2015 wurde die 16 Millionen-Marke überstiegen und erstmals rund 16.3 Mio. Fahrgäste befördert.

Rund 80% aller Fahrten enden in der Innenstadt Thun oder am Bahnhof oder beginnen dort. Linien mit starkem Wachstum sind die Strecken mit 10-Minuten-Takt und die Linie entlang des rechten Thunerseeufers. Das stärkste Wachstum verzeichnete die Linie 3 Richtung Allmendingen seit der Einführung des 10-Min.-Takt im Dezember 2011. Die höchste Fahrgastfrequenz seit mehreren Jahren hat die Linie 1 Steffisburg - Thun - Spiez.

Auf der rechten Thunerseeeseite beförderten die Eilkurse zwischen Thun und Sigriswil 2013 rund 9.4% mehr Fahrgäste als im Vorjahr. Die vielen Besucher der neuen Panoramabrücke in Sigriswil trugen wesentlich zu dieser Nachfrageerhöhung bei.

Dem **Bahnhof Thun** kommt funktional eine sehr hohe Bedeutung als Verknüpfungspunkt Bahn - Bus, aber auch als "Terminal" des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs zu. Durch die starke Entwicklung des Busliniennetzes in den letzten Jahren (insb. Taktverdichtungen) ist die Bus-Infrastruktur (Anzahl Haltekanten) bereits heute über ihre Möglichkeiten hinaus ausgelastet; es bedarf verschiedener betrieblicher Massnahmen, um das Fahrplanangebot überhaupt abwickeln zu können.

2012 wurde die Planung am **ESP Bahnhof Thun** begonnen. Ausgehend von Nutzungs- und städtebaulichen Überlegungen wurden auch erste Ideen zur ÖV-Drehscheibe Bahnhof entwickelt. Im Lauf der Bearbeitung zeigte sich immer mehr, dass trotz der Erweiterungsmöglichkeiten die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsmittel in gewisser "Konkurrenz" stehen. Vor allem die enge zeitliche Abstimmung von Bahn und Bus und die daraus resultierenden Anforderungen an Haltekanten bzw. Abstellmöglichkeiten wurden vor diesem Hintergrund teilweise in Frage gestellt. In einer ersten Phase wurden Grobkonzepte zum Busbahnhof erarbeitet und deren betrieblich/technische Machbarkeit geprüft. (Quelle: ESP Bahnhof Thun, Teilbereich A: Anforderung Businfrastruktur", März 2013).

**Analyse und Erkenntnisse Fuss- und Veloverkehr Potenzial**



Abbildung 18 Wegdistanzen bis 5 km  
Quelle: Mikrozensus 2010 Auswertung für den Kanton Bern

Das Wachstumspotenzial für Fuss- und Veloverkehr ist beachtlich. Rund 72% aller Wege sind im Kanton Bern kürzer als 5 km, über die Hälfte aller Wege sogar kürzer als 2 km.

Die Agglomeration von Thun ist kompakt, viele wichtige Ziel- und Quellorte befinden sich innerhalb von guten Velodistanzen auf relativ flachem Terrain.

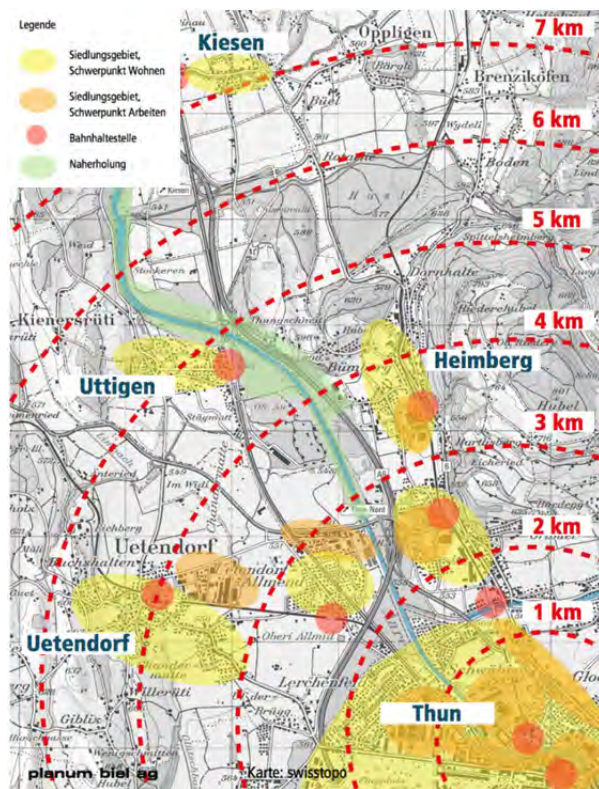


Abbildung 19 Distanzen ausgehend vom Zentrum Thun  
Quelle: Velokonzept Thun Nord, OIK I, 2012

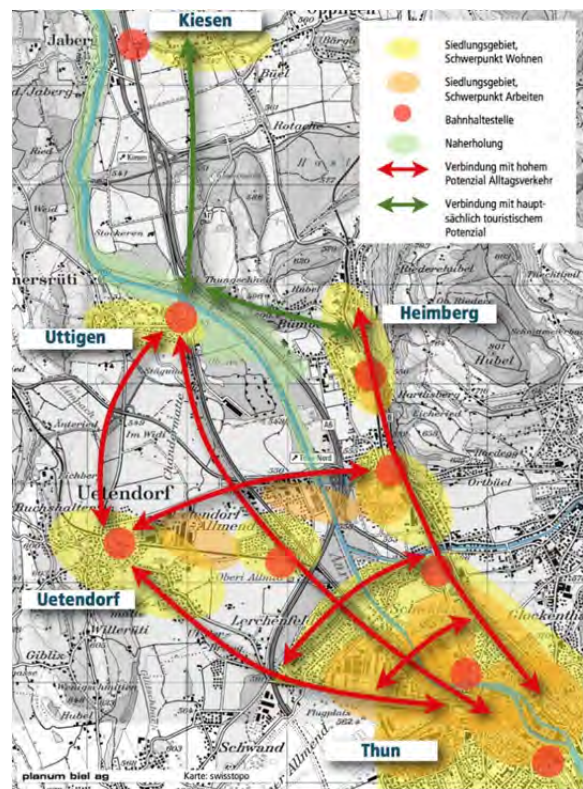


Abbildung 20 Ziel- und Quellorte; Potenziale für den Veloverkehr im Alltag

Veloverkehr

Die Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun (2003), die daraus entwickelten Massnahmenpakete, insbesondere für die ersten beiden Agglomerationsprogramm Thun bilden weiterhin die Grundlage für die zu erstellenden Massnahmen im Veloverkehr. Das Velokonzept Thun Nord (2012) bestätigte die grosse Wichtigkeit vom Ausbau des Rückgrats als Längsverbindung zwischen Thun (ab Schadaugebiet, Selve, Kleine Allmend, Lerchenfeld) nach Uetendorf Allmend und bis nach Uttigen für die Agglomeration. Bedeutend sind auch die verschiedenen neuen Querungen und die Verbesserungen an den bestehenden Querungen unter der Bahn und über die Aare. Hierzu ist

eine gute Koordination notwendig um eine durchgehende, zusammenhängende Verbindung zu erhalten. Einzelne Massnahmen wurden in den letzten Jahren ergänzt und punktuell angepasst.

Neben der Erstellung von Veloverbindungen in die Agglomeration, sind aber auch weiterhin generelle Netzwidestände für den Alltagsveloverkehr zu beheben, z.B. Veloführung an Knoten, Unterbrüche Velostreifenmarkierung, Engstellen.

Aus dem Massnahmenpaket 1 „Ausbau ÖV und LV“ wurden beim LV bisher vor allem bei Kantonsstrassenprojekten Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs umgesetzt. Zudem wurden Veloabstellanlagen in der Stadt Thun und bei verschiedenen Bahnhöfen ausgebaut. Gute Bedingungen bei Veloabstellplätzen tragen zu einer Modalsplitveränderung bei. Die Veloabstellplatzsituation beim Bahnhof Thun ist angesichts des hohen Bedarfs heute quantitativ und qualitativ ungenügend.

Die Gründe für die langsamere Umsetzung von Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs hängen möglicherweise mit den Zuständigkeiten und den strukturellen Voraussetzungen zusammen. Im Gegensatz zum MIV (Zuständigkeit OIK I) und dem ÖV (Zuständigkeit RVK) haben der Fuss- und Veloverkehr und der kombinierte Verkehr regional keine starke übergeordnete Struktur. Die Zuständigkeit liegt bei den Gemeinden. Nicht zuletzt aufgrund der lang andauernden Zeit bis zur Umsetzung von Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen wurde in der Stadt Thun die Städte-Initiative initiiert. Im Bereich des Bahnhofs Thun bestehen grosse Abhängigkeiten zu den Planungen der SBB.

#### Fussverkehr

In den letzten Jahren wurden Verbesserungsmassnahmen in den Quartieren der Stadt Thun und der Agglomerationsgemeinden umgesetzt (z.B. Tempo 30 Zonen). 2011 wurde mit dem Uferweg Bahnhof - Schadau ein grosser Teil des AP<sub>1</sub>-Projektes Wegverbindung Bahnhof - Lachen erstellt. Die Fortsetzung ist derzeit in Projektierung.

Die innerörtlichen Fusswegnetze sollen im Rahmen der örtlichen Planungen ausgebaut werden. Sie werden im RGSK nicht bearbeitet. Zu überprüfen sind eventuell weitere Fussverkehrsmassnahmen mit regionalem Charakter in der Stadt Thun.

Wichtig sind:

- Sichere, zusammenhängende und attraktive Fusswege zu den wichtigen Einrichtungen und ÖV-Haltestellen
- Verbesserung Aufenthaltsqualität auf Strassen und Plätzen

#### Städte-Initiative Thun

In der Stadt Thun wurde im Oktober 2016 die Umsetzung der Städte-Initiative Thun durch den Stadtrat angenommen. Sie hat zum Ziel, dass ein allfälliger Mehrverkehr in Zukunft primär mittels ÖV, Velo- und Fussverkehrs abzuwickeln ist. Neben einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs sollen dazu ein attraktives und sicheres Fusswegnetz sowie durchgängige und direkte Velorouten konsequent umgesetzt werden.

#### **Analyse und Erkenntnisse Kombinierte Mobilität / Mobilitätsmanagement / Güterverkehr**

Kombinierte Mobilität und Mobilitätsmanagement setzen bei den Verkehrsbedürfnissen an und wollen die Nachfrage beeinflussen.

Folgende Umsetzungen sind erfolgt:

- Parkplatzbewirtschaftung
- Park + Ride und bei Bike + Ride
- Mobilitätsmanagement
- Produktentwicklungen (siehe Mobilitätsset)
- Kommunikation
- Mobility CarSharing
- Veloverleihsystem (VeloSpot Thun; Eröffnung Sept 2014 mit 84 Velos an 14 Standorten)

Das Mobility CarSharing hat sich zu einem wichtigen Bestandteil der kombinierten Mobilität entwickelt.

Beim P+R und B+R hat der Kanton Vorgaben für die Umsetzung erstellt. Die Massnahmen für die Umsetzung wurden 2011 erarbeitet.

Die Stadt Thun hat ihre bereits existierenden Ansätze zum Mobilitätsmanagement in einen regionalen Ansatz überführt. Der Entwicklungsraum Thun liess 2013 ein Mobilitätsmanagementkonzept für die Agglomeration ausarbeiten, um die Umsetzungen koordinierter und flächendeckender ausführen zu können. Im Aufbau ist eine Koordinationsstelle Mobilität, die neue Mobilitätsdienstleistungen initiiert und vorhandene verbessert für bestimmte Zielgruppen (Bsp. Mobilitätsmanagement in Unternehmen) und in enger Abstimmung mit den Gemeinden.

Die Arbeit, die auch Marketing, Information, Controlling und Beratungen beinhaltet wird voraussichtlich 2015 aufgenommen.

Die Städte-Initiative Thun verankert auch die Förderung der kombinierten Mobilität und des Mobilitätsmanagements.

Beim Güterverkehr wurden zwei Koordinationsprojekte realisiert. Es wurden Massnahmen entwickelt und umgesetzt mit dem Ziel Fahrten zu koordinieren und zu vermeiden. Die umgesetzten Massnahmen zeigen vor allem in der Innenstadt von Thun noch keine grossen Wirkungen. Es fehlen verstärkte flankierende Massnahmen (z.B. zeitliche und örtliche Einschränkungen).

### 2.4.2 Analyse Ist-Zustand ländlicher Raum

#### Analyse und Erkenntnisse motorisierter Verkehr

Im Simmental und Kandertal bilden die jeweiligen Korridorstudien, die Schwachstellenanalyse und die Untersuchung der Unfallschwerpunkte gute Grundlagen für die Analyse und Herleitung der Massnahmen.

Da auf dem Strassennetz an „Normaltagen“ (über 300 Tage im Jahr) kaum Kapazitätsprobleme bestehen, können Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit zwischen Siedlung und Verkehr (insbesondere Lärmbelastung) im baulichen und gestalterischen Bereich ansetzen. An wenigen „Spizentagen“ (rund 10-20 Saisonwochenenden) ist das regionale Verkehrsnetz im Kandertal und Simmental stark überlastet. So besteht beispielsweise in Lenk eine DTV-Belastung von rund 3'000 Fz/Tag, während in der Saison der Wert zeitweise auf 5'000 Fz/Tag steigt. Um diese Probleme zu entschärfen, sind ergänzende Massnahmen in Richtung eines aktiven Verkehrs- und Staumanagements erforderlich.

Im Kandertal kommt es zu einer Überlagerung des Transitverkehrs (Verbindung der beiden Nationalstrassen A6 und A9) mit dem Lokalverkehr und dem Freizeit- und Tourismusverkehr. Von den Ortsdurchfahrten sind insbesondere der bahngrenzende Bereich von Reichenbach und ein Teil von Frutigen betroffen.

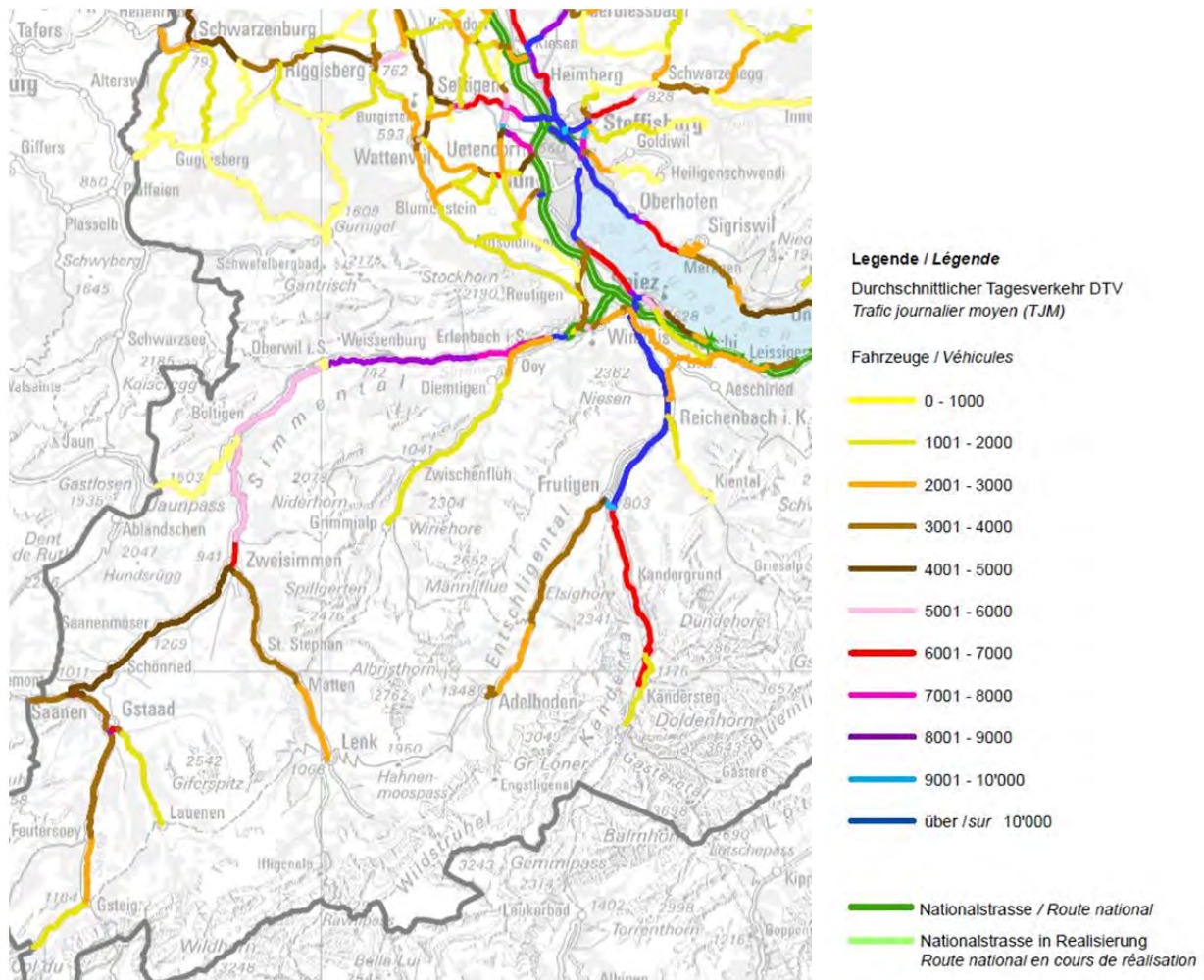


Abbildung 21 Verkehrsbelastung 2012, Quelle TBA

Strassendaten des BVE (Tiefbauamt des Kantons Bern, SI Oberland Nord und West, Januar 2015, DTV-Werte):

- Die Frutigenstrasse Richtung Kandertal weist rund 13'500 Fz/Tag auf.
- Die Strasse Richtung Simmental weist nach Wimmis rund 9'900 Fz/Tag auf.

Auch in den Dörfern im ländlichen Raum konnte die Verträglichkeit des motorisierten Verkehrs durch bauliche und gestalterische Massnahmen im Strassenraum verbessert werden. Dies sind insbesondere Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

### **Analyse und Erkenntnisse ÖV**

Das Kandertal und das Simmental / Saanenland sind durch die Zugsanbindung gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Verschlechtert hat sich die Situation seit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels für Frutigen (und damit auch für Adelboden), weil die IC-Züge dort nicht mehr halten. Das Simmental und die übrigen Ortschaften im Kandertal mit Bahnanbindung (Kandersteg, Reichenbach) sind hingegen dank den neuen direkten Regionalexpress-Verbindungen („Lötschberger“) besser und häufiger mit den Agglomerationen Thun und Bern verbunden.

Der Bericht "Verkehrliche und räumliche Auswirkungen des Lötschberg-Basistunnels (Bericht ARE, 20. August 2012) zeigt folgendes: Vor Eröffnung des Lötschberg-Tunnels betrug die Nachfrage 2007 auf dem Scheiteltunnel rund 7'600 Personen/Tag. Auf dem Querschnitt Lötschbergtunnel (Scheiteltunnel und Basistunnel) betrug die Nachfrage 2011 durchschnittlich 13'200 Personen/Tag (ca. 12'000 auf Basistunnel). Die Zunahme der Fahrten gegenüber 2007 betraf ca. 74% (+ 5'600 zusätzlichen Personen/Tag) wobei die Zunahme erheblich durch den Freizeitverkehr erfolgte. Der relative Anteil Arbeit/Ausbildung nahm von 5% auf 9% aller Fahrten zu. Der LBT führte zu einer Reduktion von 320 PW-Fahrten pro Tag. In der Nacht wird aufgrund der Verlagerung von ca. 70% der Güterzüge bei annähernd gleichen Zugzahlen eine wesentliche Lärmreduktion entlang der Bergstrecke erzielt.

### **Analyse und Erkenntnisse Fuss- und Veloverkehr**

Das Potential im ländlichen Raum ist kleiner als in der Agglomeration. Wichtige Punkte für die Entwicklung des Massnahmenbedarfs sind:

- Schulwegsicherung
- Sicherheit und Aufenthaltsqualität in den Gemeinden
- Die touristischen Routen und die Sicherheit der Ausweichrouten auf dem übergeordneten Netz

Im Simmental / Saanenland und im Kandertal wurden die jeweiligen Korridorstudien einbezogen.

Gegenstand der Planung waren primär das Kantonsstrassennetz und die Radwege in Kantonseigentum. In die Planung eingeschlossen sind Gemeindestrassen, über welche wichtige Alltags-Veloverbindungen mit kantonaler Netzfunktion führen, beschränkt auf Routen und Massnahmen für den Alltagsverkehr. Nicht enthalten sind der Freizeitverkehr, der kombinierte Verkehr inkl. Bike + Ride sowie Abstellanlagen. Der Kantonale Richtplan Veloverkehr bildete die Grundlage für den Massnahmenbedarf im 1. RGSK, legt aber keine konkreten Massnahmen fest. Der neue Sachplan Veloverkehr des Kantons (2014) löst den kantonalen Richtplan Veloverkehr ab. Er weist in den Tälern keine physischen oder qualitativen Netzlücken für den Alltagsverkehr auf. Netzoptimierungen für den Freizeitverkehr wurden ins 2. RGSK aufgenommen (LV-W-5-b).

### **Analyse und Erkenntnisse Kombinierte Mobilität / Mobilitätsmanagement**

Die aufgeführten Aussagen bei der Agglomeration haben auch bei der ländlichen Region mehrheitlich ihre Gültigkeit. Das Potential ist aber kleiner und im Vordergrund steht beim Mobilitätsmanagement und bei der Parkplatzbewirtschaftung der touristische Verkehr mit seinen Spitzenbelastungen. Verschiedene Massnahmen Beim P+R und B+R hat der Kanton Vorgaben erstellt. Die Massnahmen für die Umsetzung wurden 2011 erarbeitet. Grundlagen fürs Mobilitätsmanagement und für die Parkierung MIV wurden im Rahmen RTEK erarbeitet.

## **2.4.3 Schwachstellen im Bereich subjektiver und objektiver Verkehrssicherheit**

### **Schwachstellenanalyse und Untersuchung Unfälle, Vorgehen**

Als Grundlage für die Agglomerationsprogramme und die RGSK wurden durch das Tiefbauamt des Kantons Bern Unfallschwerpunkte untersucht und eine umfassende Schwachstellenanalyse durchgeführt. Dabei werden die im Rahmen von Via sicura durch das Bundesamt für Strassen ASTRA entwickelte Infrastruktur - Sicherheitsinstrumente berücksichtigt.



Die in Betrieb befindlichen Strassen werden systematisch einer Sicherheitsbeurteilung unterzogen. Basierend auf ausgewiesenen Unfallschwerpunkten werden unter Anwendung des Sicherheitsinstruments Black Spot Management (BSM) Massnahmen zur Verhinderung von Unfällen definiert. Dabei werden bei Bedarf auch Sofortmassnahmen umgesetzt (vgl. Schema zur Ermittlung und Behebung von Unfallschwerpunkten im Anhang A).

Zusätzlich wird im Kanton Bern das Kantonsstrassennetz periodisch auf Schwachstellen hin überprüft. In der aktuell vorliegenden und flächendeckenden Schwachstellenanalyse wurde die Notwendigkeit und Priorität betrieblicher, baulicher und verkehrlicher Massnahmen ermittelt. Die Beurteilung erfolgte anhand einheitlicher kantonaler Kriterien und Indikatoren und wird bereits seit mehreren Jahren erfolgreich angewendet. Die Schwachstellenanalyse berücksichtigt das BSM mit der Behandlung von Unfallschwerpunkten. Bei der Schwachstellenanalyse werden zusätzlich die Verkehrssicherheit und die Gefahrenstellen auch ohne ausgewiesene Unfallschwerpunkte geprüft, um bei Bedarf verhältnismässige Verbesserungsmassnahmen zeitgerecht einleiten zu können. Das einheitliche Vorgehen der Schwachstellenanalyse wurde durch das Tiefbauamt des Kantons Bern in der Arbeitshilfe „Standards Kantonstrasse“ festgehalten und im Jahr 2011 publiziert. Die Arbeitshilfe wird mittlerweile vermehrt auch auf kommunaler Ebene in angepasster Form erfolgreich angewendet. In der Stadt Thun wird eine periodische Untersuchung des Strassennetzes bezüglich der Schulwegsicherheit vorgenommen und Schwachstellen im Rahmen laufend optimiert.

Die ermittelten Schwachstellen werden nach einer Priorisierung ins RGSK / AP aufgenommen. Für als prioritär erkannte Schwachstellen werden im RGSK / AP Massnahmen definiert (siehe entsprechende Massnahmenblätter). Im Ergebnis werden Massnahmen projektiert und durch den/die Strasseneigentümer/in realisiert. Eine Wirkungskontrolle prüft, ob die gewählten Verbesserungsmassnahmen sich als effektiv erwiesen haben und ob durch die Verbesserungsmassnahmen keine neue Gefahr entstanden ist.

#### **Unfallschwerpunkte der Agglomeration Thun und der übrigen Region TOW**

Die Unfallschwerpunkte sind aus der unten stehenden Abbildung ersichtlich. In der Grafik dargestellt sind ebenfalls die Unfallschwerpunkte ausserhalb der Agglomeration. Für die Unfallschwerpunkte werden unter Einbezug der Schwachstellenanalyse der Handlungsbedarf erhoben und entsprechende Massnahmen entwickelt.

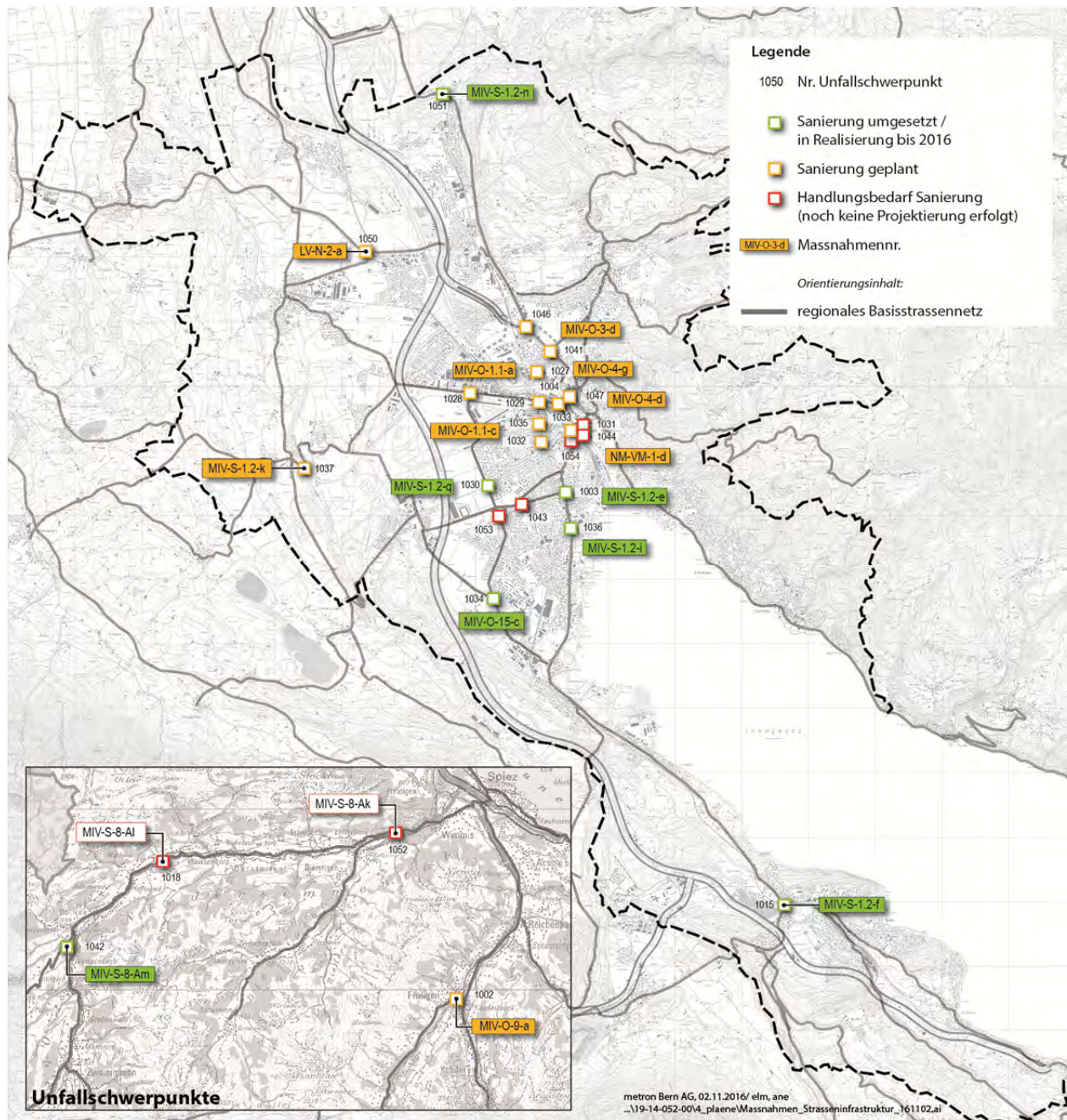


Abbildung 22 Unfallauswertung 2011 - 2013, Knoten und Strecken in der Region mit Handlungsbedarf aufgrund ungenügender Verkehrssicherheit (siehe Massnahmenblatt MIV-1.2)

Hinweis: Eine Darstellung der Ermittlung von Unfallsschwerpunkten sowie eine Übersicht zur allen Unfallsschwerpunkt im RGSK Thun-Oberland West mit Hinweisen zum Bearbeitungs- bzw. Umsetzungsstand der Sanierung befindet sich im Anhang A.

Bei grün gekennzeichneten Unfallsschwerpunkten wurde die Stelle kürzlich saniert oder die Realisierung erfolgt bis Ende 2016, bei orange gekennzeichneten Unfallsschwerpunkten ist bereits eine Sanierung geplant und in den Massnahmenblättern aufgenommen; bei rot gekennzeichneten Unfallsschwerpunkten besteht Handlungsbedarf. Bei diesen Punkten muss die Unfallursache geklärt werden. Sind die Unfälle aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen müssen die Unfallsschwerpunkte saniert werden. Untersucht werden muss ebenfalls die Unfallschwere. Erfolgen Unfälle im Kreisverkehr sind diese oft nicht so gravierend, weil in der Regel im Bereich der Kreisel sehr tiefe Geschwindigkeiten sind. Bestehende Kreisel zu verbessern ist oft schwierig. Grundsätzlich sind bei Massnahmen, die zeitlich erst in ein paar Jahren geplant sind Sofortmassnahmen zu klären.

Die Analyse der Unfallsschwerpunkte im Zeitraum 2011 – 2013 (Abbildung23) zeigt, dass sich ein Grossteil der Unfallsschwerpunkte innerhalb der Agglomeration an Knoten und innerorts ereignen. In den Tälern der Region sind vier Unfallsschwerpunkte ausgewiesen.

## Schwachstellen Agglomeration Thun und übrige Region TOW

Aus der umfassenden Schwachstellenanalyse, die der Oberingenieurkreis I 2014 durchgeführt hat, wurden innerhalb der Agglomeration und in der übrigen Region TOW mehrere Schwachstellen ermittelt. Der grösste Handlungsbedarf zeigt sich für den Veloverkehr in Längsrichtung und auf Ortsdurchfahrten, wo ebenfalls ein grosser Handlungsbedarf für den Fuss- und Veloverkehr besteht. Viele der Schwachstellen werden bereits in laufenden Projekten behandelt oder es sind bereits Massnahmen auf den entsprechenden Strecken definiert. Nach einer Prioritäten Einstufung der übrigen Schwachstellen wurden diejenigen, die in enger Abstimmung von Siedlung und Verkehr stehen, als Handlungsbedarf oder als Massnahme neu ins RGSK aufgenommen.

## 2.5 Verkehr Referenzzustand 2030

### 2.5.1 Zunahme Mobilität Schweizerischer Personenverkehr

"Im Personenverkehr wird die Verkehrsleistung bis zum Jahr 2040 gegenüber dem Basisjahr 2010 um 25% zunehmen." Zu diesem Schluss kommt das Bundesamt für Raumentwicklung in ihrer 2016 publizierten Studie zur Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs in der Schweiz. Anhand eines Referenzszenarios (Fortschreibung des aktuellen Mobilitätsverhaltens) und drei Alternativszenarien mit jeweils unterschiedlichen verkehrs- und raumordnungspolitischen Eingriffstiefen wurde untersucht, in welchem Mass sich die Verkehrsleistung von MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr bis 2040 entwickeln könnte. Grundlage für die jeweiligen Alternativszenarien sind neben infrastrukturellen Veränderungen vor allem Annahmen zum vorherrschenden Lebens-, Wohn- und Arbeitsstil der Bevölkerung: nachhaltig, individuell, rationell. In allen Szenarien resultiert eine Zunahme des Personenverkehrs von 25%. Absolut gesehen bleibt der motorisierte Individualverkehr das grösste Segment. Das grösste relative Wachstum entfällt dabei auf den öffentlichen Verkehr. Der Blick zu den Alternativszenarien zeigt jedoch, dass stärkere Initiativen im Bereich des Fuss- und vor allem Veloverkehrs in der Lage sind, den Modal Split-Anteil im Langsamverkehr signifikant zu erhöhen.

Lag das Verkehrswachstum in der Vergangenheit in der Regel über dem Bevölkerungswachstum, so wird für die Zukunft eine umgekehrte Entwicklungsdynamik erwartet. Dies beruht auf einem gewissen Sättigungseffekt (u.a. ÖV-Abo-Besitz, Wege pro Person, Motorisierungsgrad) – vor allem bei der jüngeren Generation; der stärkste Treiber bildet das Segment der jungen Rentnerinnen und Rentner.

### 2.5.2 Motorisierter Verkehr

#### Agglomeration Thun

Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons (GVM) hat innerhalb des Agglomerationsperimeters folgende Massnahmen für den Referenzzustand 2030 als gesichert angenommen:

- Thun Anschluss Thun Nord, Neugestaltung
- Thun Anschluss Thun Süd, Neugestaltung
- Thun Bypass Thun Nord, inkl. flankierende Massnahmen
- Thun Allmendstrasse/Lerchenfeldstrasse und Allmendstrasse/Militärstrasse: Knotenumbau zu Kreisel
- Thun Bälliz, Allmendbrücke und Freienhofgasse (Sinnebrücke)/Obere Hauptgasse: Einbahnregime Innenstadt
- Thun Talackerstrasse, Abschnitt Buchholzstrasse – Adlerstrasse: Begegnungszone oder Zubringerdienst
- Spiez: Ortsdurchfahrt, Umgestaltung Verkehrssicherheit Oberlandstrasse (Lötschberg- bis Kronenplatz)

Innerhalb der Agglomeration sind gemäss GVM mit folgenden Verkehrsbelastungen zu rechnen (GVM 2012/ 2030, DWV-Werte):

- Thunstrasse (Uetendorf) westlich Autobahn (18'300 / 20'900)
- Autobahnzubringer A6 (16'200 / 27'500)
- Bypass Thun Nord ( - / 18'600)
- Bernstrasse nördlich Zulg (18'300 / 20'400)
- Bernstrasse nördlich Zubringer (16'200 / 20'200)
- Bernstrasse südlich Zubringer (27'200 / 20'300)
- neue Bernstrasse ( - / 14'100)
- Stockhornstrasse (7'300 / 12'900)
- Schwäbisstrasse, westlich Kirchfeldstrasse (8'600 / 2'400)

- Burgstrasse, südlich Krankenhausstrasse (13'600 / 20'600)
- Hofstettenstrasse, nahe Lauikreisel (17'100 / 20'100)
- Hofstettenstrasse, südlich Riedstrasse (14'300 / 17'000)
- Sinnebrücke, Freihofstrasse (11'000 / 9'400)
- Aarestrasse nördlich mittlere Strasse (8'300 / 9'200)
- Aarestrasse südlich mittlere Strasse ( 5'300 / 7'300)
- Unterführung Frutigenstrasse (10'800 / 12'300)
- Frutigenstrasse, südlich Hohmadstrasse (15'000 / 17'500)
- Frutigenstrasse, südlich Seestrasse (13'100 / 15'800)
- Unterführung Mittlere Strasse (7'500 / 6'100)
- Jungfraustrasse, südlich Pestalozzistrasse (5'300 / 5'900)
- Allmendstrasse, Höhe Unterführung (7'300 / 10'300)
- Regiestrasse, Höhe Allmendstrasse (10'100 / 4'600)
- Pfanderstrasse, östlich Buchholzstrasse (11'500 / 13'300)
- Buchholzstrasse, nördlich Schulstrasse (8'400 / 11'500)
- Buchholzstrasse, nördlich Pfanderstrasse (5'100 / 6'300)

Die relativ hohen GVM-Zahlen zeigen auch, dass ein Teil des motorisierten Verkehrs hausgemacht ist (Beispiel Buchholzstrasse), insbesondere in Gebieten, wo die ÖV-Erschliessung noch ungenügend ist (Thun Süd-West).

Die Werte zeigen, dass insbesondere dem flächendeckenden Verkehrsmanagement, das durch den Bau des Bypasses umgesetzt werden kann, sowie Massnahmen im Bereich Fuss- und Veloverkehr, Mobilitätsmanagement und Parkplatzbewirtschaftung einen hohen Stellenwert eingeräumt werden muss, damit sich die Verkehrsprognose nicht gemäss dem Trend entwickelt und die Verträglichkeit langfristig sichergestellt werden kann und der öffentliche Verkehr nicht weiterhin im Stau stecken bleibt.

Massgebend ist auch inwieweit die umfassende Umgestaltung der Innenstadt Thun, die zu einer grossen Attraktivitätssteigerung führt, eine Änderung des Mobilitätsverhalten mitunterstützen kann. Thun als Stadt der kurzen Wege wird sich durch die Umsetzung der Städte-Initiative zu einer umweltfreundlicheren Stadt verändern und die Umsetzung der innenstadtnahen Parkhäusern (bis 2019) trägt dazu bei, dass Besuchende weniger die Innenstadt mit dem Auto queren müssen, sondern bereits am Innenstadtrand ihr Besorgungen in der Innenstadt starten können.

Verkehrsmodelle stellen Trendprognosen dar und berücksichtigen das überdurchschnittliche Wachstum von Freizeit- und Einkaufsverkehr, zunehmende Pendlerströme aus benachbarten Regionen sowie die sich verändernde Altersstruktur der Bevölkerung. Die Erfahrung zeigt auch, dass die effektiven Werte in den Zentren sich meist tiefer entwickeln als die Modellwerte.

### **Umweltbedingte Belastbarkeit Agglomeration Thun**

Eine Abschätzung der umweltbedingten Belastung und der Vergleich mit dem Zustand 2012 (Abb.16) zeigt, dass mit dem Bypass Thun Nord und dem neuen Einbahnregime in der Innenstadt das Stadtzentrum entlastet werden kann. Der motorisierte Individualverkehr wird auf der Marktgasse und vor allem auf der Aarestrasse und der Freienhofgasse reduziert. Nach wie vor stark belastet bleibt die Achse Uetendorf Allmend – Autobahnanschluss Thun Nord - Heimberg und die Verbindung vom rechten Thunerseeufer gegen Norden. Hier wirkt sich der realisierte Ausbau der Hofstettenstrasse bis zur Gemeindegrenze Hilterfingen mit beidseitigen Radstreifen positiv aus.

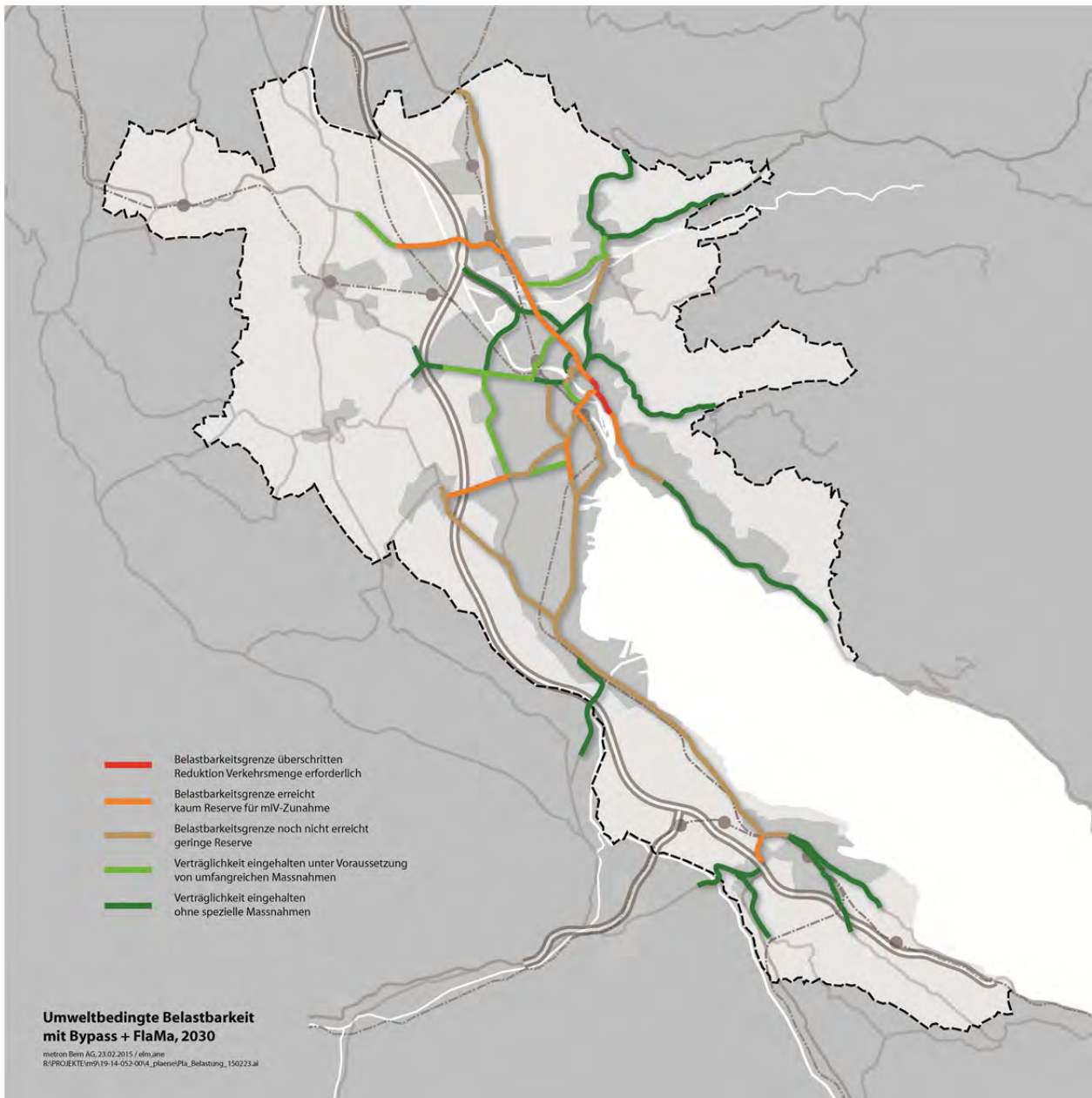


Abbildung 23 Umweltbedingte Belastbarkeit 2030

Im Gesamtverkehrsmodell 2030 ist das Verkehrsmanagement nicht explizit berücksichtigt. In der Agglomeration Thun wird unter der Federführung des OIK I ab 2017 ein umfassendes Verkehrsmanagement zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrs vorgenommen; insbesondere zur Sicherung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV und zur Reduktion der Stausituation (Verstetigung) um (vgl. Massnahme NM1). Mit dem Verkehrsmanagement können die in den vorliegenden Trendprognosen aufgezeigten Belastungen entschärft werden.

### Parkierung

Im Bereich Parkierung hat die Stadt Thun als integraler Bestandteil des Parkleitsystem, einem A1- Projekt, 2010 ein Parkraumkonzept erstellt. Bis 2019 kann mit der Realisierung der beiden neuen Parkhäuser City Ost (Schlossberg-Parking) und City Süd (Bahnhof-Parking) gerechnet werden, die am Rande der Innenstadt auf den jeweiligen Einfallachsen liegen. Damit verbunden sind eine schrittweise Reduzierung der oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt und eine gleichzeitige Aufwertung der öffentlichen Räume. Die Gemeinde Spiez hat im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (Baustart voraussichtlich 2018) die Parkierung im Zentrum neu geregelt und wird ein Signalisierungskonzept für öffentliche Parkplätze in Angriff nehmen. Die Siedlungsentwicklung nach innen soll auch Voraussetzungen für weitergehende Massnahmen in Richtung einer nachhaltigen Parkierungspolitik schaffen.

## Ausserhalb Agglomeration Thun

Ausserhalb der Agglomeration kann mit folgenden Massnahmen gerechnet werden:

- Wyler Därstetten: Auffassung Bahnübergang, neue Unterführung
- Reichenbach, Engpassbeseitigung: Absicht Kanton; Entscheid liegt jedoch beim ASTRA
- Vorprojektierung Umfahrung Frutigen zur Festlegung des Korridors als Grundlage für die Ortsplanung

### 2.5.3 Öffentlicher Verkehr

#### Bahn-Angebot 2030, Fahrplan und Kapazitäten

Das Gesamtverkehrsmodell (GVM; Auswertung für STEP 2030) geht für den Zeitraum von 2012 bis 2030 von einer Verkehrszunahme (ca. 40 %) auf der Schiene aus. Nachfolgendes Diagramm zeigt die prognostizierte Veränderung auf ausgewählten Querschnitten.

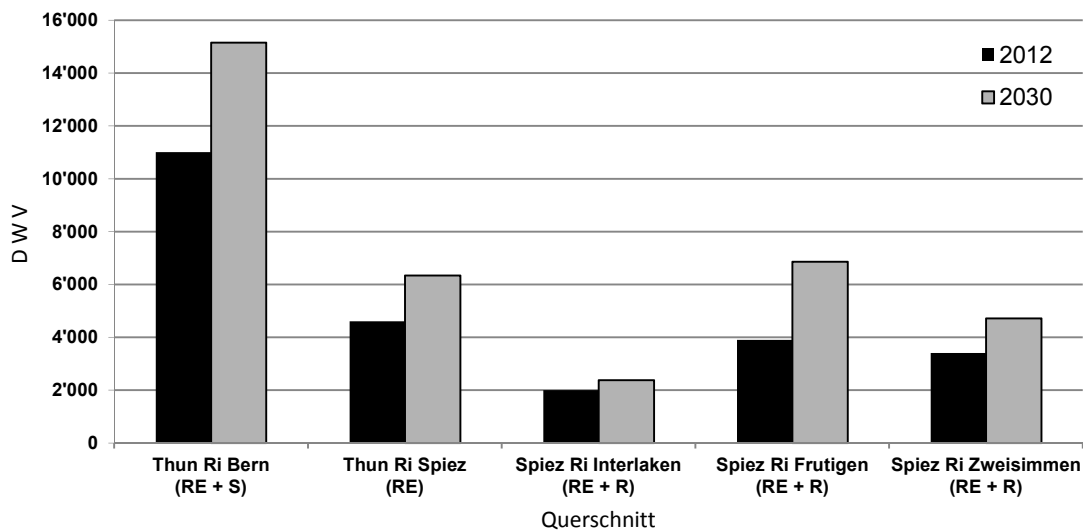


Abbildung 24 Ausgewählte Querschnitte aus dem Gesamtverkehrsmodell (Bahn)

Zwischen Bern und Thun nimmt die Nachfrage um ca. 40% zu; sicherlich ein grosser Teil davon ist, bezogen auf die Agglomeration Thun, Transitverkehr. Nichts desto trotz bedeutet dies, dass auf diesem Korridor ein Angebotsausbau wohl unvermeidlich wird.

Die Planungen des Schienenverkehrs für die nächsten 20 Jahre sind durch das Projekt ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur), die laufenden STEP 2030 Planungen (Federführung BAV) und durch die Planungen der S-Bahn Bern weit fortgeschritten.

Das prognostizierte Wachstum insbesondere auf der Hauptachse Spiez-Thun-Bern von ca. 40% bis ins Jahr 2030, muss sowohl beim Fern- wie auch beim Regionalverkehr mit Vergrößerung der Kapazitäten einhergehen.

Hier zeichnen sich jedoch von Seiten der Infrastrukturbenutzung klare Einschränkungen ab:

- Ein neuer RE aus Richtung Interlaken/Kandertal und/oder Simmental nach Spiez - Thun - Bern, würde insgesamt einen RE-Halbstundentakt im Zulauf Richtung Bern ergeben. Dieses Anliegen der BLS wird von den Bestellern noch nicht mitgetragen.
- Im S-Bahnverkehr sind keine durchgehenden Taktverdichtungen geplant
- Zusätzliche Verdichtungen/Zusatzzüge in den Hauptverkehrszeiten sind jedoch möglich.

Die Region setzt sich für einen IC-Halt in Frutigen ein um eine optimalere Anknüpfung des Kandertals und Engstligentals für die Bevölkerung zu erhalten und sich besser als Tourismusregion zu positionieren.

In der Agglomeration Thun hat in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum stattgefunden (1999 - 2014 um +10.5%). Bis 2030 wird sowohl bei der Bevölkerungs- wie auch Beschäftigtenentwicklung von einer weiterhin positiven Entwicklung ausgegangen (10.8% bzw. 11.2% im Zeitraum 2012 - 2030). Da die positive Entwicklung in allen Gemeinden der Agglomeration stattfinden soll, ist in diesem Zusammenhang mit einem allgemein verstärkten Pendlerverkehr zu rechnen; z.B. von Thun nach Bern sowie aus dem Oberland nach Thun. Weitere

abgeleitete Verkehrstrends sind eine wesentliche Zunahme beim ÖV, starkes Wachstum im Freizeitverkehr und Erhöhung der Reisedauern.

Die Zunahme des Freizeitverkehrs geht u.a. einher mit dem Anstieg des Anteils der älteren Bevölkerung. Die ältere Generation wächst und wird zunehmend mobiler – auch zunehmend ÖV-mobiler. Da der Freizeitverkehr jedoch tendenziell in Gegenlastrichtung zum Pendlerverkehr besteht, kann eine höhere Fahrzeugauslastung bei gleichbleibendem Kapazitätsangebot erreicht werden.

### Binnenverkehr Agglomeration Thun

Das Nachfragewachstum von 2012 bis ins Jahr 2030 auf den Buslinien in der Agglomeration Thun beträgt gemäss Gesamtverkehrsmodell ebenfalls rund 40%. Im Jahre 2030 können somit rund 20 Mio. STI-Fahrgäste erwartet werden. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Korridoren sind aufgrund der vorgesehenen Entwicklungen grösser als auf der Schiene.



Gemäss ÖV-Konzept Agglomeration Thun (2011) enden oder beginnen rund 80% aller Fahrten in der Innenstadt Thun oder am Bahnhof. Die Reisenden am Bahnhof Thun verteilen sich nach Erhebung STI folgendermassen:

- 40% Umsteiger auf die Bahn
- 25% Umsteiger auf den Bus
- 35% Reisende ohne Umstieg

Abbildung 25 Zoneneinteilung Binnenverkehr

Quelle ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, 2014

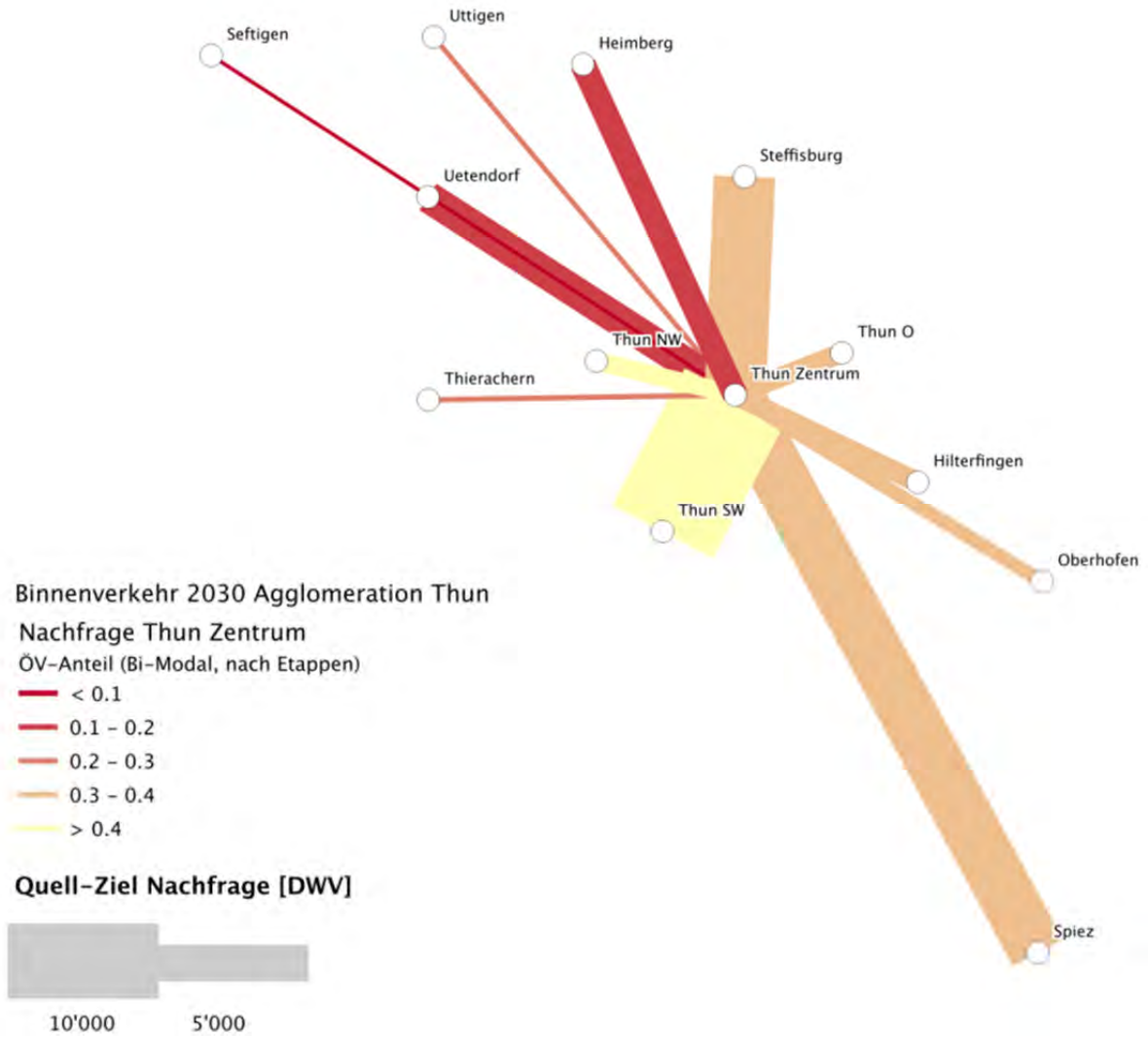


Abbildung 26 Binnenverkehr Agglomeration Thun mit Ziel Thun Zentrum (Nachfrage und ÖV-Anteil);  
 Quelle ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, 2014

Der Binnenverkehr nimmt mit 40% Anteil des Gesamtverkehrs in der Agglomeration Thun eine zentrale Rolle ein. Abbildung 26 zeigt die Nachfrage im Binnenverkehr (MIV und ÖV) mit Ziel (respektive Start) in Thun Zentrum. Die stärkste Nachfrage Richtung Thun Zentrum ergibt sich aus Thun Süd-West (SW), gefolgt von Steffisburg und Spiez. Diese Verbindungen weisen zusammen mit den Gemeinden am rechten Seeufer einen hohen ÖV-Anteil auf. Auf den Beziehungen nach Norden und Westen (Uetendorf, Heimberg, Thierachern, Seftigen und Uttigen) dominiert der MIV.



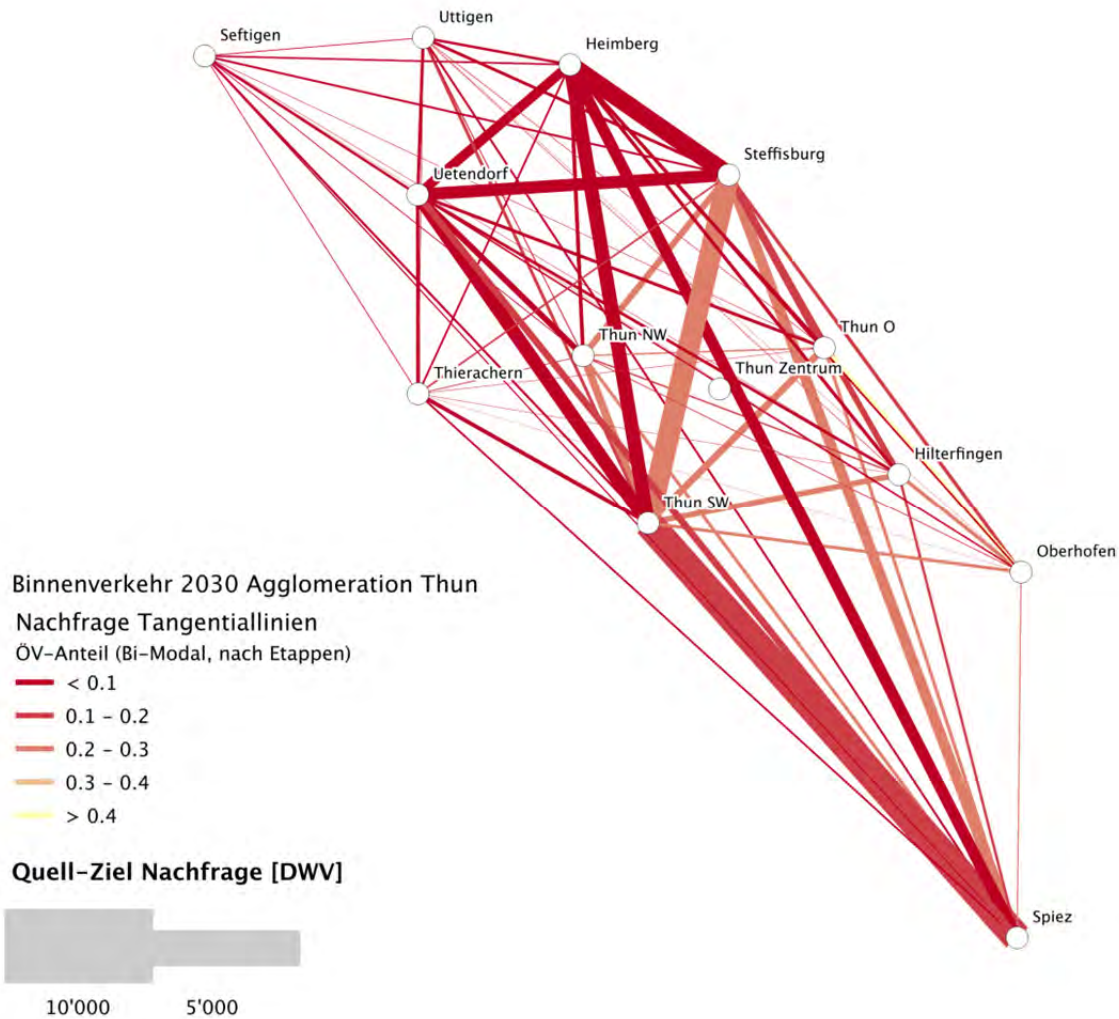


Abbildung 27 Binnenverkehr Agglomeration Thun auf Tangentialverbindungen;  
 Quelle ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, 2014

Abbildung 27 zeigt die Tangentialnachfrage im Binnenverkehr in der Agglomeration. Die Nachfrage auf den Tangentiallinien ist deutlich geringer als Richtung Thun Zentrum. Die höchste Nachfrage weisen Verbindungen nach Thun SW auf (Steffisburg - Thun SW, Uetendorf - Thun SW, Heimberg Thun SW) und gewisse Verbindungen nach Spiez. Zudem besteht eine Nachfrage zwischen Steffisburg und Uetendorf und Steffisburg Heimberg. Die Nachfrage zeigt aber auch eine starke MIV-Dominanz auf den Tangentialverbindung; am Stärksten von Spiez nach Thun SW.

**Erkenntnisse Binnenverkehr**

- Binnenverkehr mit starker Ausrichtung auf Zentrum Thun (55% der Nachfrage nach Thun Zentrum)
- Hoher Modal-Split ÖV auf Hauptlinien in Richtung Thun Zentrum (Thun SW, Steffisburg und beidseitig entlang Seeufer)
- auf Tangentiallinien dominiert der MIV
- Thun SW als Schwerpunkt der Tangentialnachfrage
- Wachstum Binnenverkehr geringer als Wachstum Zielverkehr ausserhalb Agglomeration

Bahnhof ESP Thun Nord

Im kantonalen Entwicklungsschwerpunkt "Arbeiten" (ESP Thun Nord) sind rund 4'000 - 6'000 neue Arbeitsplätze und Fläche für 300 - 500 Einwohnende vorgesehen. Südlich der Bernstrasse befindet sich der kantonale ESP Bahnhof Steffisburg (Arbeiten) mit einem weiteren Leuchtturmprojekt "RAUM 5 Nachhaltiger Arbeitspark Steffisburg". Die geschaffenen Arbeitsplätze werden eine dichte ÖV-Erschliessung erforderlich machen.

Zusätzlich zu der Nachfrage Richtung Thun Zentrum wird auch die Tangentialnachfrage Steffisburg - ESP Thun Nord - Thun SW an Bedeutung gewinnen, wodurch sich eine entsprechende Buslinie anbieten würde. Im Bereich des Bypasses ist eine neue S-Bahnhaltestelle Thun Nord angedacht mit dem Ziel, den Bahnhof Thun zu entlasten.

Gemäss der Nachfrage- und Angebotsabschätzung im ÖV-Konzept der Stadt Thun (2014) ist mit einer neuen Haltestelle Thun Nord und der beschriebenen Tangentiallinie auch mit Reisezeitgewinnen für die weiteren umliegenden Agglomerationsgemeinden zu rechnen (Uetendorf, Heimberg, Thierachern). Die Auswirkungen (und "Gewinner") einer Tangentiallinie und der S-Bahnhaltestelle sind wie folgt:

- Reisezeitgewinne nach Bern Wankdorf: Schnellere Verbindung für Erwerbstätige aus Steffisburg (rund 7 Min.) und Blumenstein, Lerchenfeld, Thun SW (rund 2 Min.)
- Hohe Reisezeitgewinne zum ESP Thun Nord für Zupendelnde aus dem Gürbetal und Aaretal
- Keine Reisezeitgewinne ins Zentrum von Bern (IC, IR und RE sind immer noch deutlich schneller als S-Bahn)

### Spiez

Die im Rahmen des Ortsbuskonzeptes Spiez (2012) erarbeiteten und von der RVK beantragten Verdichtungen und Zusatzkurse auf einzelnen Linien in Spiez wurden wegen ungenügender Auslastung (z.B. deutlich tiefere Auslastung auf Linie 1 ab Gwattzentrum bis Spiez) und zu hohen Kosten nicht ins Angebotskonzept 2014 – 2017 aufgenommen. Einige Optimierungen wurden im Angebotskonzept 2018 – 2021 erneut beantragt. Mit einer teilweisen Berücksichtigung (Taktverdichtung auf der Linie 1 und Verbesserungen auf der Linie 61 und 65) kann das ÖV-Angebot verbessert werden. Zudem wird die Umstellung Regionalverkehr von Bahn auf Bus zwischen Spiez und Interlaken Verbesserungen für die Gebiete Richtung Faulensee bringen, da diese in den HVZ einen 30-Min.-Takt erhalten werden (zwischen Spiez und Därligen). Die Umsteigeverhältnisse werden auch weiterhin nicht optimal sein. Mit Ausnahme der Linie 1 werden die Buslinien nicht dichter als im 30-Min. Takt verkehren.

### **Wachstumsgrenze im Strassenraum**

Neben der Kapazität des Busangebots wird künftig die Kapazität der Strasse bedeutend sein. Wie in anderen schweizerischen Städten erreicht der ÖV in Thun die Grenzen durch Behinderung durch andere Verkehrsträger (v.a. MIV). Herausforderung wird sein, im "Flaschenhals" rund um den Bahnhof und den Aarequerungen Massnahmen zur Stabilisierung und Sicherstellung des Busbetriebs umzusetzen (Verkehrssteuerung, ÖV-Eigentrasse, Dosierung).

### **2.5.4 Fuss- und Veloverkehr und Kombinierte Mobilität**

Im GVM sind keine Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs und der kombinierten Mobilität berücksichtigt. In den nächsten Jahren werden jedoch mehrere Massnahmen umgesetzt, die in den ersten beiden Agglomerationsprogrammen und im 1. RGSK definiert wurden und aufgrund der Schwachstellenanalyse und Unfallsauswertung neu eruiert wurden. Es sind:

- Massnahmen, die das Rückgrat der LV-Erschliessung in Thun und Umgebung bilden
- Massnahmen, die die Stadtquerungen verbessern
- Massnahmen, die allgemein die Sicherheit erhöhen, indem physische und qualitative Netzlücken geschlossen werden
- Massnahmen im Bereich der Veloparkierung, insbesondere in der Stadt Thun, rund um den Bahnhof Thun

Eine stärkere Siedlungsentwicklung nach Innen wird sich positiv auf die Modalsplitveränderung zu Gunsten Fuss-Veloverkehr und Kombiniertes Mobilität auswirken.

Die Stadt Thun wird die Siedlungsentwicklung nach Innen im Rahmen der laufenden Ortsplanung in den nächsten Jahren konkretisieren. Mit den aktuellen Arbeiten eines Gesamtverkehrskonzeptes, das ein Fuss- und Veloverkehrskonzept beinhaltet und der Umsetzung der "Städte-Initiative" strebt die Stadt Thun das Ziel an, den Modal Split weiter zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV zu verschieben. Massnahmen in der Kombinierten Mobilität und dem Mobilitätsmanagement tragen ebenfalls zum besseren Modal Split bei. Es sind auch Massnahmen notwendig, die die Zielerreichung kontrollieren und begleiten. Datenerfassungen in Anlehnung der Kordonzählung von 2007 (vgl. Abb. 14) sind notwendig um Veränderungen sichtbar zu machen.

## 3 Stärken-Schwächen-Analyse und Handlungsbedarf

### 3.1 Siedlung und Landschaft

#### 3.1.1 Siedlungsstruktur

Die Agglomeration Thun und Gstaad/Saanen als bedeutendste Zentren der Region Thun-Oberland West liegen am nordöstlichen und am südwestlichen Rand des Gebietsperimeters. Die Region ist daher kein homogener Wirtschaftsraum, dessen Beziehungen auf die beiden Zentren ausgerichtet sind. Die Agglomeration Thun und ihr angrenzendes Umfeld (Thuner Westamt, Thuner Ostamt, Simmental bis Erlenbach, Aeschi/Krattigen) bilden eine Einheit, ebenso das Saanenland mit dem angrenzenden Pays d'Enhaut und teilweise dem Obersimmental.

Die Agglomeration Thun positioniert sich dank ihrer Lage am Thunersee, der Einbettung in die Voralpen und Alpen, der Nähe zu Bern sowie der kompakten und intakten Innenstadt als attraktive Wohnregion mit einem vielfältigen Angebot an Wohnformen und Freizeitangeboten. Der Bestand der Siedlungen hat mehrheitlich eine hohe Qualität.

Das Saanenland hat wegen der internationalen Ausstrahlung von Gstaad eine starke Stellung als Ferienort, aber auch als Wohnort für wohlhabende In- und Ausländer.

Neben Gstaad/Saanen sind auch Adelboden, Kandersteg und Lenk Tourismuszentren mit nationaler bis internationaler Bekanntheit. Sie wirken als wirtschaftlicher Motor für ihr jeweiliges nahes räumliches Umfeld.

Frutigen verfügt neben der Agglomeration Thun als einziger Ort der Region über ein bedeutendes, bereits bestehendes Angebot an Arbeitsplätzen ausserhalb des Tourismus sowie weitere Flächenpotenziale für Arbeitsnutzungen.

Im ländlichen Raum sind viele Dorfstrukturen und Ortsbilder erhalten geblieben. Der Wert dieses Kulturerbes ist bei den meisten Gemeinden erkannt worden und wird durch die Baureglemente der Gemeinden geschützt.

#### Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf

Die Siedlungsentwicklung wird sich primär auf die Agglomeration Thun und teilweise auf die übrige Region des ERT konzentrieren. Aufgrund der restriktiven Vorgaben bezüglich Neueinzonungen und Kulturlandschutz muss der benötigte Wohnraum vorwiegend innerhalb der Siedlungsgrenzen zur Verfügung gestellt werden. Das Potential dazu, einen grossen Teil des Bedarfs durch Innenentwicklung zu decken, ist vorhanden. Weil die Bevölkerung weiter stärker wächst als die Arbeitsplätze, ist mit einem weiteren Anstieg der Wegpendler in Richtung Bern zu rechnen. Der Entwicklung zu einer Pendler-Region muss mit einer Stärkung der Agglomeration als Wirtschaftsstandort entgegen gewirkt werden.

In der Region Obersimmental-Saanenland und in Teilen des Entwicklungsraums Thun ist mit einem steigenden Abwanderungsdruck zu rechnen. Bis heute konnte dieser in den Tourismusgebieten durch die Nachfrage nach Zweitwohnungen aufgefangen werden. Durch die Annahme der Zweitwohnungsinitiative wird dieser Trend nun gebremst. Es bleibt abzuwarten, welche Auswirkungen dies auf die Tourismuszentren und die umliegenden Gebiete hat. Es ist durchaus denkbar, dass sich der Zweitwohnungsdruck nun in umliegende Gemeinden rund um die Zentren verlagert, die ihr Zweitwohnungskontingent noch nicht ausgeschöpft haben.

In den übrigen peripheren, ländlichen Gebieten wird vermehrt mit leerstehenden Liegenschaften, insbesondere von schwer umnutzbaren Bauernhäusern, zu rechnen sein. Es droht der langsame Zerfall. Dank dem fehlenden Siedlungsdruck können Dorfstrukturen erhalten werden. Es besteht jedoch ein gewisses Risiko, dass die finanziellen Mittel für den Erhalt wertvoller Liegenschaften fehlen könnten.

Aus den Tourismuszentren kann die Abwanderung der ständigen Wohnbevölkerung nur gestoppt werden, wenn ausreichend bezahlbarer Wohnraum zur Verfügung stehen wird. Andererseits entwickeln sich diese Tourismusorte in den Zwischensaisons zu „Geisterorten“.

### 3.1.2 Wohnen

Die Wohnbautätigkeit hat sich in den vergangenen Jahrzehnten auf die Agglomeration Thun und die Tourismuszentren Gstaad/Saanen, Adelboden und Lenk konzentriert. Stadt und Agglomerationsgemeinden verfügten über genügend Wohnbauflächen, um die Nachfrage, die deutlich über dem kantonalen Schnitt liegt, zu befriedigen. Ein zu starker Druck auf die Gemeinden ausserhalb der Agglomeration blieb so aus.

Die Wohngebiete in der Agglomeration sind mehrheitlich mit dem ÖV befriedigend bis gut (A, B oder C, Erläuterung ÖV-Erschliessungsgüte im Anhang A) erschlossen. Lücken bestehen vor allem am rechten Thunerseeufer und in Spiez (Anteil D und E hoch). Noch nicht ausreichend verbessert hat sich die Situation in Thun Nord. Die Wohngebiete in den ländlichen Gegenden verfügen nur teilweise über eine ÖV-Erschliessungsgüte von D oder E.

Weite Gebiete ausserhalb der Agglomeration und den übrigen Zentren sind Streusiedlungsgebiete. Aufgrund der rechtlichen Vorgaben ist der Druck zur Bebauung hier eher gering. Hier gilt es gut zu beobachten, ob die heute gelten Bauvorschriften zur (Um)Nutzung der Gebäude langfristig geeignet sind, die Substanz der vielfach wertvollen Häuser zu erhalten. Ausserhalb der Streusiedlungsgebiete behindern die gesetzlichen Grundlagen oft eine zeitgemässe Nutzung der Liegenschaften im Landwirtschaftsgebiet.

In den Tourismuszentren und der jeweiligen näheren Umgebung ist das Wohnbauland für die einheimische Bevölkerung knapp. Die grosse Nachfrage nach Zweitwohnungen verursacht Liegenschafts- und Wohnungspreise, die für Einheimische nicht erschwinglich sind. Das führt in diesen Orten zur Abwanderung der ständigen Wohnbevölkerung in Nachbargemeinden, was dort den Siedlungsdruck erhöht und zu mehr Mobilität führt.

#### Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf

Wenn davon auszugehen ist, dass das Wachstum der Bevölkerung in der Agglomeration Thun von 10.8% zu zusätzlichen Pendlerbewegungen in Richtung Bern führen wird, müssen die zusätzlich zu schaffenden Wohnzonen in der Agglomeration vorzüglich mit dem ÖV erschlossen sein (A oder B). Die Herausforderung ist gross, die dafür notwendigen und geeigneten neuen Standorte zu finden und auch noch eine Einzonung politisch zu erwirken. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die Agglomerationsgemeinden zusehends Mühe haben, neue Flächen einzuzonen oder zu überbauen. Der Druck der Nachbarschaft, die Flächen unüberbaut zu lassen, ist in der Regel gross. Zudem steigt in der Agglomeration der Druck der Landwirtschaft, welche die letzten flachen, einfach zu bewirtschaftenden Flächen erhalten will.

Die Agglomerationsgemeinden haben im Agglomerationsprogramm festgehalten, dass alle Wohnzonen als Mindestanforderung möglichst die ÖV-Güteklasse C aufweisen müssen. Somit werden die Wohnflächenziele in erster Linie durch Verdichtung erfüllt werden müssen. Dazu braucht es unbedingt ein Konzept, das ebenfalls überkommunal anzugehen ist. Nur so lässt sich eine qualitätsvolle und nachhaltige Verdichtung erreichen, die auch die Schaffung und Aufwertung öffentlicher Räume im Siedlungsgebiet vorsieht. Mit der Wohnstrategie Agglomeration Thun, die als Auftrag aus dem Projekt „Überkommunale Nutzungsplanung“ formuliert wurde, ist der Rahmen für eine gemeinsame Planung und Entwicklung der Wohnzonen gegeben. Mehr dazu im Massnahmenblatt S-3.

In den Tourismuszentren besteht Handlungsbedarf. Es sind Instrumente zu schaffen, mit denen es möglich sein wird, für die einheimische Bevölkerung genügend (bezahlbaren) Wohnraum zu schaffen. Dies hängt stark von der Umsetzung der gesetzlichen Grundlagen aufgrund der Zweitwohnungsinitiative ab. Regionale Zentren wie z.B. Zweisimmen bieten grosses Potenzial für Entwicklungen im Erstwohnungsbereich.

### 3.1.3 Wirtschaft

Als Wirtschaftsstandort hat sich die Agglomeration Thun bisher nur ungenügend positionieren können. Mit weniger als 400 Beschäftigten nach Vollzeitäquivalenten pro 1'000 Einwohner weist sie eine vergleichsweise geringe Beschäftigtendichte auf. Dabei ist insbesondere der dritte Sektor unterdurchschnittlich vertreten. Trotz überdurchschnittlichen Beschäftigten in den Wirtschaftsabschnitten „Verarbeitendes Gewerbe / Energiever-

sorgung" (17%), „Gesundheits- und Sozialwesen" (16%) sowie „Handel, Reparaturgewerbe" (14%) fehlt eine eigentliche Clusterbildung<sup>1</sup>.

Arbeitsplätze ausserhalb der Landwirtschaft und des Tourismus konzentrieren sich zunehmend in der Agglomeration Thun. Die verfügbaren Arbeitszonen sind hier zu einem grossen Teil aufgebraucht. Die grosse Nachfrage nach Wohnbauland erschwert aus finanziellen Gründen die Einzonung von Arbeitszonen, insbesondere von reinen Arbeitszonen.

Ein grosses Potenzial bieten die beiden Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Thun Nord und Steffisburg Bahnhof. Der ESP Thun Nord bietet ein grosses Potenzial für industrielle Arbeitsplätze an zentraler Lage, was vielerorts Mangelware ist. Das Areal um den Bahnhof Thun herum (ESP Thun Bahnhof) verfügt zudem über Reserven für Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich. Alle grösseren, noch nicht bebauten Arbeitszonen in der Agglomeration sind befriedigend an den ÖV angebunden oder können mit vertretbarem Aufwand besser erschlossen werden.

Ausserhalb der Agglomeration Thun verfügen Frutigen mit dem Flugplatz und Zweisimmen mit dem Bundesareal Blankenburg über ein Flächenpotenzial für Arbeitsnutzungen.

Für den ländlichen Raum der drei Regionen ERT, OS-SA und KA liegt ein behördenverbindlicher Richtplan mit regionalen Arbeitszonen vor. Diese erlauben in diesen Gebieten eine massvolle wirtschaftliche Entwicklung.

#### **Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf**

Die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung der Agglomeration zeigt eine viel stärkere Zunahme der Bevölkerung als der Arbeitsplätze. Dieser Entwicklung muss entgegen gewirkt werden, damit das Pendlerwachstum bewältigt werden kann und die Mobilitätsnachfrage nicht überproportional zunimmt. Das erfordert grosse Anstrengungen und ein professionelles Vorgehen. Mit der Umsetzung des regionalen Arbeitszonen-Pools und dessen Trägerschaft aus dem Projekt „Überkommunale Nutzungsplanung", lassen sich die Voraussetzungen dazu schaffen. Dies wird im Massnahmenblatt S-7A beschrieben.

Der Bedarf an Arbeitszonen im ländlichen Raum des ERT kann mit den regionalen Arbeitsstandorten gut abgedeckt werden.

#### **3.1.4 Landschaft**

Die Region Thun-Oberland West zeichnet sich durch eine sehr grosse landschaftliche Vielfalt und Qualität aus. Das widerspiegelt sich unter anderem in den beiden regionalen Naturparks Diemtigtal und Gantrisch.

Der bescheidene Siedlungsdruck ausserhalb der Agglomeration und den Tourismuszentren und eine intakte, vielfach extensiv ausgerichtete Landwirtschaft sorgten bisher dafür, dass wertvolle Landschaftsräume erhalten blieben oder in den letzten Jahren teilweise sogar ökologisch aufgewertet werden konnten.

Für den Entwicklungsraum Thun (inkl. Agglomerationsraum) existiert ein Landschaftsrichtplan mit einem Katalog von Landschaftsentwicklungsmassnahmen, die jetzt sukzessive umgesetzt werden. Dadurch sind auch die Siedlungsstrukturen eng mit der Landschaft verknüpft.

Mit den laufenden Landschaftsplanungen der beiden Regionen Obersimmental-Saenenland und Kandertal werden die aktuell rechtsgültigen Landschaftsrichtpläne aus den Jahren 1984/85 zurzeit überarbeitet. Dabei werden auch die wichtigsten regionalen Siedlungsbegrenzungslinien (Massnahme S-10), die Vorranggebiete Natur und Landschaft (Massnahme L-1) und die Erholungsgebiete (Massnahme L-4) behördenverbindlich festgelegt. Die Planungen befinden sich zurzeit in der kantonalen Vorprüfung. Aufgrund dessen wird darauf verzichtet, deren Inhalte im RGSK TOW 2. Generation aufzuführen. Es wurde jedoch geprüft, dass die Inhalte des vorliegenden RGSKs sowohl mit den heute rechtskräftigen wie auch mit den künftigen Landschaftsrichtplänen OS-SA und KA übereinstimmen. Sobald die neuen rechtskräftigen Landschaftsrichtpläne vorliegen, werden die RGSK-relevanten Inhalte in einer nächsten Generation RGSK abgebildet.

---

<sup>1</sup> Quelle: raumdaten GmbH: Wohnstrategie Agglomeration Thun. Grundlagenbericht, Zürich, 12.11.2014

### Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf

Durch die Zunahme baulicher Vorhaben und Projekte ausserhalb der Bauzone, touristische Infrastrukturanlagen und das Wachstum der Siedlungsfläche erhöht sich insbesondere in der Agglomeration, in den Zentren 3. und 4. Stufe sowie in touristisch bedeutenden Gebieten der Druck auf die intakte Landschaft. Künftig wird deshalb die Erhaltung der Landschaft besondere Anstrengungen erfordern, indem neue Vorhaben sorgfältig abgewogen und mit grosser Rücksicht auf die landschaftlichen Gegebenheiten eingeordnet werden.

Die aussergewöhnliche Vielfalt der Landschaft kann als Alleinstellungsmerkmal der Region weiter ausgebaut werden, indem die wertvollen Landschaftsräume mit geeigneten Massnahmen weiter aufgewertet werden.

Die Konzentration der intensiven technischen Erschliessung des Voralpen- und Alpenraumes für den Tourismus auf wenige, bereits heute stark genutzte Gebiete trägt dazu bei, dass die heute unberührten alpinen Landschaften erhalten bleiben.

In den Agglomerationsgebieten ist es wichtig, dass die suburbanen Freiräume und die Landwirtschaftsflächen in einem angemessenen Rahmen in die Entwicklung miteinbezogen werden. Durch die Landwirtschaftliche Planung, die aus dem Projekt „Überkommunale Nutzungsplanung“ hervorgeht, kann dies erreicht werden.

## 3.2 Verkehr

### 3.2.1 Motorisierter Individualverkehr

Die Kapazität des MIV befindet sich in der Agglomeration Thun, namentlich um die Innenstadt, während den Spitzenzeiten an der Kapazitätsgrenze. Ein massgeblicher Strassenausbau ausser dem im Bau befindlichen Bypass Thun ist kaum realisierbar. Zusammen mit dem zukünftigen Wachstum im Freizeitverkehr, der Erhöhung der Reiseweiten und den demographischen Trends ist eine wesentliche Zunahme des Verkehrsaufkommens künftig mit dem ÖV abzuwickeln.

Die Schwächen der Strasseninfrastruktur in der Agglomeration Thun zeigen sich in einem stark gesättigten Strassennetz in der Stadt Thun und im nördlichen Bereich der Agglomeration:

- Überlastung der beiden Innenstadtquerungen in den Spitzenzeiten und starke Auslastung in den Zwischenzeiten
- Überlastung bei 4 von 5 Zugangsachsen zur Innenstadt durch die Konzentration des regionalen Ziel- /Quellverkehrs zur Innenstadt auf zwei zentrale Aarequerungen:
  - Bernstrasse vor Stucki-Kreisel
  - Steffisburgstrasse bei Kreisel Berntor
  - Frutigenstrasse beim Kreisel Maulbeerplatz
  - Hofstettenstrasse bei Kreisel Lauitor
- Überlastung Aarestrasse in Spitzenzeiten
- Überlastung Bahnhofzufahrt und Bahnhofbereich in Spitzenzeiten
- Überlastung auf der Nordtangente Uetendorf - Heimberg - Steffisburg in Spitzenzeiten
- Tiefe Reisegeschwindigkeit und instabile Reisezeiten auf den Achsen Bernstrasse - Burgstrasse - Hofstettenstrasse durch kumulierende Knotenstaus

Ebenfalls problematisch ist das rechte Seeufer. Einerseits ist die prognostizierte Entwicklung immer noch bedeutungsvoll und andererseits ist der Modal Split sehr ungünstig. Der MIV-Verkehrsdruck auf dem nördlichen Zugang der Innenstadt von Steffisburg / Heimberg und der südöstliche Zugang ist ungebrochen hoch.

Das Projekt Bypass Thun Nord, mit dem eine zusätzliche aarequerende Achse und eine Entlastung der Bernstrasse geschaffen werden, ist seit September 2014 im Bau. Bis zur Fertigstellung des Bypass Thun Nord wird die Verkehrsüberlastung in Thun und naher Umgebung in Spitzenzeiten bestehen.

Mit einer Veränderung des heutigen Verkehrsregimes werden in Spiez die Probleme der Ortsdurchfahrt verbessert. Der Baustart ist wegen Einsparungen für 2018 geplant. Mit der Umgestaltung kann die Trennwirkung reduziert und die Aufenthaltsqualität im Zentrum verbessert werden.

Das Kandertal, das Simmental und das Saanenland verfügen über gute Strasseninfrastrukturen. Dazu beigetragen haben die Umfahrung Emdtal im Kandertal und die sukzessive Umsetzung der Massnahmen aus der Korridorstudie Simmental. Im Saanenland beseitigen die realisierten Umfahrungen Gstaad und Saanen die Schwachstellen. Im Kandertal bilden die Ortsdurchfahrten Reichenbach und Frutigen an einigen Spitzentagen (rund 10 - 20

Wochenenden) ein Problem. Die Kernproblematik ist die Substanzerhaltung der Strasse von Zweisimmen nach Saanenmöser und der Adelbodenstrasse.

### Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf

Durch die erwartete Zunahme der Pendlerbewegungen ist auf den wichtigsten Achsen trotz der Realisierung der Massnahmen aus den ersten beiden Agglomerationsprogrammen Thun, vor allem des Bypass Thun Nord sowie der Ausbau des Anschlusses A6 in Thun Nord, mit weiter wachsenden Bewegungen zu rechnen. Eine Entlastung ist auf folgenden Netzteilen zu erwarten:

- Steffisburgstrasse
- Bernstrasse (Stuckikreisel)
- Innenstadt: Brücke Nord (Kuhbrücke)
- Innenstadt: Brücke Süd (Sinnebrücke)
- Schwäbisstrasse und Regiestrasse
- Unterführung Mittlere Strasse
- Thunstrasse, Spiez

Nach wie vor stark belastet bleibt die Verbindung vom rechten Thunerseeufer gegen Norden. Die Umsetzung eines umfassenden Verkehrsmanagements als flankierende Massnahme zum Bypass Thun Nord trägt dazu bei, dass die Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems erhalten bleibt. Für den südöstlichen Zugang ist aufgrund der Umsetzungsstrategie gemäss der Gesamtverkehrsstudie erst in einer späteren Phase eine Alternative zu prüfen. Voraussetzung für weiterführende Massnahmen sind Nachweise in der Modal Split Verlagerung (Städte-Initiative Thun).

Nach Umsetzung der massgebenden AP 1 und AP 2 Massnahmen sind die Belastungen auf den Strassen der Agglomeration auf den meisten Strecken auf einem wieder – oder noch verträglichen Niveau (vgl. Abbildung 23). Dies gilt es zu halten und, wo nötig und möglich, noch zu verbessern, damit die Verträglichkeit auch in Spitzenstunden für alle Verkehrsteilnehmenden möglichst gut ist.

Im Zustand 2030 sind die umweltbedingten Belastbarkeiten auf den Autobahnzufahrtsachsen von Uetendorf Allmend und von Heimberg her erreicht (Abbildung 23). Stausituationen, insbesondere in den Spitzenzeiten, treten schon heute auf und eine Verkehrsreduktion ist erforderlich. Eine neue Anbindung von Heimberg Süd an den neuen Anschluss Glättimüli schafft die Voraussetzungen, den aus dem Gewerbegebiet Heimberg Süd abfließenden Verkehr, statt nach Norden auf die Gurnigelstrasse, direkt auf den Autobahnzubringer zu führen. Im Bereich Burgstrasse - Hofstettenstrasse ist die Belastbarkeit überschritten, das Verkehrsmanagement ist insbesondere für den ÖV in diesem Bereich von grosser Bedeutung. Aus der Unfall- und Schwachstellenanalyse des Kantons ergibt sich ein weiterer punktueller Handlungsbedarf an gewissen Knoten und Strecken der Agglomeration zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verträglichkeit.

Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung ist im Kandertal, Simmental und Saanenland nicht mit neuen Engpässen bei den Strasseninfrastrukturen zu rechnen. Zu lösen sind verschiedene Ortsdurchfahrten (z.B. Reichenbach, Frutigen, Erlenbach). Für die Spitzentage ist ein Mobilitätsmanagement einzuführen. Das Kandertal, das Simmental, das Saanenland und die ländlichen Gebiete des ERT verfügen insgesamt über gute Strasseninfrastrukturen. In Zukunft stehen hier nicht Ausbauten im Vordergrund, sondern ganz klar der Substanzerhalt. In den Hügel- und Voralpengebieten ist dieser sehr aufwändig und darf trotz des heute guten Zustandes der Infrastruktur nicht vernachlässigt werden.

### 3.2.2 Öffentlicher Verkehr

In der Agglomeration Thun, namentlich im Stadtkern von Thun und insbesondere auf den Aarequerungen steht der strassengebundene ÖV zunehmend in Konflikt mit dem MIV. Trotz Fahrzeugneuanschaffungen mit grösseren Kapazitäten und bereits erfolgten Taktverdichtungen, bestehen starke Nachfragespitzen der Buskurse mit Anschluss an die Bahn. Defizite beim ÖV gibt es weiterhin im Raum Thun Nord. Einige bebauten Gebiete in Heimberg, Steffisburg und Uetendorf sind mit dem ÖV nicht oder nur schlecht erschlossen.

Die für 2014 - 2017 beantragten Angebotsverbesserungen, wie beispielsweise der integrale 10-Minuten-Takt auf allen Stadtlinien (inkl. Linie 21 bis Oberhofen), verbesserte Abendverbindungen auf allen Stadtlinien oder ergänzende Eilkurse im Viertelstundentakt auf dem Abschnitt Gwatt Deltapark bis Spiez können aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen beim Kanton noch nicht realisiert werden.

Die Erschliessung des Kandertals und des Simmentals / Saanenlandes mit dem öffentlichen Verkehr ist trotz einiger kritischer Stimmen aus Frutigen und Kandersteg zu den fehlenden IC-Halten für die Pendler gut. Dank direkter Züge hat sich die Anbindung des Simmentals an die Agglomerationen Thun und Bern verbessert. Im Kandertal hat sich seit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels die Situation für Frutigen verschlechtert, weil die IC-Züge nicht mehr halten. Die direkten "Lötschberger"-Züge nach Bern resp. Brig bilden für Kandersteg resp. Reichenbach eine Verbesserung, sind für Frutigen aber nur ein teilweiser Ersatz für die wegfallenden IC-Verbindungen. Verschlechtert hat sich die Erschliessung der Tourismuszentren Adelboden und Kandersteg für Gäste aus der Schweiz und dem Ausland.

### Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf

Transportkapazitäten müssten vor allem in den Agglomerationen und bei stark belasteten Fernverbindungen ausgebaut werden. So sind im 2030 auch Kapazitätsengpässe zwischen der Stadt Bern und dem Oberland zu erwarten. Um die nötigen Transportkapazitäten erreichen zu können, stellte der Kanton Bern im Rahmen der Arbeiten von STEP 2030 im November 2014 folgende Anträge für den Raum Aaretal - Oberland an den Bund (BAV):

- BE-01 - Verstärkung der S-Bahn mit HVZ-Zügen mit angepasster Haltepolitik (Aaretal)
- BE-02- Gesamtkonzept mit vier Varianten (u.a. mit Verdichtungen im Fernverkehr und teilweise auch mit stündlichem Fernverkehrshalt in Frutigen)
- BE-03- RE Spiez - Zweisimmen im Stundentakt
- BE-20- Neue Haltestelle Thun-Nord (zwecks besserer Erschliessung des strategischen Standortes)

Im Raum Thun Nord und am rechten Thunerseeufer reicht das bestehende ÖV-Angebot nicht. Es muss ausgebaut werden mit neuen Linien und Taktverdichtungen. Die Linienstruktur in der Agglomeration Thun muss überprüft und optimiert werden, insbesondere soll dabei auch die Möglichkeit von zusätzlichen Durchmesserlinien und Tangentialen abgeklärt werden.

Verkehrsmanagement ist auf diejenigen Strecken von grösster Bedeutung, die strassengebundenen öffentlichen Verkehr aufweisen.

Mit der Städte-Initiative Thun setzt sich die Stadt ein, dass ein Ausbau des Busnetzes sowie Busbevorzugung ab neuralgischen Stellen konsequent umgesetzt werden.

Aufgrund der weitreichenden Verknüpfungen des Bypass Thun Nord mit anderen Lenkungsmaßnahmen, werden sich erst mit der Inbetriebnahme des Bypasses, ab 2019 grössere Veränderungen im Verkehrsregime der Stadt Thun einstellen. Erst dann ist mit einer merkbaren Verbesserung der Situation zu rechnen.

Bereich Bahnhof Thun und Unterführung Frutigenstrasse:

In den Planungsstudien im Bereich des ESP Bahnhof Thun zur Umgestaltung des Bahnhofareals wird eine Verlegung der Seestrasse sowie ein zusätzlicher Busterminal auf dem bestehenden P+R Areal geprüft. Damit können die nördlich des Kanals liegenden Abstellplätze und Bushaltestellen aufgehoben werden. Aufgrund des Projektstandes ist mit einer Umgestaltung des Bahnhofareals nicht vor 2020 zu rechnen.

In der Unterführung Frutigenstrasse ist stadteinwärts, ab bisheriger Busspur, eine Verbreiterung für eine Busspur geplant. Die Fertigstellung ist für ca. 2019 geplant.

Bahnhof ESP Thun Nord:

Um die hohe Anzahl neuer Arbeitsplätze optimal zu erschliessen ist neben städtischen Buslinien eine neue S-Bahnstation in Planung. Optimale Bedingungen durch den ÖV und gute Anbindung ans Fuss- und Veloverkehrsnetz sind neben der direkten Erschliessung durch den Bypass Thun Nord zentrale Bedingungen für die Entwicklung des grossen Gebietes.

Kapazitätsengpässe sind zwischen der Stadt Bern und dem Oberland zu erwarten. Aus diesem Grund hat der Kanton Bern im Rahmen der Arbeiten von STEP 2030 im November 2014 beim Bund (BAV) folgende Anträge eingereicht:

- Halbstundentakt für IC-Züge von Bern nach Interlaken und Brig
- längere Regioexpress-Züge ins Oberland (Lötschberger)
- durchgehender Stundentakt für die Regioexpress-Züge zwischen Spiez und Zweisimmen

Ebenfalls durch den Kanton beim BAV beantragt wurde ein stündlicher Halt des Intercity nach Brig in Frutigen.



### 3.2.3 Fuss- und Veloverkehr

In der Agglomeration Thun sind sehr viele Quartiere (in der Stadt Thun sogar flächendeckend) bereits Tempo 30-Zonen. Das hat zu einer spürbaren Verkehrsberuhigung und zu mehr Sicherheit beigetragen. Die Umgestaltung von Zufahrtsachsen (z.B. Frutigenstrasse), die Umgestaltung der Marktgasse, die das flächige Queren besser ermöglicht oder die Umgestaltung von weiteren Ortsdurchfahrten hat die Trennwirkung stark reduziert und die Querungsmöglichkeiten sowie die Bedingungen für den Veloverkehr stark verbessert.

Im ländlichen Raum gibt es punktuell Schwachstellen für den Fuss- und Veloverkehr, insbesondere bei Ortsdurchfahrten, bei der Schulwegsicherung und bei den touristischen Routen.

#### Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf

Das Agglomerationsprogramm Thun enthält einen Katalog mit weiteren Massnahmen zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs. Diese Massnahmen sollen in den nächsten Jahren umgesetzt werden. Insbesondere fehlen Aarequerungen für den Fuss- und Veloverkehr im Raum Schadau und im Norden der Stadt und es sind weitere Verbesserungen im Bereich der Bahnunterführung in der Stadt Thun notwendig.

Das Potential für die Umlagerung von MIV auf den LV ist nicht ausgeschöpft. In Thun sollten vor allem das Rückgrat, die LV-Achse entlang der Bahn und Aare, und die Querungsmöglichkeiten rasch und koordiniert umgesetzt werden. Ergänzende Massnahmen wie z.B. Ausbau von B+R Standorten beim Bahnhof Thun sind umzusetzen um die Veloabstellproblematik zu entschärfen. Durch die ständig steigende Nachfrage nach Abstellanlagen ist der Handlungsbedarf insbesondere beim Bahnhof Thun sehr hoch.-Geplant ist auch ein weiterer Ausbau des Bike-sharings.

Es ist davon auszugehen, dass viele Schwachstellen wie Netzlücken und mangelhafte Gestaltung des Strassenraums bis 2030 behoben sein werden.

Dort, wo der Fuss- und Veloverkehr aufgrund geringer Platzverhältnisse den vorhandenen Raum gemeinsam benutzt, ist Konflikten zwischen den beiden Verkehrsteilnehmern entgegenzuwirken. Hierfür können die Gemeinden im Rahmen ihrer Fusswegnetzplanungen beispielsweise Aufklärungs- und Sensibilisierungskampagnen für eine gegenseitige Rücksichtnahme erstellen oder auch eine stärkere Behandlung von Fokusthemen (Schulwege, E-Bikes) verfolgen.

Die weitere Verbreitung von Elektrobikes (Flyer) kann zu einer weiteren Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs sorgen. Damit kann die Realisierung von durchgehenden radialen und tangentialen Velokorridoren eine höhere Priorität erhalten.

Durch die Geländestruktur bedingt, befinden sich entlang des Thunersees, insbesondere auf der rechten Thunerseeseite, viele Wohngebiete an Hanglagen mit wunderbarer Aussicht. Die Zufahrtsstrecken nach Thun sind in Spitzenzeiten und teils auch an Wochenenden stark belastet. Die Gegend wäre geeignet, um für die aufstrebende Nutzung des E-Bikes sich konsequent stark zu machen, da insbesondere die Forderung nach einem besseren ÖV nur beschränkt ein Umsteigen bewirken wird, weil die letzte Meile oft ein Fussmarsch in die Hanglage ist. Eine konsequente Förderung mit Anreizsystemen durch die Gemeinden oder durch die Region könnte ein Ansatz sein, ein Umsteigen zu bewirken. Die Förderung der E-Bikes im Raum Thun, Spiez oder entlang des Seeufers verlangt aber auch abschliessbare Veloabstellanlagen an wichtigen Zielorten (Bahnhof, Arbeitsplätzen, etc.).

Ungenügend vernetzt in Spiez sind der Bahnhof und das Zentrum der Oberlandstrasse mit dem See für den Fuss- und Veloverkehr. Hier besteht ein Handlungsbedarf für den Alltag und den Tourismus.

In den ländlichen Gebieten wird der Fuss- und Veloverkehr vor allem über den Ausflugsverkehr mehr Gewicht erhalten.

### 3.2.4 Kombinierte Mobilität

Angebote für Park+Ride und Bike+Ride existieren sowohl in der Agglomeration als auch an einzelnen Standorten im Kandertal, Simmental und Saanenland. Ein Konzept B+R, P+R wurde 2011 erstellt. Die Parkplatzbewirtschaftung ist in den Städten Thun und Spiez flächendeckend eingeführt, in den übrigen Gemeinden der Agglomeration teilweise. Ansätze für ein umfassendes Mobilitätsmanagement sind erarbeitet und zum Teil umgesetzt worden. Für die Region Thun existiert ein Gesamtkonzept "Verkehrsmanagement".

In den Tourismuszentren hat das Mobilitätsmanagement noch eine untergeordnete Bedeutung. Es wird auch als Marketingprodukt für einen Tourismusort noch kaum wahrgenommen.

**Referenzzustand 2030 und Handlungsbedarf**

Die Zunahme der Pendlerbewegungen erfordert bis 2030 ein grösseres Angebot von Park+Ride und Bike+Ride. An guten Standorten, insbesondere an Haltestellen mit RE-Halt wird die Nachfrage das Angebot wahrscheinlich übersteigen.

Weil die Mobilitätsangebote nicht mit der Nachfrage Schritt halten können, kommt dem Mobilitätsmanagement 2030 eine viel grössere Bedeutung zu als heute. Hier wird es neue Konzepte brauchen, welche die Bedürfnisse der Menschen besser berücksichtigen.

Das bestehende Verkehrsmanagementkonzept sollte mit einem Mobilitätsmanagementkonzept (z. B. Ausbau der Angebote zur Kombinierten Mobilität und Kommunikation) ergänzt werden. Eine Implementierung des Mobilitätsmanagements durch eine regionale Koordinationsstelle ist im Aufbau.

Die bestehenden Bauzonen und die eruierten Potenzialflächen (Vorranggebiete Wohnen und/oder Arbeiten) zeigen, dass nicht immer genügend Kapazitäten auf dem Strassennetz zur Verfügung stehen werden. Auch haben nicht alle Flächen gleich gute Voraussetzungen für einen nachhaltigen Modal Split der Verkehrsarten. Eher MIV-lastige Gebiete führen bei Siedlungserweiterungen oder Umstrukturierungsgebieten zu einer stärkeren Verkehrszunahme auf dem Strassennetz, sofern das ÖV-Angebot und das Fuss- und Veloverkehrsnetz nicht entsprechend ausgebaut werden kann. Dies verlangt aber auch zusätzliche Massnahmen im Verkehrsmanagement, um den strassengebundenen ÖV zu bevorzugen, sowie eine integrative Betrachtung der Mobilitätsbedürfnisse und -anforderungen in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung.

Mit einem Mobilitätsmanagement können Tourismuszentren einen Beitrag dazu leisten, das zukünftige Verkehrsaufkommen des Tagestourismus besser zu bewältigen.

**3.3 Übersicht Stärken und Schwächen**

In der nachfolgenden Tabelle sind die Stärken und Schwächen sowie der jeweilige Referenzzustand in den Bereichen Siedlung und Landschaft nochmals zusammengefasst.

Für die Agglomeration Thun wurden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für Siedlung und Landschaft in einer SWOT-Analyse zusammengefasst (vgl. Agglomerationsprogramm V+S Thun 3. Generation, Kapitel 6).

<p><b>Siedlungsstruktur</b></p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktive Wohnregion Thun mit vielfältigem Angebot an Wohnformen und Freizeitangeboten</li> <li>- Hohe Qualität des Siedlungsbestands in der Agglomeration Thun</li> <li>- Gstaad/Saanenland als Ferienort und Wohnort für wohlhabende In- und Ausländer</li> <li>- Tourismuszentren mit nationaler / internationaler Bekanntheit (Gstaad, Adelboden, Kandersteg, Lenk) als wirtschaftliche Motoren für ihr nahes Umfeld</li> <li>- Angebot an Arbeitsplätzen ausserhalb des Tourismus und Flächenpotenzial für Arbeitsnutzungen in Frutigen</li> <li>- Erhaltene Dorfstrukturen und Ortsbilder im ländlichen Raum</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kein homogener Wirtschaftsraum mit Ausrichtung auf die beiden Zentren Agglomeration Thun und Gstaad/Saanen</li> <li>- Stärkere Zunahme der Bevölkerung als der Arbeitsplätze in der Agglomeration Thun</li> </ul> <p><b>Referenzzustand 2030</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzentration der zukünftigen Siedlungsentwicklung in der Agglomeration Thun</li> <li>- Weiterer Anstieg der Wegpendler aus der Agglomeration Thun in Richtung Bern &gt; Entwicklung zu einer Pendlerregion</li> <li>- Zunehmender Abwanderungsdruck in der Region OS-SA und in Teilgebieten des ERT sowie aus den Tourismuszentren</li> <li>- Leerstehende Liegenschaften in peripheren, ländlichen Gebieten</li> <li>- Erhaltene Dorfstrukturen aufgrund des fehlenden Siedlungsdrucks</li> </ul>
<p><b>Wohnen</b></p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzentration der Wohnbautätigkeit auf die Agglomeration und Tourismuszentren</li> <li>- Genügend Wohnbauflächen in der Agglomeration, um die hohe Nachfrage zu befriedigen</li> <li>- Kein zu starker Siedlungsdruck auf die Gemeinden ausserhalb der Agglomeration</li> <li>- Mehrheitlich gute ÖV-Erschliessung der Wohngebiete in der Agglomeration</li> </ul>

	<p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lücken in der ÖV-Erschliessung in den Räumen Thun Nord, rechtes Thunerseeufer und Spiez</li> <li>- ÖV-Erschliessungsgüte D oder E in den ländlichen Gebieten</li> <li>- Gesetzliche Rahmenbedingungen zur Umnutzung von ehemals landwirtschaftlich genutzten Gebäuden im ländlichen Raum behindern oft eine zeitgemässe Nutzung</li> <li>- Abwanderung der ständigen Wohnbevölkerung aus den Tourismuszentren aufgrund von kaum verfügbarem und bezahlbarem Wohnraum &gt; Siedlungsdruck in den Nachbargemeinden</li> </ul> <p><b>Referenzzustand 2030</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedarf an Wohnstandorten mit vorzüglichem ÖV-Anschluss (Pendlerbewegungen)</li> <li>- Zunehmender Widerstand bei Neueinzonung und Überbauung von Freiflächen in der Agglomeration</li> <li>- Weitere Abwanderung der ständigen Wohnbevölkerung aus den Tourismuszentren</li> </ul>
<p><b>Wirtschaft</b></p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gut erschlossenes Potenzial für Arbeitszonen in den ESPs</li> <li>- Flächenpotenzial für Arbeitsnutzungen in Frutigen (Flugplatz) und Zweisimmen (Bundesareal Blankenburg)</li> <li>- Massvolle wirtschaftliche Entwicklung im ländlichen Raum dank regionalen Arbeitszonen</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fehlende Positionierung der Agglomeration Thun als Wirtschaftsstandort</li> <li>- Geringe Beschäftigendichte im Agglomerationsvergleich (400 Beschäftigte pro 1'000 Einwohner)</li> <li>- Fehlende Clusterbildung in der Agglomeration Thun</li> <li>- Die verfügbaren Arbeitszonen in der Agglomeration Thun sind aufgebraucht. Die grosse Nachfrage nach Wohnbauland erschwert das Bereitstellen von (insbesondere reinen) Arbeitszonen.</li> </ul> <p><b>Referenzzustand 2030</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Viel stärkere Zunahme der Bevölkerung als der Arbeitsplätze</li> </ul>
<p><b>Landschaft</b></p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosse landschaftliche Vielfalt und zwei regionale Naturpärke</li> <li>- Intakte, vielfach extensiv ausgerichtete Landwirtschaft</li> <li>- Siedlungsstrukturen eng mit der Landschaft verknüpft (Landschaftsrichtpläne der Regionen)</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wertvolle Landschaftsräume stehen insbesondere in der Agglomeration unter grossem Nutzungsdruck</li> </ul> <p><b>Referenzzustand 2030</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dank der sorgfältigen Abwägung und Einordnung von neuen baulichen Vorhaben bleiben wertvolle Landschaftsräume erhalten</li> <li>- Ein besonderes Augenmerk gilt den Gebieten mit hohem Nutzungsdruck (Agglomeration, Zentren und touristisch bedeutende Räume)</li> <li>- Die aussergewöhnliche Vielfalt der Landschaft kann als Alleinstellungsmerkmal der Region weiter ausgebaut werden</li> </ul>
<p><b>Motorisierter Individualverkehr</b></p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Weitgehend leistungsfähiges Strassennetz ausserhalb der Spitzenzeiten</li> <li>- Grosse Erreichbarkeit</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überlastung der Innenstadtquerungen und den Zugangsachsen zur Innenstadt in den Spitzenzeiten</li> <li>- Überlastung der Aarestrasse und der Nordtangente Uetendorf - Heimberg - Steffisburg in Spitzenzeiten</li> <li>- Instabile Reisezeiten auf den Achsen Bernstrasse - Burgstrasse - Hofstettenstrasse durch kumulierende Knotenstaus</li> <li>- Verkehrsüberlastung in Reichenbach und Frutigen an einigen Spitzentagen (Ausflugverkehr)</li> </ul> <p><b>Referenzzustand 2030</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch Neubau Bypass Thun Nord, Einbahnregime Innenstadt, ÖV- und LV-Massnahmen und umfassenden Verkehrsmanagement ist die Verkehrsbelastung auf dem Strassennetz auf verträglichem Niveau</li> <li>- Allgemeine Entwicklung in Richtung breiterer Spitzenstunde; bessere Verteilung der Verkehrsbelastung</li> </ul>

<b>Öffentlicher Verkehr</b>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gute ÖV-Erschliessung der Wohn- und Arbeitsplatzgebiete in der Agglomeration</li> <li>- Gute Taktdichte</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Behinderungen des strassengebundenen ÖV's im Raum Thun in den Spitzenzeiten</li> <li>- Lücken in der ÖV-Erschliessung in den Räumen Thun Nord, rechtes Thunerseeufer und Spiez</li> <li>- ÖV-Erschliessungsgüte D oder E in den ländlichen Gebieten (mit Siedlungsentwicklung agieren)</li> </ul> <p><b>Referenzzustand 2030</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedarf an Wohnstandorten mit vorzüglichem ÖV-Anschluss (Pendlerbewegungen) gelöst</li> <li>- Durch das Einbahnregime Innenstadt und das Verkehrsmanagement in der Region Thun ist die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV's gesichert</li> <li>- Die multimodale Nutzung des ÖV wird sich dank B+R und P+R-Ausbau verbessern</li> <li>- Ausreichendes ÖV-Angebot in den Tälern</li> </ul>
<b>Fuss- und Veloverkehr</b>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Feingliedriges Netz für Velofahrende in der Agglomeration</li> <li>- Korridore mit direkten Velowegen aus der Agglomeration</li> <li>- Velospot-Verleihsystem im Auf- und Ausbau</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fehlende oder zu wenig sichere Querungen (Bahn, Aare) in der Innenstadt Thun</li> <li>- Netzwidestände für den Alltagsveloverkehr (an Knoten, Unterbrüche Velostreifenmarkierung, Engstellen, etc.)</li> </ul> <p><b>Referenzzustand 2030</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Komfortable Veloachsen für den Veloalltagsverkehr</li> <li>- Attraktive LV-Achse entlang der Bahn und Aare im Raum Thun und Umgebung</li> <li>- Prioritärer Ansatz der Verdichtung und Entwicklung nach innen, um in der Agglomeration genügend Wohnraum zu schaffen und eine umweltschonende Mobilität zu ermöglichen</li> <li>- Etablierung des E-Bikes in der Agglomeration, insb. in Gegenden mit ungünstiger Velotopographie</li> </ul>
<b>Kombinierte Mobilität</b>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtkonzept Verkehrsmanagement</li> <li>- Umfassendes Mobilitätsmanagement im Aufbau</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosser Handlungsbedarf B+R im Umfeld des Bahnhofs Thun</li> <li>- Mobilitätsmanagement in Tourismusgebieten noch nicht etabliert</li> </ul> <p><b>Referenzzustand 2030</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- starker Ausbau P+R, B+R</li> <li>- Der Nutzen der kombinierten Mobilität hat sich etabliert; verschiedene Verkehrsarten auf den Wegetappen nutzen je nach Zweck und Bestimmungsort</li> </ul>

Tabelle 16 Übersicht Stärken und Schwächen der Region Thun-Oberland West

## 4 Ziele und Strategien (behördenverbindliches Kapitel)

Die Region Thun-Oberland West soll als Lebens-, Arbeits-, Ferien- und Freizeitraum durch eine nachhaltige Entwicklung gestärkt und noch attraktiver gemacht werden.

### 4.1 Übergeordnete Zielsetzungen der Region TOW

Die Region Thun-Oberland West (TOW) ist geprägt durch grosse Disparitäten. Die hochwertigen Kultur- und Naturlandschaften stossen von der Alpenkulisse bis unmittelbar an die starken Zentren und Subzentren heran. An den Talenden liegen die bekannten und wirtschaftlich starken Tourismusorte.

Mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept soll diese spannungsvollen Heterogenität gefördert und dessen Potenzial mit einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Wert gesetzt werden. Dazu beitragen sollen starke, attraktive Zentren und Subzentren mit hoher Lebensqualität in einer intakten, gepflegten Landschaft und eine nachhaltige Tourismusentwicklung in den Tälern. Daraus lassen sich folgende Zielsetzungen ableiten:

#### Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsstruktur

Lenkung des Bevölkerungswachstums innerhalb der Region Thun-Oberland West. Im Minimum Halten der Bevölkerungszahl in allen Teilregionen, insbesondere im Thuner Ostamt, im Simmental und im Kandertal. Konzentration der Siedlungsentwicklung und prioritäre Förderung der Innenentwicklung in Anlehnung an das RPG und den kantonalen Richtplan.

#### Wohnen

Erhalten und Steigern der Attraktivität der Region Thun-Oberland West als Wohnstandort. Fördern des Wohnangebots an gut erschlossenen Lagen (Rückgrat sind die ÖV-Achsen) in der Agglomeration und in Zentren. Schaffen von bezahlbarem Wohnraum für die ständige Bevölkerung in den Tourismuszentren.

#### Wirtschaft

Erhalten und Steigern der Attraktivität der Region Thun-Oberland West als Arbeitsstandort. Förderung des Wirtschaftsstandorts Thun und seiner Entwicklungsschwerpunkte. Bereitstellen von ausreichendem Flächenangebot für die Wirtschaft in der Agglomeration und im ländlichen Raum.

#### Landschaft

Die vielfältige Landschaft als Kulturland, Lebens- und Naturraum erhalten und aufwerten. Sorgfältige räumliche Abstimmung der touristischen, land-, alp- und forstwirtschaftlichen sowie der Freizeitbedürfnisse auf die ökologische und ästhetische Qualität der Landschaft. Sichern von Siedlungsrandern und Grüngürteln.

#### Tourismus

Förderung einer sanften und nachhaltigen touristischen Entwicklung entsprechend den spezifischen Profilen der Teilregionen.

#### Gesamtverkehr

Sicherstellen eines effizienten und funktionsfähigen Gesamtverkehrssystems innerhalb und für die gesamte Region Thun-Oberland West. Generell gilt es, die vorhandenen Strassen intelligent zu nutzen. Optimierung des dichten Stadtverkehrs im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines städtischen Gesamtverkehrskonzeptes und der Umsetzung der Städte-Initiative in der Stadt Thun. Gefördert wird eine Modalsplitveränderung zu Gunsten des Öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs.

#### Motorisierter Verkehr

Das Strassensystem wird verträglich gestaltet und nur soweit ergänzt, als dadurch markante Entlastungen von bestehenden Siedlungsgebieten erreicht werden können. Dabei wird eine Verstetigung des Verkehrs angestrebt. Dem Verkehrsmanagement kommt im Raum Thun eine neue Bedeutung zu. Auf neue verkehrsintensive Nutzungen wird grundsätzlich verzichtet.

### **Öffentlicher Verkehr**

Das schienengebundene Netz des öffentlichen Verkehrs definiert die funktionale Grundstruktur, die ergänzt wird durch ein flächendeckendes Bussystem mit hoher Fahrplanstabilität im Siedlungsgebiet der Agglomeration und einzelnen Buslinien in den Tälern der Region.

### **Fuss- und Veloverkehr**

Für den Fuss- und Veloverkehr werden zusammenhängende Netze mit durchgehenden, sicheren und direkten Verbindungen gesichert. Der Fuss- und Veloverkehr wird in den Verkehrsablauf integriert.

### **Kombinierte Mobilität**

Attraktive Umsteigeorte mit direkten Zugängen zu Bahn und Bus, ausreichende Angebote an Bike+Ride /Park+Ride und Carsharing fördern die kombinierte Mobilität und tragen zur Reduktion von Pendlerströmen auf der Strasse bei.

## **4.2 Strategische Rahmenbedingungen zur Siedlungsentwicklung nach innen**

Seit der letzten Generation der RGSK hat sich der rechtliche Rahmen für die Siedlungsentwicklung in der Schweiz massgeblich geändert. Am 1. Mai 2014 ist das revidierte Raumplanungsgesetz zusammen mit der angepassten Raumplanungsverordnung, den dazugehörigen technischen Richtlinien zu den Bauzonen sowie einer Ergänzung des Leitfadens für die kantonale Richtplanung in Kraft getreten. Damit wird die vom Volk am 3. März 2013 angenommene Revision des Raumplanungsgesetzes umgesetzt.

In Artikel 8a des revidierten RPGs sind die Mindestinhalte der kantonalen Richtpläne im Bereich Siedlung definiert. Ein zentraler Punkt ist dabei u.a. die hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen. Das RGSK TOW nimmt die Thematik als strategische Stossrichtung auf und setzt diese in mehreren konkreten Massnahmen um (vgl. Kapitel 4.3). Verdichtung- und Umstrukturierungsgebiete sowie bereits eingezonte Siedlungsschwerpunkte sollen sowohl im Agglomerationsperimeter wie auch im ländlichen Raum vordergründig für den Bedarf an Wohn- und Arbeitsflächen (optimaler) genutzt werden, bevor neues Bauland erschlossen oder gar neu eingezont wird.

Ortschaften sollen zudem nicht mehr an ihren Rändern weiterwachsen, sondern sich innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes weiterentwickeln (Massnahme S-10 zu Siedlungsbegrenzungen und -trenngürteln). Dadurch kann die Zersiedelung gebremst und das Kulturland und die Landschaft geschont werden.

### **Siedlungsentwicklung mit hoher Qualität**

Die Siedlungsentwicklung nach innen hat insbesondere im urbanen Raum mit hoher städtebaulicher Qualität und unter Rücksichtnahme auf vorhandene sozio-ökonomische und ortsbauliche Strukturen zu erfolgen. Die städtebauliche Orientierung soll durch die Einordnung in einen grösseren Kontext geschehen (z.B. durch Leitbilder, kommunale Richtpläne oder Stadt- und Dorfentwicklungskonzepte). Auch sind notwendige Grün- und Freiräume zu respektieren und womöglich die Qualität der Freiräume und des Wohnumfelds zu verbessern (z.B. durch besser nutzbare Grünflächen).

### **Berücksichtigung von schützenswerten Ortsbilder**

Neben den Objekten des kantonalen Bauinventars sollen für die zukünftige Siedlungsentwicklung auch das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) und die Empfehlungen der Denkmalpflege beachtet werden.

Das ISOS umfasst aktuell 1273 Objekte, in der Regel Dauersiedlungen mit mindestens 10 Hauptbauten, die auf der Siegfriedkarte vermerkt und auf der Landeskarte mit Ortsbezeichnung versehen sind. Sämtliche im ISOS aufgenommenen Ortsbilder wurden im kantonalen und regionalen Vergleich geprüft und je nach Siedlungsgattung (Stadt, Kleinstadt/Flecken, verstädtertes Dorf, Dorf, Weiler, Spezialfall) bewertet. Für die nationale Bedeutung der Ortsbilder sind topografische, räumliche und architekturhistorische Qualitäten ausschlaggebend.

Gemeinde	Objekt	Siedlungsgattung
Blumenstein	Blumenstein Kirche / Wäsemli / Eschli	Weiler
Boltigen	Adlemsried	Weiler
	Boltigen	Dorf
Därstetten	Därstetten Kirche/Moos	Spezialfall
Diemtigen	Diemtigen	Dorf
Erlenbach	Balzenberg	Weiler
	Erlenbach im Simmental	Dorf
Gsteig	Gsteig	Dorf
Frutigen	Kanderbrück	Weiler
Oberhofen	Oberhofen am Thunersee	Verstädtertes Dorf
Oberwil	Oberwil im Simmental	Dorf
	Pfaffenried	Weiler
Saanen	Saanen	Dorf
Thun	Thun	Stadt
Därstetten	Weissenburg	Spezialfall
	Wiler	Weiler
Sigriswil	Wiler	Weiler
Wimmis	Wimmis	Dorf

Tabelle 17 Liste der Ortsbilder von nationaler Bedeutung im Perimeter TOW  
(Quelle: Bundesamt für Kultur BAK)

### 4.3 Strategische Ausrichtungen

Die Strategien zu Siedlung und Landschaft sowie zum Verkehr konkretisieren die Umsetzung der übergeordneten Zielsetzungen und werden in entsprechenden Massnahmen umgesetzt.

Siedlungsentwicklung konzentrieren	Massnahmen
Die Siedlungsentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig ist.	S-1, S-9
Die Agglomeration Thun mit ihrer Kernstadt ist zu stärken; ihre Zentrumsfunktion ist eine wichtige Voraussetzung für die Konkurrenzfähigkeit der gesamten Region im Standortwettbewerb.	S-1, S-5A, S-6A, S-14A, S-16
Die Funktionstüchtigkeit des ländlichen Raumes bedingt gesunde Dorfstrukturen. Ein sorgfältiger Umgang mit den bestehenden Werten der Region Thun-Oberland West, wie unter anderem mit der Landschaft und den Ortsbildern, ist wichtig. In Wert setzen dieser Stärken für das Wohnen und den Tourismus.	S-2
Der zusätzliche Flächenbedarf wird prioritär durch Siedlungsentwicklung nach Innen gedeckt.	S-1, S-2, S-3, S-5A/B, S-7A/B, S-10, S-14A/B
Zentren stärken	Massnahmen
Die Zentren sollen in ihrer Funktion und als attraktive Siedlungs-, Wirtschafts- und Wohngebiete gestärkt werden. Sie sollen mit ihrem Einzugsgebiet und den umliegenden Dörfern in einem engen funktionalen Bezug bleiben.	S-1, S-5B, S-6B, S-11
Durch das Fördern der Entwicklung an Orten mit einer guten Infrastruktur (Läden, Schule, ÖV, etc.) kann ein allfälliger Bevölkerungsrückgangs in den Teilregionen eventuell kompensiert werden. Dem Wandlungsprozess in Veränderungsräumen mit geeigneten Massnahmen (Bsp. Umnutzungen) begegnen.	S-3, S-5B, S-6B

<b>Landschafts- und Siedlungsqualität verbessern</b>	<i>Massnahmen</i>
Sorgfältige Ortsplanungen der Gemeinden innerhalb und ausserhalb der Bauzonen mit besonderem Augenmerk auf die Landschaft bedingen eine Koordination der Planungen innerhalb der Region Thun-Oberland West.	S-1, S-2, S-12
Durch eine qualitativ hochwertige räumliche Entwicklung wird die ökologische Funktionsfähigkeit und Ästhetik der Gesamtlandschaft langfristig gesichert.	L-1, L-3
Die einzigartige Naturlandschaft und die durch Land- und Forstwirtschaft intakte Kulturlandschaft schaffen eine hohe Lebensqualität für die Bevölkerung und ein einmaliges Erholungs- und Erlebnisgebiet für eine nachhaltige Tourismusentwicklung.	L-1, L-2
Die Abgrenzung zwischen Siedlungs- und Landschaftsgebiet ist mit Siedlungsgrenzen und Grüngürteln langfristig zu sichern.	S-10

<b>Attraktive Rahmenbedingungen für die Wirtschaft schaffen</b>	<i>Massnahmen</i>
Für die Wirtschaft ist ein ausreichendes Flächenangebot bereitzustellen und regional zu koordinieren.	S-1, S-7A, S-7B, S-8A, S-8B, S-12
Die kantonal und regional bedeutenden Arbeitsschwerpunkte sind attraktiv zu entwickeln und entsprechend zu vermarkten.	S-7A, S-7B

<b>Tourismusangebot spezifisch fördern</b>	<i>Massnahmen</i>
Fördern der national und international bekannten Tourismusdestinationen als wirtschaftliche Motoren der gesamten Region.	S-11, L-4
Anbieten von Erholungsräumen für die Bevölkerung aus den urbanen Gebieten mit prioritären Angeboten eines sanften, naturnahen Tourismus im Perimeter des Entwicklungsraums Thun.	S-16, L-2
Hotspots mit überregionaler Ausstrahlung (See, überregionale Berg-Ausflugsziele, Kulturdenkmäler) mit guter Erschliessung und attraktiven, wertschöpfungsstarken Angeboten fördern.	S-14A, S-14B, S-15A, S-15B, L-4
Landwirtschaft als starker Partner zur Sicherung einer hohen Landschaftsqualität und hochwertiger regionaler Produkte miteinbeziehen.	L-1, L-2

<b>Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten</b>	<i>Massnahme</i>
Motorisierter Verkehr <b>vermeiden</b> durch raumplanerische und nachfragedämpfende Massnahmen	Diverse Siedlungs-Massnahmen; Massnahmen Verkehr, z.B.: MIV-2, 3, 12, 13, 14, NM-1
Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel <b>verlagern</b> durch Attraktivitätssteigerungen beim öffentlichen Verkehr (ÖV) und Fuss- und Veloverkehr	ÖV-, LV- und NM-Massnahmen
Motorisierter Verkehrsablauf innerhalb des Siedlungsgebietes <b>verträglich gestalten</b>	z.B.: MIV-1.1 / 1.2, 4, 8, 9

Die drei Stossrichtungen "Verkehr vermeiden durch Abstimmung von Siedlung und Verkehr", Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern" und Verkehr verträglich gestalten" werden für jeden Verkehrsträger konkretisiert:



	Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten
<b>MIV</b>	unnötige MIV (Umweg-) Fahrten reduzieren durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung an Achsen mit hoher ÖV-Erschliessung oder hohem ÖV-Erschliessungs-potenzial</li> <li>- Verkehrslenkungssysteme</li> <li>- Parkleitsysteme und P+R Anlagen</li> <li>- günstige Anordnung der Parkierungsanlagen</li> </ul>		Den Verkehr am Rand des Agglomerationskerns dosieren, um trotz knapper Kapazität den Verkehr flüssig zu halten.* Verträgliche Gestaltung des Strassenraums: Ausgestaltung der Hauptverkehrsachsen nach dem „Berner Modell“: Koexistenz statt Dominanz <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trennwirkung reduzieren</li> <li>- Verkehrssicherheit erhöhen</li> </ul> Dosierter PW-Abfluss aus Skigebieten mittels Tarifsystem und anderen Massnahmen. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Differenziertes Tarifsystem beim Autoverlad Lötschberg.</li> </ul>
<b>ÖV</b>	<b>Güterverkehr:</b> Güterverkehr koordinieren	<b>ÖV</b> als Alternative zum MIV. Attraktivierung durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfung und ergänzen von Linien</li> <li>- Schliessen von Netzlücken mit Nachfragepotenzial</li> <li>- Taktverdichtung</li> <li>- Priorisierung, Sichern der Fahrplanstabilität</li> <li>- Tourismus: Anbieten von möglichst umsteigearmen Verbindungen nach Thun und Bern, Angebot von Gepäcktransport mit ÖV</li> <li>- Ortsbusangebot optimieren, prüfen</li> </ul> Erfolgsfaktoren für das Busangebot durch wettbewerbsfähige Reisezeiten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direktverbindungen</li> <li>- Optimierte Anschlüsse</li> <li>- Behinderungsfreie Fahrt</li> <li>- Optimierte Anmarschwege</li> </ul>	Den <b>ÖV</b> mit separaten Spuren und an Lichtsignalen bevorzugen.*
<b>Fuss- und Veloverkehr</b>		<b>LV</b> als Alternative zum MIV. Attraktivierung durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanierung der Gefahrenstellen</li> <li>- Schliessen von Netzlücken</li> <li>- Verbessern Angebot Abstellanlagen (B+R)</li> <li>- Etablierung von attraktiven Freizeit Fahrradnetzen</li> <li>- Förderung von E-Bikes</li> </ul>	Den Veloverkehr mit separaten Spuren und an Lichtsignalanlagen bevorzugen.* Verträgliche Gestaltung des Strassenraums, Trennwirkung reduzieren.
<b>Mobilitätsmanagement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkplätze bewirtschaften</li> <li>- Förderung virtuelle Mobilität</li> </ul>	<b>Kombinierte Mobilität</b> als Alternative zum MIV: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verknüpfung der Systeme (B+R, P+R)</li> <li>- Förderung von Angeboten wie: Carsharing/Bike Sharing/Carpooling</li> <li>- Verbesserte Taxidienste</li> <li>- Attraktive Umsteigeorte</li> </ul> <b>Nachfragebeeinflussung :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Veranstaltungen etc.</li> <li>- Mobilitätsdienstleistungsorte, attraktive Umsteigeorte</li> <li>- Produktenentwicklung</li> <li>- Marketing/Kommunikation/Information</li> <li>- Tourismusgebiete: Kombibillete, Ausbau Cartourismus, Informationssystem für Stauzeiten, flexible Wohnungsübergabe etc.</li> </ul>	

\* prioritär mit Massnahmen des Verkehrsmanagement

Tabelle 18 Gliederung nach Verkehrsträgern

Die verschiedenen Teilregionen werden nach ihrer Bedeutung differenziert erschlossen. Zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr werden die Verkehrsangebote auf die geplante Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzstandorten sowie Tourismusorten ausgerichtet. Privater, öffentlicher und Fuss- und Veloverkehr ergänzen sich und werden durch ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement optimal abgestimmt.

	Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten
<b>Überall (ausser ländlicher Raum)</b>	<p><b>MIV:</b> unnötige MIV (Umweg-) Fahrten reduzieren durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung an Achsen mit guter ÖV-Erschliessung oder grossem ÖV-Erschliessungspotenzial,</li> <li>- günstige Anordnung der Parkieranlagen</li> <li>- Güterverkehr koordinieren</li> <li>- Förderung virtuelle Mobilität</li> </ul>	<p><b>ÖV</b> als Alternative zum MIV. Attraktivierung durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- überprüfen und ergänzen von Linien</li> <li>-schliessen von Netzlücken</li> <li>-Taktverdichtung</li> <li>-Attraktive Umsteigeangebote</li> </ul> <p><b>LV</b> als Alternative zum MIV fördern. Attraktivierung durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-sanieren der Gefahrenstellen</li> <li>-schliessen von Netzlücken</li> <li>-etablieren von attraktiven Freizeit-Fahrradnetzen</li> </ul> <p><b>Kombinierte Mobilität</b> als Alternative zum MIV:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-verknüpfen der Systeme (B+R, P+R)</li> <li>-fördern von Angeboten wie:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Carsharing/Bike Sharing/Carpooling</li> <li>Verbesserte Taxidienste</li> <li>Attraktive Umsteigeorte</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Nachfragebeeinflussung :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Veranstaltungen etc.</li> <li>- Mobilitätsdienstleistungsorte</li> <li>- Produktenentwicklung</li> <li>- Marketing/Kommunikation/Information</li> </ul>	<p><b>LV:</b> Den Veloverkehr mit separaten Spuren bevorzugen</p> <p><b>MIV:</b> Verträgliche Gestaltung des Strassenraums</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trennwirkung reduzieren</li> </ul>
<b>Agglomeration Thun</b>	<p><b>MIV:</b> Verkehrslenkungs- + Parkleitsysteme und P+R Anlagen</p> <p>Nachfragebeeinflussung Bewirtschaftung von Parkplätzen</p>	<p><b>ÖV:</b> Priorisierung, sichern der Fahrplanstabilität</p>	<p><b>MIV:</b> Den Verkehr am Rand des Agglomerationskerns dosieren, um trotz knapper Kapazität den Verkehr flüssig zu halten: Erstellen von neuen Netzteilen zur Entlastung bestehender Anlagen</p> <p>Den <b>ÖV</b> mit separaten Spuren und an Lichtsignalen bevorzugen</p> <p>Den <b>Veloverkehr</b> mit separaten Spuren und an Lichtsignalanlagen bevorzugen</p>
<b>Zentren 3. und 4. Stufe</b>	<p><b>MIV:</b> Bewirtschaftung von Parkplätzen (P+R Anlagen)</p>	<p><b>ÖV:</b> Gute Umsteigebeziehungen in der regionalen Drehscheibe Spiez.</p>	<p>Den <b>Veloverkehr</b> mit separaten Spuren und an Lichtsignalanlagen bevorzugen.</p> <p>Ortskerne zu Visitenkarte umgestalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Imagebildung</li> <li>- Attraktive Ortskerne zum Flanieren</li> </ul>
<b>Tourismusgebiete</b>	<p>unnötige <b>MIV</b> (Umweg-) Fahrten reduzieren durch Verkehrslenkungs- und Parkleitsysteme und P+R Anlagen</p> <p>Bewirtschaftung von Parkplätzen</p>	<p><b>ÖV:</b></p> <p>Priorisierung, sichern der Fahrplanstabilität</p> <p>anbieten von möglichst umsteigearmen Verbindungen nach Thun und Bern</p> <p>verbesserte Umsteigeorte</p> <p>Angebot von Gepäcktransport mit ÖV</p> <p>Ortsbusangebot optimieren, prüfen</p> <p><b>Nachfragebeeinflussung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kombibillette</li> <li>- Ausbau Cartourismus, Informationssystem für Stauzeiten, flexible Wohnungsübergabe etc.</li> </ul>	<p><b>MIV:</b> Dosierter PW-Abfluss aus Skigebieten mittels Tarifsysteem und anderen Massnahmen</p>
<b>Ländlicher Raum</b>	<p><b>MIV:</b> unnötige MIV-Fahrten reduzieren durch angepasste Massnahmen</p>	<p><b>ÖV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Attraktive Verbindungen für Freizeitverkehr</li> <li>- Attraktive Wege zu Haltestellen des ÖV</li> </ul> <p><b>Kombinierte Mobilität:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verknüpfung der Systeme B+R, P+R</li> <li>- Förderung Carsharing</li> </ul>	<p><b>MIV:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Differenziertes Tarifsysteem beim Autoverlad Lötschberg</li> <li>- Verträgliche Gestaltung der Ortskerne, Trennwirkung reduzieren</li> </ul>

Tabelle 19 Gliederung nach Raumtyp

## 4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild Thun-Oberland West

Das räumliche Entwicklungsleitbild für die Region Thun-Oberland West wurde nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit erarbeitet und basiert auf bestehenden kantonalen und regionalen Grundlagen, einer Analyse von Landschaft und Siedlungsraum (siehe Anhang A) und den übergeordneten Zielsetzungen und Strategien.

Mit dem räumlichen Entwicklungsleitbild wird versucht, ein realistisches und erwünschtes Bild der Region im Jahr 2030 zu vermitteln. Es basiert auf den heutigen Strukturen und Landschaftsgegebenheiten, die für die Region sehr prägend sind. Angesichts der Tatsache, dass sich das prognostizierte Wachstum der Siedlungsentwicklung auf ca. 10% der Siedlungsfläche beschränkt und dieses grösstenteils in der Agglomeration zu erwarten ist, bildet das räumliche Entwicklungsleitbild 2030 primär die bestehenden Strukturen der Siedlung ab.

Das räumliche Entwicklungsleitbild für die Region Thun-Oberland West in Abb. 28 lässt sich zusammengefasst wie folgt charakterisieren:

- Die Siedlungsentwicklung wird auf Orte mit hoher Zentralität und guter Erschliessung gelenkt. Dies sind die vom Kanton definierten **Zentren** 2. Stufe (Thun und urbane Kerngebiete Heimberg, Steffisburg und Spiez) und 3. Stufe (Frutigen, Saanen-Gstaad und Zweisimmen). Auf regionaler Stufe sind dies das regionale Zentrum 4. Stufe (Erlenbach/Oey) und die Tourismuszentren Adelboden, Lenk und Kandersteg.
- Die **Agglomeration** Thun am Ende des Thunersees mit der Ausrichtung ins Aaretal und nach Bern nimmt verstärkt die Siedlungsentwicklung auf. Klar definierte Siedlungsgrenzen verhindern, dass sich die Siedlungsflächen ausufernd ausdehnen können. Sie verlangen eine konzentrierte Siedlungsentwicklung und eine Verdichtung nach Innen. Die Grünzäsur im Glockenthal (Steffisburg) bleibt erhalten.
- Die Besiedlung entlang der **Hänge am Seeufer** zieht sich bis zu einer definierten Höhenlinie hinauf. Die durchgrüneten Siedlungsstrukturen bleiben erhalten. Grünzäsuren verhindern ein vollständiges Zusammenwachsen der Siedlung.
- **Spiez** am See mit seiner verkehrlichen Scharnierfunktion in die Täler (Simmental und Kandertal) wird als Drehscheibe gestärkt. Eine Konzentration der Siedlungsentwicklung in Spiez und Spiezwiler und die landschaftlichen Zäsuren zwischen Spiez und Gwatt verhindern ein Zusammenwachsen mit Thun.
- Das Thuner **Westamt** soll als wertvoller Landschaftsraum erhalten bleiben. Sanfte Freizeit- und Ferienangebote und ein landschaftsverträgliches Angebot von Wohnzonen in den Dörfern ermöglichen eine nachhaltige Entwicklung.
- Das Thuner **Ostamt** ist mit seinen grossen zusammenhängenden landwirtschaftlichen Nutzflächen und den vielen Landwirtschaftsbetrieben ein Vorranggebiet für die Viehwirtschaft.
- Das **Kandertal**, das **Engstligental** und das **Simmental** mit ihren gut ausgebauten Entwicklungsachsen (Strasse, Eisenbahn/Bus) in den Talebenen haben jeweils ein starkes touristisches Zentrum mit nationaler, teils sogar internationaler Ausstrahlung am Ende der Täler. An den Verzweigungen der Täler haben sich Zentren gebildet (Frutigen und Zweisimmen). Die Siedlungsentwicklung konzentriert sich auf die touristischen Zentren (Gstaad, Lenk, Adelboden und Kandersteg), auf die unteren Teile der Täler, die auf die Agglomerationen Thun und Bern ausgerichtet sind und auf die Zentren. Grünzäsuren müssen in diesen Gebieten das Zusammenwachsen der Dörfer verhindern. Die Talflanken mit ihren Streusiedlungen und Kulturlandschaften als prägende Strukturen bleiben erhalten.
- Der Raum **Gstaad/Saanen/Saanenmöser** mit seinem internationalen Flair liegt in einer Hochebene ausgerichtet auf das Waadtland/Pays-d'Enhaut und erfährt eine konzentrierte Entwicklung. Das Zusammenspiel zwischen einer urbanen touristischen Entwicklung und einer prägenden Landschaft besitzt eine starke Anziehungskraft. Dazu müssen die geeigneten Rahmenbedingungen entworfen werden.
- Zwei regionale **Naturparkprojekte** liegen ganz oder teilweise in der Region und werden nachhaltig als Natur- und Kulturlandschaften weiter entwickelt. Die regionale wirtschaftliche und touristische Entwicklung ist bedeutend.
- Das **Hochgebirge** zieht sich entlang der Kantongrenze und bildet die Kulisse der Tourismusorte. Hier liegen die Vorranggebiete für Natur und Landschaft. Die Entwicklung wird mit einer Konzentration der intensiv touristisch genutzten Bereiche (Skiregionen Adelboden/Lenk und Gstaad) und einem nachhaltigen Tourismus im Hochgebirge gesteuert.

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)  
 Entwicklungsleitbild

Exemplar vom 16.5.2012, angepasst am 7.11.2016

Panorama AG (Anpassungen ALPGIS AG)

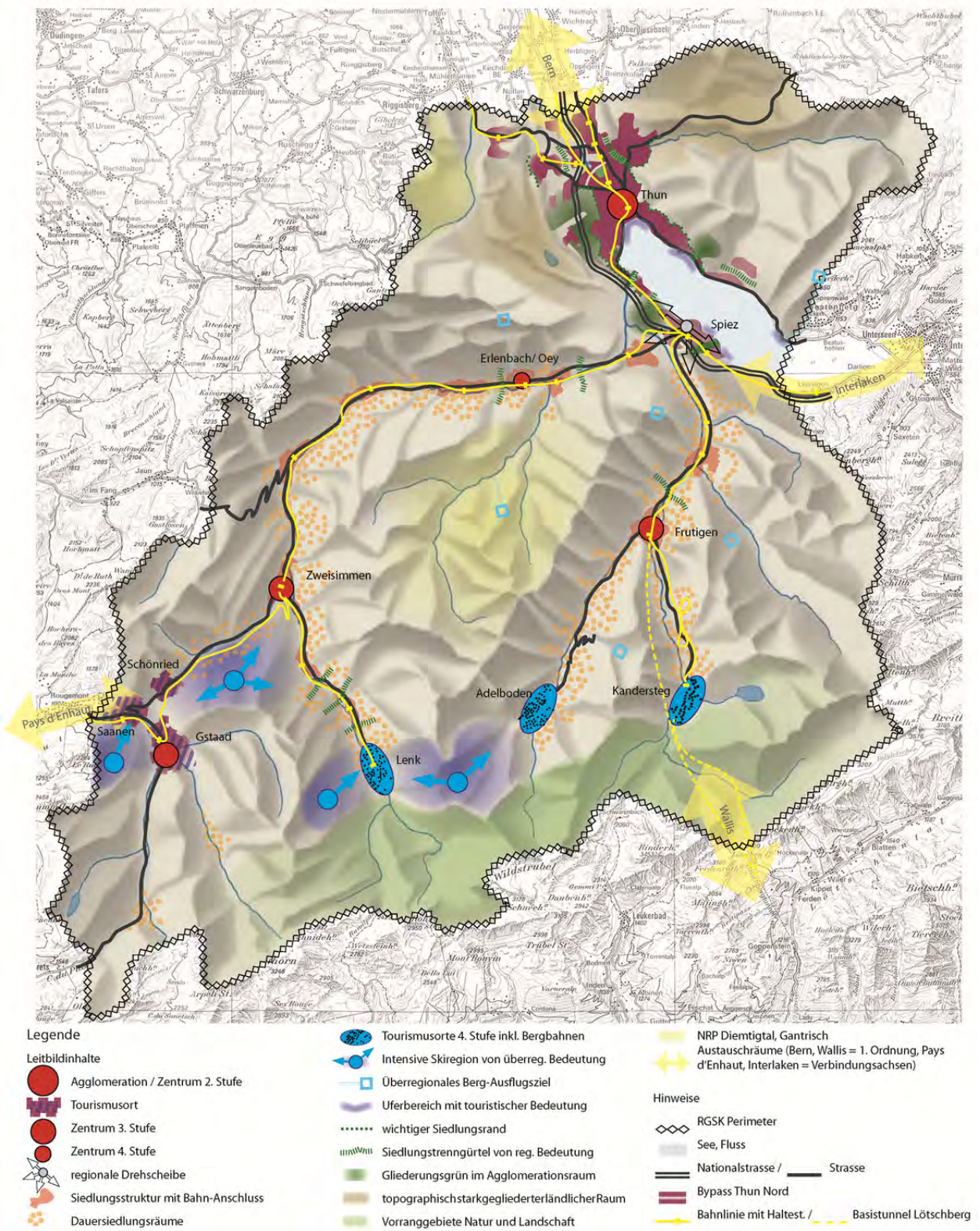


Abbildung 28 Räumliches Entwicklungsleitbild Thun-Oberland West

#### 4.4.1 Leitbildinhalte Siedlung

Die Leitbildinhalte Siedlung zeigen die Agglomeration Thun und Gstaad im Saanenland als wirtschaftliche Zentren der Region. Sie liegen am nordöstlichen und am südwestlichen Ende der Region. Das zeigt die Schwierigkeit auf, aus dem Perimeter Thun-Oberland West eine einheitliche Region zu bilden.

##### Zentrenstruktur

Die Siedlungsentwicklung wird auf Orte mit hoher Zentralität und guter Erschliessung gelenkt. Die Zentren der 2. und 3. Stufe sind vom Kanton vorgegeben.

2. Stufe: Thun (Gemeinde Thun ohne Goldwil und Allmendingen), Heimberg (nur Lädeli), Spiez (ohne Faulensee und Hondrich), Steffisburg (nur Schwäbis und Dorf) und Uetendorf (ohne Allmend)
3. Stufe: Saanen-Gstaad (Sonderrolle, zugleich Tourismusort), Frutigen und Zweisimmen (im Wechselfall mit Saanen-Gstaad).

Die Zentren der 4. Stufe übernehmen für die Teilregionen regionale oder kommunale Verwaltungs- und Versorgungsfunktionen. Sie werden im RGSK festgelegt. Das Entwicklungsleitbild Thun-Oberland West sieht folgendes Zentrum 4. Stufe vor:

- Erlenbach / Oey

Die drei wichtigen Tourismusorte Adelboden, Kandersteg und Lenk werden in ihrer zukünftigen Bedeutung ebenfalls als regionale Zentren 4. Stufe eingestuft.

##### Thun und Agglomeration: wichtigster Wohn- und Arbeitsort

Die Stadt Thun und die Agglomerationsgemeinden (Oberhofen, Hilterfingen, Steffisburg, Heimberg, Uttigen, Uetendorf, Thierachern, Seftigen und Spiez) sind wichtigster Wohn- und Arbeitsort in der Region. Thun ist Kernstadt der Agglomeration und ein Zentrum von kantonaler Bedeutung, ÖV-Drehscheibe insbesondere für den Pendlerverkehr nach Bern und ins Oberland sowie Standort von kulturellen Institutionen und Veranstaltungen. Das Wachstum der Region soll in erster Linie in der Agglomeration als konzentrierte und verdichtete Siedlungsentwicklung für Wohnen und Arbeiten mit vorhandener guter Erschliessung stattfinden. Die Agglomeration soll mit ihrem Einzugsgebiet und den umliegenden Dörfern in einem engen funktionalen Bezug bleiben. Über die vorgesehene Entwicklung der Agglomeration gibt Kapitel 4.3 Räumliches Entwicklungsleitbild Agglomeration Thun detailliert Auskunft.

##### Saanen/Gstaad: Zentrum 3. Stufe und Ort mit internationaler Ausstrahlung

Saanen/Gstaad hat eine internationale Ausstrahlung, ist Zentrum 3. Stufe und der wirtschaftliche Motor der Region Obersimmental-Saanenland. Kulturelle und sportliche Highlights bringen eine hohe Bekanntheit und einen internationalen Touch. Der Ort ist Anziehungspunkt als Wohnort für gute Steuerzahler aus dem In- und Ausland. Saanen / Gstaad soll diese Rolle weiter erfüllen und sich entsprechend weiterentwickeln können, ohne jedoch die landschaftliche Schönheit zu gefährden. Grünzäsuren verhindern ein Zusammenwachsen der Orte Gstaad, Saanen und Schönried.

##### Simmental und Kandertal: Wohn- und Arbeitsgebiete

In den Talböden des Simmentals und Kandertals liegen attraktive Wohn- und Arbeitsgebiete. Sie konzentrieren sich auf die Gebiete zwischen Spiez und Frutigen im Kandertal und zwischen Wimmis und Erlenbach im Niedersimmental. Sie verfügen über eine gute bis sehr gute Strassenerschliessung und liegen entlang von Bahnlinien mit ansprechenden Anbindungen. Die Agglomerationen Thun und Bern sind rasch erreichbar. Das macht diese Gebiete sowohl als Wohn-, aber auch als Arbeitsstandorte attraktiv. Die funktionsfähigen Strukturen bilden eine enge funktionale Beziehung zu den umliegenden Dauersiedlungsräumen, wo nach Möglichkeit die Bevölkerungszahl gehalten werden soll. Die Qualität und Identität der Dorfstrukturen werden gepflegt und weiter entwickelt.

### **Dauersiedlungsräume und ländlicher Raum**

Im Dauersiedlungsraum (Thuner Westamt, Thuner Ostamt, Aeschi/Krattigen, Simmental ab Därstetten, Diemtigtal oberhalb Oey, Kandertal ab Frutigen, Engstligental, Kiental) ist attraktives Wohnen für die Bevölkerung im ländlichen Raum möglich. Die Qualität und die Struktur dieser Räume sollen als Bestandteil der regionalen Identität und des ländlichen Wirtschafts- und Kulturraumes erhalten und gepflegt werden. In den struktur- und bevölkerungsschwachen Regionen und Gemeinden müssen lokal angepasste Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet werden. Die regionalen Zentren 4. Stufe müssen ihre Rolle als Anbieter von zentralörtlichen Funktionen für die umliegenden Gemeinden im ländlichen Raum übernehmen.

#### **4.4.2 Leitbildinhalte Tourismus**

In der Region Thun-Oberland West hat der Tourismus seit 100 Jahren Tradition und spielt in vielen Gebieten eine entscheidende wirtschaftliche Rolle. Deshalb erhalten die vier wichtigsten Tourismuszentren im Entwicklungsleitbild eine spezielle Stellung. Es reicht nicht aus, sie gemäss der Definition des Kantons als regionales Zentrum 4. Stufe (ausser Gstaad 3. Stufe) zu bezeichnen. Diese Definition wird den Tourismusorten nicht gerecht. Die Tourismuszentren sind in den Hauptsaisonzeiten aufgrund der Bevölkerungszahlen kleine bis mittelgrosse Städte. Sie brauchen eine Infrastruktur, die zumindest teilweise auf diese Spitzenbelastungen ausgerichtet ist. Sie brauchen ebenso eine spezifische touristische Infrastruktur, um ihre Funktion als attraktiver Ferienort erfüllen zu können. Daher sind diese Tourismuszentren im Entwicklungsleitbild farblich anders dargestellt und es wurde eine Definition für Tourismusorte erarbeitet. Die Tourismusdestinationen haben mitgeholfen, die Profile ihrer Orte zu erarbeiten, die im Anhang A zu finden sind.

#### **Tourismuszentren**

Saanen/Gstaad, Lenk, Adelboden und Kandersteg sind Tourismusorte mit nationaler bis internationaler Ausstrahlung. Die Priorität wird auf die Ansiedlung von touristischen Infrastrukturen und Anlagen gelegt. Bahnen und Anlagen, die zum Angebot der Destination gehören, sind nicht separat bezeichnet (z.B. Kandersteg mit Bahnen Oeschinensee und Sunnbühl).

Auf diese Tourismuszentren (Zentren 3. und 4. Stufe) ist die Ansiedlung von Ferienresorts zu konzentrieren und innerhalb der jeweiligen Tourismusdestinationen zu planen. Im Rahmen der Erarbeitung der gesetzlichen Grundlagen zur Umsetzung der Zweitwohnungsinitiative sind Lösungen für die Entwicklung bzw. die Kontrolle des Zweitwohnungsbaus in diesen Gebieten zu erarbeiten.

#### **Skiregion von überregionaler Bedeutung (Winter- und Sommerbetrieb)**

Als Skiregion von überregionaler Bedeutung (Gstaad-Saanen-Schönried-Saanenmöser-St. Stephan-Zweisimmen und Adelboden-Lenk) werden Gebiete bezeichnet, die Gäste von ausserhalb des Berner Oberlandes anziehen. In diesen Gebieten sind Ergänzungen und ein Ausbau der technischen Infrastrukturen (Bahnen, Lifte, Beschneigung, Restauration, Freizeitanlagen usw.) möglich. Touristische Infrastrukturen sollen mit Priorität in diesen Gebieten realisiert werden. Diese Gebiete sind auch für den Sommertourismus wichtig.

#### **Überregionales Berg- Ausflugsziel**

Die Berg-Ausflugsziele wie z.B. Niesen, Stockhorn, Niederhorn, Wiriehorn, Elsigalp und Kiental/Ramslauen, die alle mit Transportanlagen erschlossen sind, ziehen viele Tagesgäste von ausserhalb des Berner Oberlandes an. Sie benötigen eine angemessene Erschliessung (Strasse, ÖV, Fuss- und Veloverkehr) und an den Ausgangspunkten eine entsprechende Infrastruktur (Parkplätze, ÖV-Haltestelle, Toiletten usw.). Diese Schwerpunkte des Tagestourismus (Sommer und Winter) sind ebenfalls eingezeichnet, da sie ein starkes Verkehrsaufkommen generieren.

#### **Uferregion mit touristischer Bedeutung**

Der Thunersee ist ein wichtiger Anziehungspunkt für Ferien- und Tagesgäste. Dies betrifft die Schifffahrt, die Schlösser und Restaurants um den See, die Schwimm- und Seebäder, die Ufer- sowie übrigen Wanderwege und sämtliche öffentlich zugänglichen Uferareale. Auch hier braucht es angemessene Erschliessungen und Infrastrukturen an den Aufenthaltsorten. Die Umsteigepunkte vom Bus, Zug und Auto aufs Schiff sind zu verbessern und mit der nötigen Infrastruktur zu versorgen.

### 4.4.3 Leitbildinhalte Landschaft

Im urbanen Raum der Agglomeration wurden die Siedlungstrenngürtel und die Grünräume definiert. Die Herleitung ist im Anhang A zu finden. Damit eine konzentrierte Siedlungsentwicklung stattfinden und eine ausufernde Ausdehnung ins Aaretal unterbunden werden kann, sind die wichtigen Siedlungsränder bezeichnet. Die Kulturlandschaft, die im Thuner Westamt und im Thuner Ostamt stark landwirtschaftlich ausgerichtet ist, wurde ebenfalls separat bezeichnet. Im ländlichen Raum wurden die Vorranggebiete Natur und Landschaft bezeichnet. Dabei handelt es sich um Gebiete, die heute bereits unter Schutz stehen und in Bundesinventaren oder als kantonale oder regionale Schutzgebiete bezeichnet wurden. Deshalb sind sie Ausschlussgebiete für touristische Grossinfrastrukturen.

#### Siedlungstrenngürtel von regionaler Bedeutung

Die Siedlungstrenngürtel wurden dort bezeichnet, wo die Qualität und Identität von Dorfstrukturen durch ein Zusammenwachsen der Siedlung gefährdet ist. Die Siedlungstrenngürtel:

- strukturieren die Siedlungsfläche, halten wichtige Gebiete frei und ermöglichen wichtige Querbezüge in den Tälern
- verhindern ein Ausdehnen der Siedlungsflächen in die bezeichneten Freiräume hinein
- unterstützen die Ablesbarkeit der Ortschaften von hoher Bedeutung
- sichern die Vernetzung der Landschaftsräume

#### Wichtige Siedlungsränder und Gliederungsgrün im Agglomerationsraum

Im Agglomerationsraum wurden die wichtigen Siedlungsränder bezeichnet, um ein Ausufernd der Siedlungsentwicklung zu begrenzen. Zudem wurde das Gliederungsgrün festgelegt, um die zukünftigen Naherholungsräume zu sichern.

#### Topographisch stark gegliederter ländlicher Raum

Das Thuner Ostamt und das Thuner Westamt zeichnen sich durch eine kleinräumige, stark landwirtschaftlich ausgerichtete Kulturlandschaft aus, die sich auf die Verarbeitung und Veredelung von landwirtschaftlichen Produkten spezialisiert hat. Diese (land)wirtschaftliche Entwicklung soll weiter gefördert werden.

#### Vorranggebiete Natur und Landschaft

In den Vorranggebieten Natur und Landschaft sind die folgenden Entwicklungen möglich: Im UNESCO-Welterbe, den BLN-Gebieten, den kantonalen Naturschutzgebieten und den regionalen Landschaftsschutzgebieten sind die Schutzziele vorrangig. Sie dienen als „Ausgleichsräume“ zu den stark touristisch genutzten Gebieten und befinden sich hauptsächlich im Hochgebirge an der Kantonsgrenze.

In den **regionalen Naturpärken** sind nachhaltige Tourismus- und Gewerbeaktivitäten geplant, die den Zielen der regionalen Naturpärke Diemtigtal und Gantrisch entsprechen. Diese umfassen:

- Kompetenzzentren für den naturnahen Tourismus
- die Alp- / Landwirtschaft
- die Vermarktung von regionalen Produkten
- den sanften Ausbau der bestehenden Infrastruktur (insbesondere touristischer Art)
- bestehende Nutzungen (z.B. Wiriehorn-Bahnen, Niederhornbahn)

### 4.4.4 Leitbildinhalte Verkehr: Austauschräume

Die Region Thun-Oberland West ist stark nach Bern ausgerichtet. Der Pendlerstrom nach Bern und von Bern ist gross. Mit dem Lötschberg-Basistunnel hat das Wallis seit 2007 eine bessere Anbindung ans Berner Oberland und die Region Bern erhalten. Neben dem Wallis ist auch Interlaken für die touristischen Beziehungen bedeutend. Im Saanenland ist der Austausch in den Kanton Waadt sehr wichtig.

#### Austauschraum Bern

Die Achse Bern - Thun ist von grosser Bedeutung für die Infrastruktur, den Transport und die Pendlerströme von und nach Bern und dem Aaretal. Sie ist auch wichtig für den Austausch zwischen den Städten Bern und Thun. Die Siedlungsentwicklung ist sehr stark, da die Region am See ein idealer Wohnstandort ist.

### **Austauschraum Wallis**

Thun bietet ein grosses Potenzial an Arbeitsplätzen für Zupendler aus dem Wallis. Dabei handelt es sich vor allem um qualifizierte Arbeitsplätze, die aus dem Wallis innerhalb einer guten Stunde mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind, z.B. ab Sion, Sierre, Visp oder Brig.

### **Austauschraum Interlaken**

Die touristischen Beziehungen von Thun als städtischer Anziehungspunkt und der Region Interlaken als „Bergerlebnisraum“ sind wichtig. Zwischen den Agglomerationen Thun und Interlaken besteht eine nicht zu vernachlässigende Pendlerbeziehung.

### **Austauschraum Pays-d'Enhaut**

Die Beziehung des Saanenlandes mit seinem Magneten Gstaad zur Region des Bassin Lémanique über die Achse Châteaux-d'Oex - Rougemont - Bulle resp. Col des Mosses oder Col du Pillon ist wirtschaftlich und kulturell wichtig.

## **4.5 Ziele, Strategien und räumliches Entwicklungsleitbild der Agglomeration Thun (aus AP V+S Thun 3. Generation<sup>1</sup>)**

### **4.5.1 Entwicklungsziele**

Die agglomerationsspezifische Zielsetzung ergänzt die übergeordneten Ziele der Region TOW im Kapitel 4.1.

#### **Doppelfunktion der Agglomeration Thun**

Die Agglomeration Thun hat eine Doppelfunktion zu erfüllen. Sie ist einerseits Zentrum einer Region mit einem hohen Anteil an alpinen und voralpinen Gebieten. Für diese Region übernimmt sie Aufgaben der zentralörtlichen Versorgung und ist Arbeitsplatz- und Wohnstandort. Aufgrund der hohen Wohn- und Lebensqualität dient die Agglomeration Thun in besonderem Masse auch als Wohnort für Berufstätige, die ihren Arbeitsplatz in Bern haben. Diese Doppelfunktion führt dazu, dass die Agglomeration Thun einerseits einen regionalen Innenbezug hat, andererseits aber auch sehr stark an den Raum Bern angebunden ist.

#### **Förderung von Arbeitsplätzen**

Durch die besondere Förderung von Arbeitsplätzen soll verhindert werden, dass die Abhängigkeit von Arbeitsplätzen ausserhalb der Agglomeration weiter zunimmt. Dadurch kann der Anstieg der Verkehrsbelastung im Pendlerverkehr gebremst werden.

#### **Agglomeration als Siedlungsschwerpunkt**

Die Stadt Thun und die Agglomerationsgemeinden (Steffisburg, Spiez, Heimberg, Uetendorf, Hilterfingen, Oberhofen, Thierachern, Seftigen und Uttigen) sind wichtigster Wohn- und Arbeitsort in der Region. Thun als Kernstadt der Agglomeration und als Zentrum von kantonaler Bedeutung ist ÖV-Drehscheibe für den Pendlerverkehr nach Bern und ins Oberland sowie Standort von kulturellen Institutionen und Veranstaltungen. Das Wachstum der Region soll in erster Linie im Agglomerationskern und entlang der Entwicklungsachsen als konzentrierte und verdichtete Siedlungsentwicklung für Wohnen und Arbeiten mit vorhandener guter Erschliessung stattfinden. Dies verlangen auch das revidierte Raumplanungsgesetz und der kantonale Richtplan. Die Agglomeration soll mit ihrem Einzugsgebiet und den umliegenden Dörfern in einem engen funktionalen Bezug bleiben.

#### **Komplementäre Entwicklung in den ländlichen Räumen**

Komplementär zur vernetzten inneren Siedlungsstruktur an den Achsen des öffentlichen Verkehrs werden die ländlichen Räume entwickelt. Dabei steht eine Konsolidierung vorhandener Siedlungen und Ortsbilder im Vordergrund. Ein substantielles Siedlungswachstum ist nicht vorgesehen, jedoch die Stärkung und Aufwertung der bestehenden Ortskerne.

---

<sup>1</sup> Das Agglomerationsprogramm Thun der 3. Generation wird parallel zum RGSK TOW 2. Generation erarbeitet und Ende Dezember 2016 beim Bund eingereicht. Die behördenverbindlichen Elemente sind Bestandteil des RGSK und deshalb hier als separate Kapitel aufgeführt.



### **Effizientes und funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem**

Das schienengebundene Netz des öffentlichen Verkehrs definiert die funktionale Grundstruktur, die ergänzt wird durch ein flächendeckendes Bussystem mit hoher Fahrplanstabilität im Siedlungsgebiet der Agglomeration.

Gefördert wird eine Modalsplitveränderungen zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs.

Für den Fuss- und Veloverkehr werden zusammenhängende Netze mit durchgehenden, sicheren und direkten Verbindungen gesichert. Der Fuss- und Veloverkehr wird in den Verkehrsablauf integriert.

Das Strassensystem wird verträglich gestaltet nur soweit ergänzt, als dadurch markante Entlastungen von bestehenden Siedlungsgebieten erreicht werden können. Dabei wird eine Verstetigung des Verkehrs angestrebt. Optimierung des dichten Stadtverkehrs im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes und der Umsetzung der Städte-Initiative in der Stadt Thun.

Attraktive Umsteigeorte mit direkten Zugängen zu Bahn und Bus, ausreichende Angebote an Bike+Ride /Park+Ride und Carsharing fördern die kombinierte Mobilität und tragen zur Reduktion von Pendlerströmen auf der Strasse bei.

### **Weiterentwicklung von Natur und Landschaft**

Die nachhaltige Aufwertung und Weiterentwicklung von Naturräumen, Kulturlandschaften sowie Erholungs- und Freiräumen ist eine Schwerpunktaufgabe. Dabei soll den unterschiedlichen Gegebenheiten der Teillandschaften Rechnung getragen werden. Besondere Anforderungen stellt die Weiterentwicklung des Seebeckens und seiner einzigartigen Kulisse. Die weiträumige Moränenlandschaft zwischen Spiez und Seftigen wird von weiterer Bebauung ebenso verschont, wie die grossen offenen Flächen im Aaretal und den seitlichen Flussdeltas.

### **Nachhaltige Projekte und Planungen**

Der Lebensraum hat dank seiner Lage am See und im Aaretal wegen seiner Identität, die auch gestärkt ist durch bauhistorisch wertvolle Ortskerne, Kirchen, Schlösser usw., sowie dem Angebot an Wohnraum eine grosse Anziehungskraft. Die künftige Entwicklung dieser Agglomeration am Übergang von den Alpen zum Mittelland erfolgt nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit. Ökologische, ökonomische und soziale Ziele, Konzepte, Strategien und Massnahmen werden darauf ausgerichtet.

## **4.5.2 Zielsetzungen zu MOCA-Indikatoren**

Die übergeordneten Zielsetzungen werden mit vier Indikatoren überprüft:

Um die Wirkung des Agglomerationsprogrammes auf die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Agglomeration über die Zeit zu eruieren, wird beginnend mit dem Agglomerationsprogramm 3. Generation eine fortlaufende Wirkungskontrolle durchgeführt. Diese stützt sich auf die vier Indikatoren des Monitoring Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (MOCA-Indikatoren), welche unter Federführung des Bundes periodisch aktualisiert werden.

### **Indikatoren**

- Modal Split: MIV-Anteil aller Verkehrszwecke, gemessen an der Tagesdistanz nach Wohnort
- Beschäftigte nach öV-Güteklassen
- Einwohner nach öV-Güteklassen
- Unfälle

## Zielsetzungen für Agglomeration Thun

Indikator	Ist 2010	Ziel 2030	
		qualitativ	quantitativ
Modal Split	56.8%	In der Agglomeration Thun besteht ein effizientes und funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem. Die Förderung der umweltverträglichen Mobilität (LV, ÖV) wird u.a. durch das Schliessen von Netzlücken und die Bereitstellung der notwendigen Velo-Infrastruktur und eines attraktiven ÖV-Angebotes erzielt.	Mind. Ist-Wert halten; besser 52%
Beschäftigte nach öV-Güteklassen (2.1A)	48'274 Beschäftigte GK A: 24.4% GK B: 30.8% GK C: 25.2% GK D: 11.3% Ohne GK: 8.3%	Die Zentren sollen in ihrer Funktion und als attraktive Siedlungs-, Wirtschafts- und Wohngebiete gestärkt werden. Die kantonal und regional bedeutenden Arbeitsschwerpunkte sind attraktiv zu entwickeln und entsprechend zu vermarkten.	Mind. Ist-Werte halten, besser GK A: 30.0% GK B: 33.0% GK C: 25.0% GK D: 7% Ohne GK: 5%
Einwohner nach öV-Güteklassen (2.1B)	96'190 Einwohner GK A: 8.2% GK B: 35.1% GK C: 27.8% GK D: 18.9% Ohne GK: 10.0%	Der Fokus der Siedlungsentwicklung liegt an zentralen, gut mit Diensten ausgestatteten und mit öV optimal erschlossenen Lagen. Eine Siedlungsverdichtung nach innen sowie ein umfassendes Verkehrsmanagement und betriebliche Optimierungen (Taktverdichtungen, Linienoptimierungen) erzielen eine Erschliessung eines Grossteils der Agglomeration mit der Güteklasse B/C.	Mind. Ist-Werte halten, besser GK A: 12.0% GK B: 38.0% GK C: 30.0% GK D: 12.0% Ohne GK: 8.0%
Unfälle (3.1)	306 Verunfallte entspricht 3.2 Verunfallte pro 1'000 Einwohner	Verstetigung des Verkehrs; Sanierung von Unfallschwerpunkten	≤ 2.5 Verunfallte pro 1'000 Einwohner

Tabelle 20 Zielwerte Agglomeration Thun; Quelle Daten 2010: Bundesamt für Raumentwicklung, 2014

Die Umsetzung der Städte-Initiative Thun wurde im Oktober 2016 vom Thuner Stadtrat genehmigt. Sie hat zum Ziel, dass ein allfälliger Mehrverkehr in Zukunft primär mittels ÖV, Velo- und Fussverkehrs abzuwickeln ist. Um dies zu erreichen, verpflichtet sich die Stadt Thun dazu, für sichere, möglichst direkte, attraktive und zusammenhängende Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zu sorgen.

### 4.5.3 Räumliches Entwicklungsleitbild Agglomeration Thun

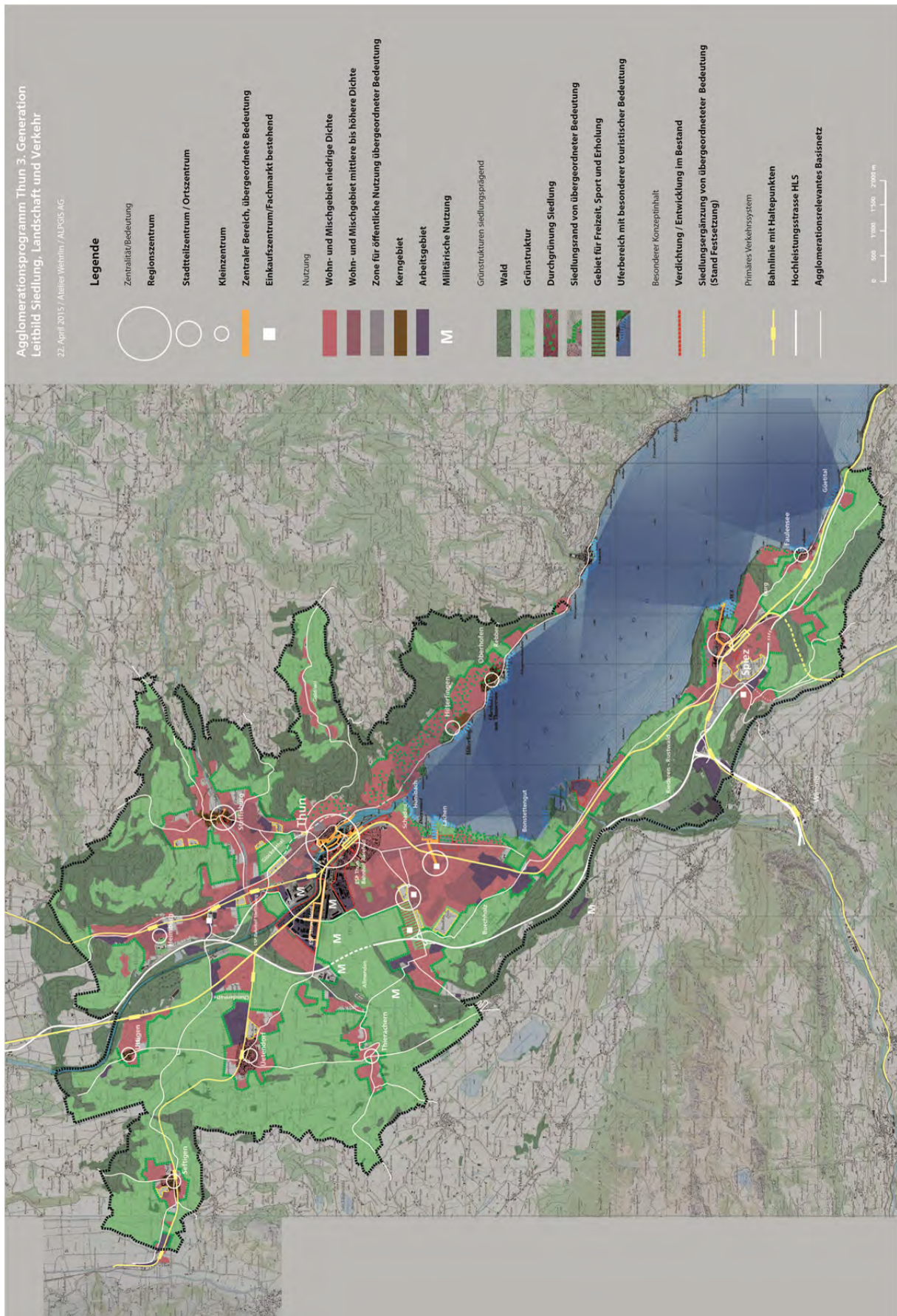


Abbildung 29 Räumliches Entwicklungsleitbild Agglomeration Thun (2015)

#### 4.5.4 Teilstrategie Siedlung und Landschaft Agglomeration

##### Zentralitätsstruktur

Die Versorgung mit Dienstleistungen wird durch das kantonale Zentrum (Innenstadt Thun, Bahnhofgebiet), die Ortszentren sowie durch die Klein- bzw. Quartierzentren, wie z.B. Thun-Neufeld oder Thun-Dürrenast sichergestellt. Diese Zentren sind in die Siedlungsstruktur integriert und vernetzt. Viele davon bedürfen jedoch einer Erneuerung und Aufwertung. In jüngster Vergangenheit sind an der Autobahn oder in Autobahnnähe periphere Einkaufsstandorte (Einkaufszentrum, Fachmärkte, Einkaufstrips) entstanden. Solche Entwicklungen sind zu-künftig aufgrund der verkehrlichen Auswirkungen und der Konkurrenzierung von Standorten innerhalb des Siedlungsgebiets nicht mehr erwünscht.

Weitere Gebiete mit zentralörtlicher Bedeutung in den Bereichen Tourismus, Sport, Freizeit und Erholung sind z.B. die Gebiete Thun-Süd (Fussballstadion), Lachen (Hafen, Strandbad, div. Sport- und Freizeitnutzungen) oder die Spiezer Bucht (Schiffsstation, Hafen, Strandbad, div. Sport- und Freizeitnutzungen). Entlang des Bypasses Thun Nord entstehen mit dem ESP Thun Nord sowie dem ESP Bahnhof Steffisburg grosse Arbeitsgebiete, die ebenfalls eine zentrale Funktion erfüllen werden. Insbesondere der ESP Thun Nord mit seinen gross angelegten Freiräumen und dem Zugang zur Aare birgt ein hohes Potential für eine zentrale Funktion.

##### Zukünftige Struktur des Siedlungsgebiets

Die Grundstruktur des Siedlungsgebietes ist durch die vorhandene Bebauung vorgezeichnet. Die bestehenden Nutzungszonen und die bekannten regional bedeutungsvollen Siedlungsergänzungen wurden in vereinfachter Form und reduzierter Differenzierung im Entwicklungsleitbild dargestellt. Von zentraler Bedeutung als Stadt- raum ist das vernetzte Siedlungsgebiet von Thun, Steffisburg und Heimberg. Hier sind der Koordinationsbedarf und der Bedarf für ein überkommunales Siedlungskonzept besonders gross. Vom zentralen Siedlungsraum ausgehend erschliessen sich die übrigen Siedlungsgebiete fingerförmig.

Die Weiterentwicklung des Siedlungsgebiets erfolgt so, dass optimale Bedingungen für die gesellschaftliche, kulturelle und wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration entstehen. Dies erfordert eine konsequente Lenkung der künftigen Siedlungsentwicklung in zentrale, gut mit Diensten ausgestattete und vom öffentlichen Verkehr optimal erschlossene Lagen. Der zukünftige Flächenbedarf wird primär durch Innenentwicklung abgedeckt. Dazu gehören die Schliessung von Baulücken, die Umstrukturierung von Industrie- und Wohnbrachen sowie von nicht mehr genutzten Militärarealen, die Siedlungserneuerung und auch eine massvolle, an die klein- räumigen Strukturen angepasste Verdichtung im Bestand. Potentiale bieten sich hierzu insbesondere in der Entwicklung der Orts- oder Quartierzentren (Kerngebiete und zentrale Bereiche).

Soweit über das Mass der siedlungsinternen Verdichtungspotentiale neue Siedlungsflächen beansprucht werden müssen, unterliegt deren Evaluation strengen Kriterien bezüglich Siedlungsintegration, Landschaftsverträglichkeit und Erschliessungsgüte. Arbeitszonen werden unter Berücksichtigung der induzierten Emissionen (Luft- reinhaltung, Lärm) geplant. Arbeitszonen, die den Binnenbedarf für Erweiterungen von bereits ansässigen Firmen oder zur Ansiedlung von lokalem Gewerbe überschreiten, werden regional abgestimmt.

Die Qualität von Städtebau, Architektur und Aussenraumgestaltung wird sowohl bei der Siedlungsentwicklung nach innen, wie auch bei den Siedlungsergänzungen generell erhöht. Dabei wird auf eine ausgewogene Nutzungsdurchmischung und auf eine offene Bauweise geachtet, damit die Wege innerhalb der Agglomeration kurz gehalten werden können. Bei Umstrukturierungen und Siedlungsergänzungen werden nicht maximale, sondern optimale Dichten angestrebt. Einzelbebauungen werden in einen grösseren räumlichen Zusammenhang gestellt. Besondere Beachtung wird der Integration von Bauten und Aussenräumen in die bestehende Topographie geschenkt.

##### Siedlungsprägende Grünstrukturen

Das wertvollste Potenzial der Region und Agglomeration Thun ist eine intakte Landschaft. Deshalb werden die Siedlungsentwicklung begrenzt und wichtige Natur- und Landschaftselemente spezifisch entwickelt:

- Die grossen Landschaftsräume des Aaretals, des Zulgdeltas und des ehemaligen Kanderdeltas werden erhalten und als Land- und Forstwirtschaftsgebiete, Naturräume und Naherholungsräume entwickelt. Die Siedlungsgrenzen sind zu gestalten.
- Die weiträumige Moränenlandschaft, die sich von Thun über Strättligen bis nach Seftigen hinauszieht, wird als spezifisch geformte Landschaft erhalten und entwickelt. Hier sind – ausser in Spiez – keine Siedlungserweiterungen vorgesehen.

- Die Moorlandschaft rund um Amsoldinger- und Uebeschi-See ist im Bundesinventar der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung aufgeführt und prägt die Natur- und Kulturlandschaft im Westen von Thun. Ein sanfter naturnaher Tourismus soll gefördert werden.
- Am Thunersee kommt den Uferbereichen und den Hanglagen besondere Aufmerksamkeit zu. Das Seeufer von Thun behält seinen durchgrüneten Charakter. Die Siedlung am rechten Seeufer entwickelt sich nicht weiter an den Hängen nach oben und die vorhandene siedlungstrennende Zäsur zwischen Oberhofen und Längenschachen bleibt erhalten. Zwischen Spiez und Gwatt bleibt ebenfalls eine grossräumige landschaftliche Zäsur erhalten.
- Die Uferbereiche mit den prägenden Schlössern und Ortsbildern sowie der durchgrüneten Kulisse sind ein touristisches Kapital, das gezielt aber sorgfältig zu entwickeln ist. In diesen Rahmen ist langfristig auch die Entwicklung im Bereich des Kanderdeltas in Spiez einzuordnen.

Durch die konsequente Innenentwicklung erhöht sich der Druck auf den öffentlichen Raum innerhalb des Siedlungsgebiets. Deshalb werden übergeordnet über die gesamte Agglomeration Überlegungen zu den Grün- und Freiräumen innerhalb des Siedlungsgebiets notwendig. Hier hat die Agglomeration Thun einen Nachholbedarf, der im Rahmen der Umsetzung des AP V+S der 3. Generation aufgearbeitet werden soll.

#### 4.5.5 Teilstrategie Verkehr Agglomeration

##### Struktur des künftigen Strassennetzes

###### Integration des motorisierten Verkehrs

Die Struktur des künftigen Strassennetzes wird darauf ausgelegt, dass der motorisierte Individualverkehr möglichst direkt aufs übergeordnete Netz geleitet wird. Auf dem heutigen und künftigen Hauptverkehrsstrassen-Netz sollen innerhalb des Siedlungsgebietes die Strasseninfrastrukturen so gestaltet werden, dass der Verkehrsfluss des MIV verstetigt und verlangsamt wird, um die Lärm- und Luftbelastung sowie die Trennwirkung zu reduzieren, die Sicherheit zu verbessern, insgesamt die Verträglichkeit zu erhöhen und die Fahrzeitverluste zu minimieren. Wo nötig wird der strassengebundene ÖV priorisiert.

Um dies zu erreichen, werden je nach örtlicher Situation unterschiedliche Anforderungen gestellt. Eine verträglichere Gestaltung von Strassenräumen in Ortszentren und Stadtteilzentren trägt wesentlich zur Verbesserung der Lebensqualität und zu einer Förderung der nachhaltigen Verkehrsarten ÖV und LV bei. Mit dem „Berner Modell“ liegt eine breit abgestützte Strategie mit dazu gehörenden Werkzeugen vor.

Verschiedene gebaute Beispiele nach dem „Berner Modell“ (Frutigenstrasse Thun; Mittelzone Marktgasse Innenstadt, Abschnitt Sternenplatz - Guisanplatz, Allmendstrasse, Abschnitt Guisanplatz bis Unterführung, Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse Thun; Unterdorfstrasse Steffisburg, von Erlenstrasse bis Zelgstrasse) zeigen, dass das Ziel, den verbleibenden motorisierten Verkehr so schonend wie möglich für Mensch und Umwelt abzuwickeln, erreicht werden kann.

Mit einem umfassenden Verkehrsmanagement wird in der Kernagglomeration Thun die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems sichergestellt, indem nur so viel motorisierter Individualverkehr in die Innenstadt geführt wird, wie ohne grössere Staus zu verarbeiten ist.

Parkraum- und Parkierungskonzepte werden dazu beitragen, dem ruhenden Verkehr seinen Stellenwert zuzuordnen, eine Verlagerung des Modalsplits zugunsten umweltfreundlicherer Verkehrsmittel zu fördern und unerwünschten Suchverkehr in der Innenstadt einzuschränken.

###### Integration des Fuss- und Veloverkehrs

Der Fuss- und Veloverkehr wird als gleichberechtigte Verkehrsart in den Strassenraum integriert. Mit der Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen (vgl. Kap. 4.1) soll auch der Stellenwert des LV weiter erhöht werden. Eine gute Vernetzung der Wegverbindungen des LV untereinander und mit allen wichtigen Zielen soll vervollständigt werden. Kommunale Strassen mit LV-Achsen sowie neue, separat geführte LV-Netzverbindungen ergänzen das Basisstrassennetz. Um die Sicherheit des LV zu erhöhen und die Qualität der LV-Routen zu verbessern, werden Velo-Achsen auf Hauptverkehrsstrassen und Querungsstellen des Velonetzes mit Hauptverkehrsstrassen besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Aufgrund der Städte-Initiative soll der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs in der Stadt Thun durch ein attraktives und sicheres Fusswegnetz und durch durchgängige und direkte Velorouten wesentlich erhöht werden.

Ausserhalb der Kernagglomeration wird die Verträglichkeit und Verkehrssicherheit für den Fussverkehr und Veloverkehr auf Ortsdurchfahrten und auf Schulwegen nach den Anforderungen der Referenzstandards des Kantons verbessert.

### **Struktur des künftigen öffentlichen Verkehrs**

Bahn und Bus bilden das Rückgrat der regionalen Entwicklung. Im Raum Thun gewährleistet zudem ein umfassendes Verkehrsmanagement die Fahrplanstabilität. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wird definiert, wo ein Ausbau aufgrund der Siedlungsentwicklung und inneren Verdichtung zweckmässig ist. Diese Grundlage dient den weiterführenden Angebotskonzepten mittels Potentialabschätzungen zur Festlegung neuer und optimierter Linienführungen in Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Das starke Wachstum der Passagierzahlen des Busverkehrs in den letzten Jahren verlangt nach einer frühzeitigen Fragestellung des langfristig richtigen Verkehrssystems für den öffentlichen Verkehr. Die vorliegende Strategie wird in dem zurzeit in Überarbeitung stehenden ÖV-Konzept der Stadt Thun thematisiert. Mit dem ÖV-Konzept soll ein gesamthafes, strategisches Zielbild 2035 entworfen werden, welches sowohl in die laufende Ortsplanungsrevision als auch in das Gesamtverkehrskonzept von Thun einfließen soll.

### Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung wird primär auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet. Die Entwicklungsschwerpunkte der nächsten Jahrzehnte werden durch den ÖV bestens erschlossen. Dies gilt sowohl für die Verbindung zum Stadtzentrum wie auch für die Erschliessung gegen aussen.

### Weiterentwicklung des Bussystems in der Stadt Thun

Das Bussystem dient der Feinerschliessung aller Siedlungsgebiete und bildet deshalb das Rückgrat des öffentlichen Stadtverkehrs. Aufgrund der gewachsenen Stadtstrukturen und den Kapazitätsreserven sind die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Bussystems gross. Dabei bieten nicht nur dichtere Fahrpläne Chancen für neue Verknüpfungen. Durch die Zunahme der Nachfrage ist auch eine grundsätzliche Neuorientierung des Bussystems denkbar. Dabei sind folgende Rahmenbedingungen in einer umfassenden Planung zu berücksichtigen:

- Alle Linien bedienen sowohl den Bahnhof wie auch das Zentrum.
- Das künftige Bussystem weist primär Durchmesserlinien auf.
- Die Haltezeiten am Bahnhof werden minimiert, was eine Diskussion über die Knotenstruktur und die Umsteigemöglichkeiten Bus zu Bus am Bahnhof nach sich zieht (bspw. alternative Umsteigeplattformen rund um die Innenstadt).
- Die Busse haben auf den staugefährdeten Strecken gegenüber dem MIV Vorrang und können zuverlässige und kurze Fahrzeiten bieten (Verkehrsmanagement).

### Der Bus in den Agglomerationsgemeinden

Thun nimmt innerhalb der Agglomeration die Funktion als klares Zentrum wahr.

Daneben sind weitere Gemeinden mit einer gewissen Zentrumsstruktur dicht mit dem ÖV zu erschliessen und insbesondere mit der Stadt Thun zu verbinden. Es sind dies Steffisburg, Heimberg, Uetendorf, Spiez sowie Oberhofen und Hilterfingen.

In den weiteren Gemeinden der Agglomeration (Seftigen, Uttigen und Thierachern) sowie in Sigriswil wird die Entwicklung nicht aktiv vorangetrieben, Ausbauten im öffentlichen Verkehr sind deshalb nicht angezeigt.

### Stadtbahn / S-Bahn

Die Nachfrage nach Verknüpfungen zwischen der Agglomeration Thun und dem Zentrum der Hauptstadtregion Bern wird stark zunehmen. Nebst den bereits bestehenden Fernverkehrs- und S-Bahn-Verbindungen werden zusätzliche Züge verkehren. Insbesondere werden IR/RE-Produkte an Bedeutung gewinnen, da diese nicht nur die Zentren schnell miteinander verbinden, sondern auch die aufkommensstarken und aufstrebenden Entwicklungspunkte bedienen können.

In der Stadt Thun werden zusätzliche Bahnhaltstellen an dicht besiedelten Lagen (Einwohner oder Arbeitsplätze) in Betrieb genommen. Diese werden sowohl von der S-Bahn Bern wie auch von direkten und schnellen Zügen zwischen Thun und Bern bedient. Im Vordergrund steht eine neue Haltestelle im ESP Thun Nord.

### Verknüpfung von Bahn und Bus

Die Feinerschliessung mit dem Bus und die Groberschliessung mit der Bahn sind optimal aufeinander abgestimmt. Das flächendeckende Busnetz mit einem dichten Fahrplan ermöglicht schlanke Umsteigezeiten an alle im Bahnhof verkehrenden Züge.

Neue, starke Bahnhaltstellen werden ebenfalls durch das Bussystem bedient und bieten direkte und schnelle Verbindungen nach "Aussen". Die Potenzialanalyse neue Bahnhaltstellen STEP AS 2030 räumt folgender neuen Haltestelle ein sehr grosses Potenzial ein:

- ESP Thun Nord; Im Dezember 2014 wurde ein Antrag für eine Haltestelle Thun Nord (Angebotsnummer BE-20) durch den Kanton beim BAV eingereicht.

### **Langfristige ÖV-Vision**

Eine langfristige ÖV-Vision dient der Festlegung von Entwicklungsleitlinien. Dabei wird ein Bild eines ÖV-Netzes und -Angebotes entworfen, welches zu erreichen teilweise sehr herausfordernd sein wird. Insbesondere im Bereich der Bahn, wo die Entwicklungen nicht auf die Agglomeration Thun beschränkt sind, ist eine Kooperation mit externen Stellen unumgänglich.

Die Vision hat einen zeitlichen Zielhorizont, der weit über das AP 3 hinausgeht. Einzelne Massnahmen, welche die Vision unterstützen, sind jedoch bereits mittel- oder eventuell sogar kurzfristig umsetzbar und sollen deshalb auch im Rahmen des AP 3 diskutiert werden.

### Stadtbahn / S-Bahn

Aus Sicht der Wohnqualität und Sicherheit und auch aufgrund der zu geringen Kapazitäten auf der Schiene bei einem Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels wird der Güterverkehr am Zentrum der Stadt Thun vorbeigeführt (Grundvoraussetzung, damit zusätzliche Haltestellen auf dem Stadtgebiet möglich sind).

### Verknüpfung von Bahn und Bus

Zwei weitere Haltestellen haben gemäss einer ersten Grobabklärung Potenziale, die im Rahmen der Ortsplanungsrevision vertiefter untersucht werden. Sie bedingen jedoch eine Verlängerung der S-Bahn und voraussichtlich auch eine Ausweitung der Streckenkapazitäten und sind deshalb in einem langfristigeren Horizont einzustufen:

- Dürrenast / Strättligen (Wiederinbetriebnahme)
- Gwatt (Wiederinbetriebnahme)

Die engen Platzverhältnisse beim Bahnhof Thun machen neue, breit diskutierte Lösungen notwendig. Insbesondere wird die Frage angegangen, ob der Bahnhofplatz für alle Buslinien der optimale Verknüpfungspunkt zwischen Bus und Bahn ist, oder ob im näheren Bahnhofumfeld weitere Möglichkeiten bestehen (bspw. Richtung Seestrasse, Bahnhofrückseite, Frutigenstrasse).

### **Verkehrsträgerübergreifende Strategie**

#### Grundsätze der Intermodalität

Die Wegketten des Fuss- und Veloverkehrs zu anderen Verkehrsmitteln (v.a. ÖV) werden attraktiver. Die Infrastruktur von Umsteigeorten und deren Erreichbarkeit wird optimiert zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs als optimale Zubringer zum ÖV.

P+R und B+R müssen dazu dienen, längere Autofahrten zu substituieren, insbesondere in stark belasteten Räumen.

#### Mobilitätsmanagement und Controlling

Um die in Kapitel 4 definierten Grundsätze und Ziele erreichen zu können, sind aufeinander abgestimmte Massnahmen bei allen Verkehrsträgern und verkehrsträgerübergreifenden Massnahmen beim Mobilitätsmanagement und Controlling notwendig.

Das Mobilitätsmanagement wird in Zukunft an Wichtigkeit zunehmen. Der Entwicklungsraum Thun wird mit einer Koordinationsstelle Mobilitätsmanagement die Aufgaben gemeindeübergreifend angehen. Die Stadt Thun wird zur Umsetzung der Städte-Initiative Thun und des Gesamtverkehrskonzeptes ein Controlling aufbauen.

Die Massnahmen zielen auf den Pendler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr. In den letzten Jahren zielten die Massnahmen hauptsächlich auf den Pendlerverkehr. Die neusten Daten zeigen, dass in Zukunft die Ausrichtung der zu treffenden Massnahmen verstärkt auf den Freizeitverkehr gerichtet werden muss.

Der Freizeitverkehr ist das gewichtigste Verkehrssegment. Auch in Zukunft wird im Freizeitverkehr mit Zuwächsen in der Verkehrsleistung gerechnet. Der Handlungsbedarf ist dementsprechend gross, vor allem in den Agglomerationen.



## 5 Massnahmen

Die Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr leiten sich von der Stärken-Schwächen-Analyse, den Zielsetzungen sowie der strategischen Ausrichtung und dem räumlichen Entwicklungsleitbild ab. Die kantonalen Vorgaben der Vollzugs- und Prüfungsaufträge sowie das Umsetzungsreporting über die Massnahmen aus dem RGSK der 1. Generation geben den Rahmen bei der Herleitung der Massnahmen vor (vgl. Anhang A und Anhang C). Die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1., 2. und 3. Generation wurden ins RGSK überführt.

### 5.1 Regionale und kantonale Entwicklungsschwerpunkte (Agglomeration)

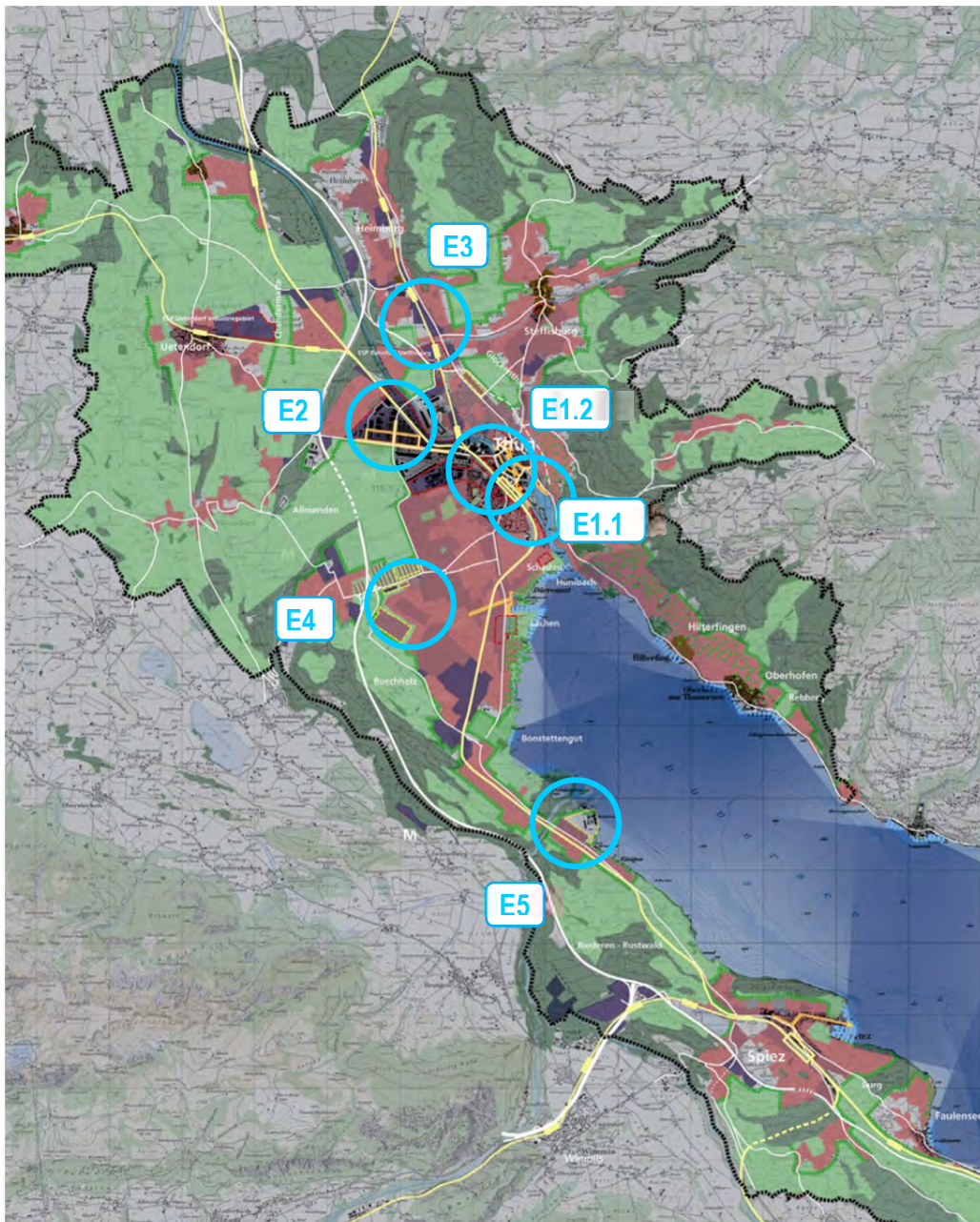


Abbildung 30 Regionale und Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Agglomeration Thun

Bereits im Controlling der laufenden Planungen und Projekte wurde festgestellt, dass sich mehrere Gebiete in und rund um Thun stark entwickeln. Das Entwicklungsleitbild verfolgt eine konsequente Siedlungsentwicklung nach

innen. Die Verdichtung bringt städtebaulich viele Chancen mit sich, sie kann jedoch auch negative Auswirkungen auf die Qualität des öffentlichen Raums haben, wenn dem Schwinden von Grün- und Freiräumen und der Zunahme des motorisierten Verkehrs zu wenig Beachtung geschenkt wird.

Mit der Entwicklung dieser Gebiete bekennt sich die Stadt Thun klar zu einer urbanen Stadt und verfolgt einen urbanen Modalsplit zugunsten von ÖV und LV. Entsprechend sollen die Massnahmen integral betrachtet und beurteilt werden, um eine nachhaltige Abstimmung von Siedlung und Verkehr zu erreichen.

Aus diesem Grund werden neben den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten regionale Entwicklungsgebiete definiert, in denen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr aus ganzheitlicher Sicht und nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit erfolgen soll. Diese Schwerpunkte stellen den räumlichen Kontext her. Die einzelnen Massnahmen dazu werden in den Verkehrsmassnahmenblättern aufgenommen, um Kosten und Details aufzuführen. Durch einen Verweis ist auch in der in den Massnahmenblättern isolierten Darstellung nach Verkehrsträger MIV, ÖV, LV, KM der zusammenhängende Kontext sichergestellt.

### E1.1 - Kantonaler Schwerpunkt ESP Bahnhof Thun

Das ESP-Programm ist eines der bedeutendsten Projekte zur Wirtschaftsförderung im Kanton Bern. Der Kanton will Arbeitsplätze konzentriert an ausgesuchten und besonders geeigneten Standorten ansiedeln und seine wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig gestalten.

Der ESP Bahnhof Thun ist ein Standort aus dem kantonalen ESP-Programm in der Agglomeration Thun. Seit 2012 arbeitet die Stadt Thun an einem Entwicklungsleitplan für das gesamte Planungsgebiet. Neben der wirtschaftlichen Stärkung sollen im Areal auch Nutzflächen für urbanes Wohnen gezielt gefördert werden. Das Ziel der Planung ist die Abstimmung der vielfältigen Ansprüche der Innenentwicklung mit den Interessen des Verkehrs, insbesondere im Bereich des ÖV (Bahn, Bus, Schifffahrt). Zudem wird eine Verbesserung der Situation im Bereich des LV und alternativen Mobilitätsformen angestrebt (Personenunterführungen, Velostation, Mobilitätszentrum etc.). Die Planung ist aufgrund der Abhängigkeit zum Rahmenplan der SBB bis Mitte 2016 sistiert. Massnahmen sind im AP V+S der 4. Generation zu erwarten.

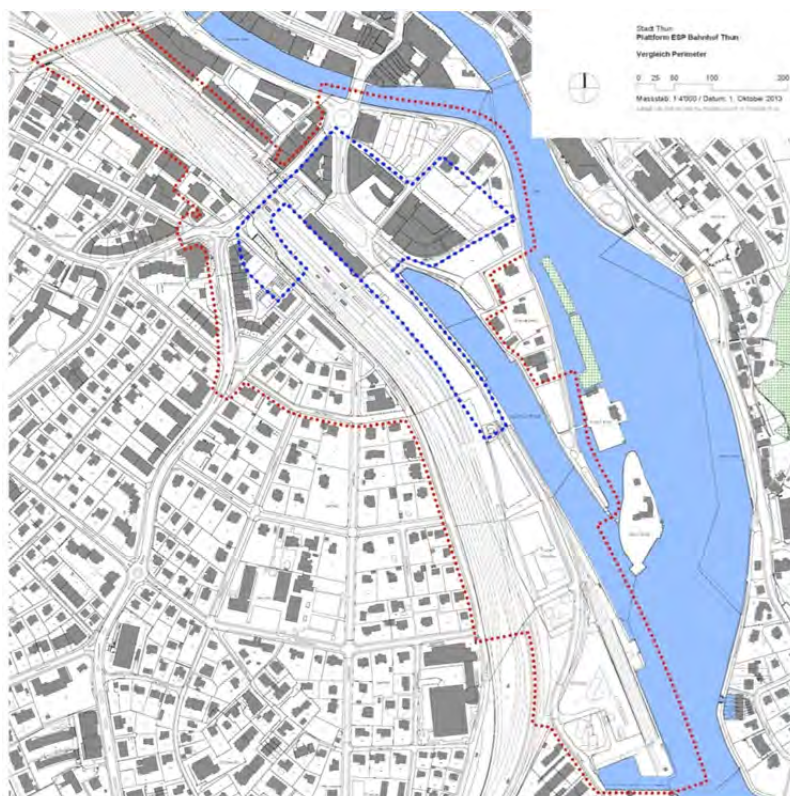


Abbildung 31 Perimeter der Plattform ESP Bahnhof Thun (rot) und alter Perimeter des ESP Thun Bahnhof/Aarefeld (blau)  
Quelle: Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof Thun Aufbau «Plattform ESP Bahnhof Thun», Zwischenergebnis, Planungsamt Stadt Thun, 20. August 2015

### E1.2 - Regionales Entwicklungsgebiet Areal Bahnhof Thun West

Direkt angrenzend an die Thuner Innenstadt soll ein bereits überbautes Gebiet in einem sukzessiven, längerfristigen Prozess gemeinsam mit den Grundeigentümern zu einem urbanen, verdichteten Stadtteil entwickelt werden. Die zentrale Lage (Nähe Innenstadt und Bahnhof) verleiht dem Areal ein hohes Potenzial für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen. Die gegenüber dem ursprünglichen Zustand deutlich höhere Dichte soll durch eine hohe städtebauliche Qualität und durch attraktive öffentliche Strassenräume kompensiert werden. Dieser Entwicklungsprozess in Umstrukturierungsgebieten wird der Bahnhofrückseite neue Impulse geben.

Aktuell laufen Planungen von Teilarealen (Überbauungsordnungen für 3 Teilgebiete) und die Realisierung verschiedener Einzelbauvorhaben im Sinne der gesetzten Dichteziele des Areals sowie die konkrete Planung von zwei Plätzen. Weitere Umsetzungen von öffentlichen Strassenräumen erfolgen abgestimmt auf die Realisierung angrenzender Bauvorhaben.

### E2 - Kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord

Der ESP Thun Nord ist einer von fünf Premium-Standorten (höchste Priorität) des kantonalen Programms. Das Areal liegt inmitten der Gemeinde Thun auf dem Gebiet der „Kleinen Allmend“, direkt am Bypass Thun Nord. Es umfasst rund 60 Hektaren und ist wegen seiner Grösse, Lage und Stellung als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt von zentraler Bedeutung für die Agglomeration Thun. Das bisher hauptsächlich militärisch genutzte Gelände öffnet sich schrittweise und wird seit der Jahrtausendwende auch anderen Wirtschaftszweigen zugänglich gemacht. Ziel ist, das Gebiet städtebaulich, nutzungs- und verkehrstechnisch so zu entwickeln, dass der Armee und den militärnahen Betrieben ein angemessener Spielraum zukommt. Gleichzeitig sollen sich auf den frei werdenden Grundstücken sowie Liegenschaften neue Unternehmen entfalten können.

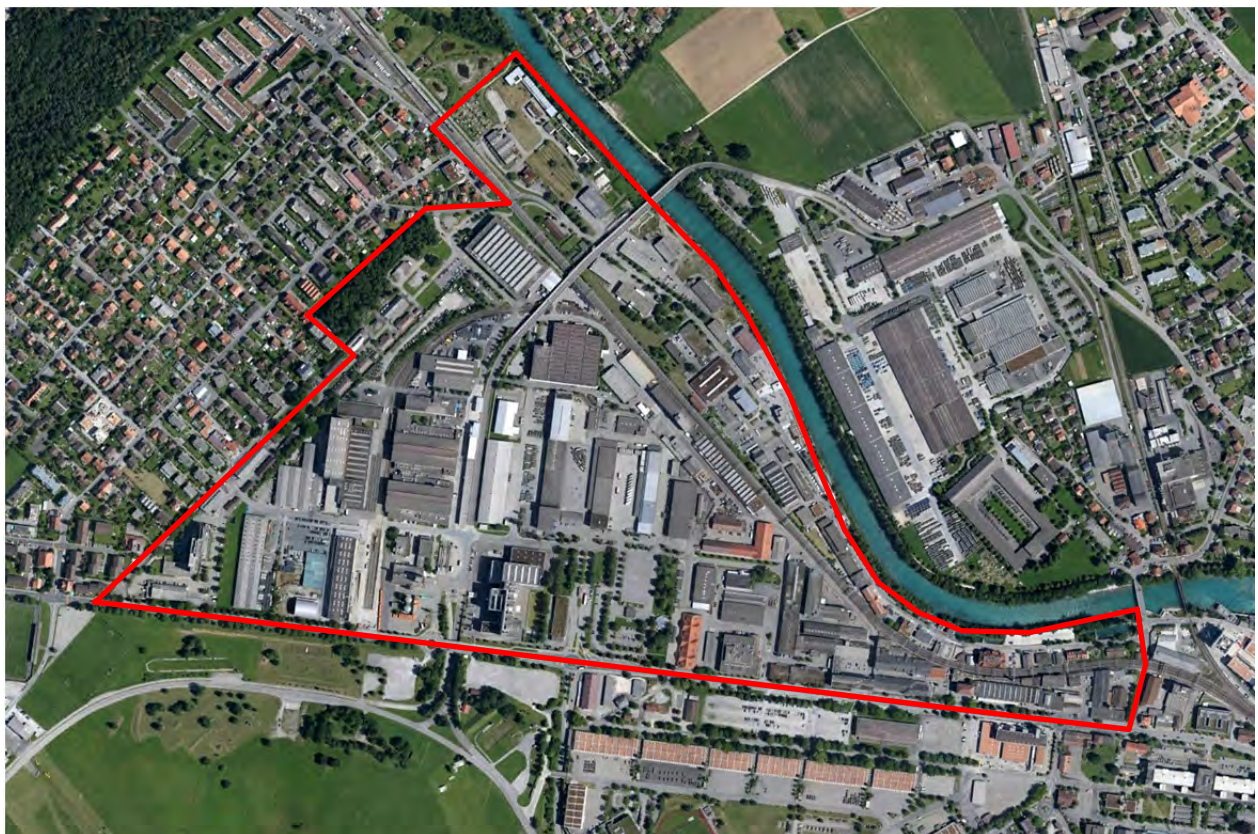


Abbildung 32 Luftbild ESP-Perimeter  
Quelle und aktuelle Informationen: [www.wirtschaftspark-thun.ch](http://www.wirtschaftspark-thun.ch)

Um die raumwirksamen Aktivitäten der bislang fünf Planungspartner – VBS, RUAG, Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg und Kanton Bern – bestmöglich aufeinander abzustimmen, wurde 2005 der „Richtplan ESP Thun Nord/ Steffisburg“ erlassen. Dieser wurde 2014 total revidiert und heisst seither nur noch „Richtplan ESP Thun Nord“, da der Bereich auf dem Gemeindegebiet Steffisburg gemäss dem regionalen Nutzungskonzept Thun des

VBS längerfristig für militärische Nutzungen zur Verfügung stehen soll. Im Rahmen der Richtplanrevision fand eine breite öffentliche Mitwirkung statt.

Die Zone mit Planungspflicht (ZPP R Thun Nord), die in der baurechtlichen Grundordnung der Stadt Thun festgeschrieben ist, erlaubt eine vielseitige und flexible Nutzung des Areals. So sind sowohl militärische wie auch zivile Nutzungen in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Dienstleistung und Produktion, Logistik, Verwaltung, Sport- und Freizeit oder Gastronomie (Hotel und Restaurant) möglich. Das Areal bietet ein maximales Potential für 4'000-6'000 Arbeitsplätze, je nach Flächenintensität der Nutzung. In einzelnen Arealteilen stehen auch geringfügige Kontingente für Wohnnutzungen zur Verfügung.

Die Erschliessung (Strassenraum) und der öffentliche Aussenraum (Grün- und Freiflächen) werden durch eine Überbauungsordnung grundeigentümerverbindlich gesichert. Diese dient als Rahmenplanung zur Definition der Baufelder. Die UeO wird schrittweise in Abstimmung mit der Entwicklung der Baufelder realisiert.

Eine optimierte Anbindung des Areals an das übergeordnete Strassennetz wird durch den „Bypass Thun Nord“ gewährleistet. Der neue Anschluss inkl. der Aarequerung verkürzt die Arbeits- und Transportwege der im Areal ansässigen Firmen. Deshalb ist der Standort auch als Schwerpunkt des regionalen Arbeitszonenpools vorgesehen. Die interne Erschliessung erfolgt über einen neuen Erschliessungsring, der an den Bypass Thun Nord und an die Allmendstrasse angeschlossen wird. Das Areal soll durch Buslinien und durch eine im Rahmen der Arbeiten zu STEP 2030 beantragte S-Bahnhaltestelle attraktiv für den ÖV erschlossen werden. Durch die Integration in den Strassen-, Grün- und Freiraum entsteht ein attraktives und sicheres Wegnetz für Zufussgehende und Velofahrende. Die zusätzlichen LV-Unterführungen sorgen für eine sichere Querung der Bahnlinie und für kurze Wege innerhalb des Areals.

### **E3 - Kantonaler Schwerpunkt ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Heimberg Süd**

Mit dem ESP Bahnhof Steffisburg liegt ein zweites Gebiet aus dem kantonalen ESP-Programm direkt am Bypass Thun Nord. Das Gebiet ist bereits eingezont, jedoch bisher weitgehend unbebaut. Bis 2019 soll das bestehende Bürgerheim (Altersresidenz) erweitert werden und auf der anderen Seite der Bahngeleise ein Gewerbepark entstehen. Aktuell wird die Überbauungsordnung erarbeitet. Baubeginn wird voraussichtlich ab Sommer 2015 bzw. im Herbst 2016 sein. Das Gebiet gilt als Unterstandort des regionalen Arbeitszonenpools.

Der Gewerbepark wird durch die Gemeinde gemeinsam mit Unternehmen und Investoren entwickelt und realisiert. Es wird eine verdichtete Gewerbeüberbauung nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit angestrebt. So soll das Projekt beispielsweise die Standards der 2000-Watt-Gesellschaft erfüllen. Neben den Gewerbenutzungen sind attraktive Ergänzungsangebote (z.B. Fitness-/Wellnessangebote, Gastronomie), Business- und People-Services (Konferenzräume, Co-Working Spaces, KITA etc.) sowie die Möglichkeit für dezentrale Arbeitsplätze vorgesehen.

Die MIV-Erschliessung erfolgt direkt ab dem Bypass Thun Nord (Glättimüli-Kreisel). Die geplante Erschliessungsstrasse wird neben dem ESP Bahnhof Steffisburg auch das Gewerbegebiet „Heimberg-Süd“ erschliessen. Folglich können die beiden Bahnübergänge auf dem Gemeindegebiet Heimberg, die das Gebiet südlich der Bahnlinie mit der Bernstrasse verbunden haben, rückgebaut werden. Dadurch wird die kantonale Radroute entlang der Bahngeleise nicht mehr durch den MIV gequert. Das Erschliessungsprojekt wurde im AP V+S Thun 2. Generation trotz seiner Grösse und der regionalen Wichtigkeit als Eigenleistung eingestuft.

Die hervorragende ÖV-Erschliessung verdankt das Areal der S-Bahnstation Steffisburg (Linie Thun-Burgdorf), die innerhalb des Areals liegt sowie vor allem der Buslinie Thun – Steffisburg – Heimberg (10-Min.-Takt). Es besteht die Absicht, das Areal durch eine Tangentiallinie über den Bypass Thun Nord an den ESP Thun Nord sowie dem Raum Thun Südwest anzubinden. Im Verbund mit einer neuen S-Bahnstation im ESP Thun Nord würde dies die ÖV-Erschliessung, insbesondere in Richtung Bern, weiter verbessern.



Abbildung 33: Nachhaltiger Arbeitspark Steffisburg, Ergebnis Studienauftrag 2014  
Quelle und Angaben über Projektfortschritt: [www.raum5-steffiburg.ch](http://www.raum5-steffiburg.ch)

#### **E4 - Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd**

Für den Raum Thun Süd sind mittel- bis langfristig verschiedene Entwicklungen vorgesehen. In den Gebieten „Siegenthalergut“ und „Lüssli“ stehen Wohnnutzungen im Vordergrund. Eine Einzonung wird im Rahmen der Ortsplanungsrevision (OPR) der Stadt Thun ab 2016 geprüft. Seit 2011 existiert zum Gebiet Thun Südwest ein Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft. Die Stadt Thun prüft derzeit die Eignung verschiedener Areale im Hinblick auf die Realisierung eines neuen Betriebsstandorts der STI. Mehrere mögliche Standorte liegen im Gebiet des regionalen Entwicklungsgebiets Thun-Süd. In erster Priorität betrifft dies Standorte südlich der Weststrasse. In letzter Priorität stehen auch Standorte nördlich der Weststrasse zur Diskussion. Aufgrund des noch offenen Stands dieser Arbeiten werden diesbezüglich im RGSK TOW II keine konkreten Massnahmen oder Änderungen formuliert.

Werden die verschiedenen Siedlungsergänzungen und -erweiterungen realisiert, müssen gezielte Massnahmen zur Optimierung der Erschliessung für MIV und ÖV umgesetzt werden. Mit der Lüssli-spange, einer neuen Verbindung zwischen Pfandernstrasse und Weststrasse, wurde bereits im AP V+S Thun 2. Generation eine Möglichkeit aufgezeigt, wie der Verkehr aus den umliegenden Gebieten direkt auf den Autobahnzubringer gelenkt werden könnte. Dadurch würden die Quartiere rund um die Buchholzstrasse sowie der Ortskern von Allmendingen vom motorisierten Verkehr entlastet. Die Städte-Initiative Thun verlangt, dass sich die Kapazitäten des Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöhen. Dies ist in der weiteren Planung mit entsprechenden Massnahmen zu berücksichtigen. Eine vertiefte Prüfung erfolgt im Rahmen der Ortsplanungsrevision der Stadt Thun und des Gesamtverkehrskonzepts. Weitere Massnahmen sind im AP V+S Thun der 4. Generation zu erwarten.

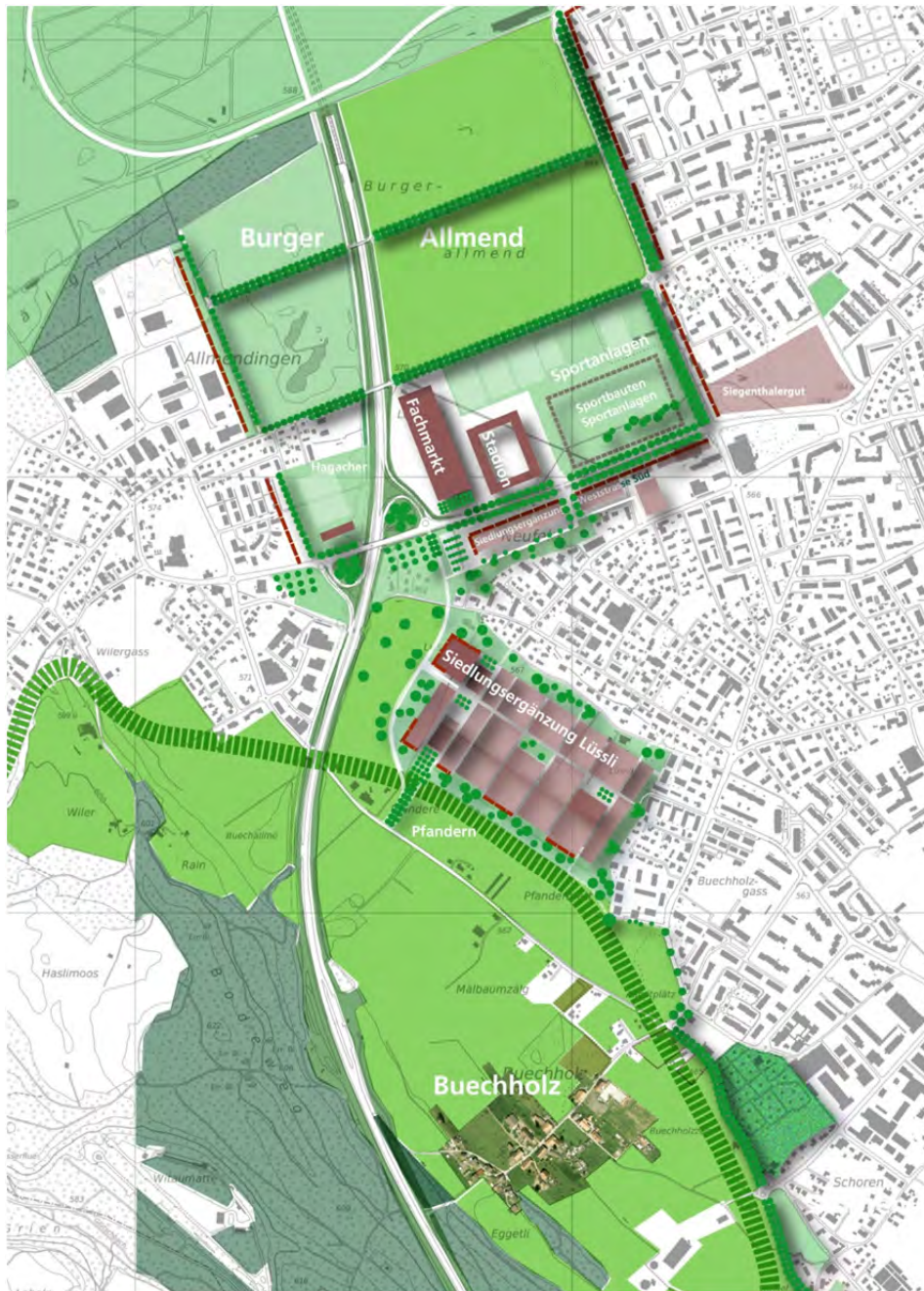


Abbildung 34 Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft Thun Süd/Südwest

Quelle: Auszug Stadtentwicklung im Raum Thun Südwest: Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft, Mai 2011

### E5 - Regionales Entwicklungsgebiet Kandergrien, Spiez

Das ca. 10 ha umfassende Areal "Oberes Kandergrien" wird heute als Gewerbegebiet genutzt. Die Hauptnutzerin Vigier beabsichtigt in den nächsten Jahren keine Veränderung. Für die Gemeinde Spiez bleibt das Areal Kandergrien langfristig ein Umstrukturierungsgebiet. Auf 3 - 7ha des Areals soll Bauland für Wohn- sowie Freizeitzwecken bereitgestellt werden. Durch die direkte Lage am Thunersee besteht die einmalige Chance, ein neues attraktives Quartier mit gehobenem Wohnen, Freizeit und Tourismus zu schaffen. Das gesamte Gebiet ist in den nächsten 10-15 Jahren noch nicht verfügbar.

## 5.2 Umsetzungsstand Massnahmen RGSK 1. Generation

### 5.2.1 Umsetzungsstand Siedlung und Landschaft

Neben den Massnahmen in den kantonalen und regionalen Entwicklungsgebieten (vgl. Kapitel 5.1) tragen die nachfolgenden wichtigen Planungen zur Entwicklung und Umsetzung der Massnahmen bei. Der aktuelle Stand der Umsetzung wird nachfolgend beschrieben. Zudem wird der Bezug zu den Massnahmen aufgeführt. Eine tabellarische Auswertung des gesamten Controllings mit allen Massnahmen ist im Anhang C zu finden.

#### Wohnstrategie Agglomeration Thun (abgeschlossen)

Die Wohnstrategie Agglomeration Thun stimmt die Interessen der Agglomerationsgemeinden bezüglich der Entwicklung der Wohnregion Thun aufeinander ab. Sie dient einerseits als strategische Richtlinie, an der sich die Gemeinden in ihrer Arbeit und in der Umsetzung der Folgeprojekte orientieren können und andererseits als Marketinginstrument zur gemeinsamen Positionierung und Stärkung der Wettbewerbsposition im Vergleich mit anderen Wohnregionen.

Als Ausgangslage für die Strategieerarbeitung diente eine Analyse der Wohnbevölkerung, des Wohnungsbestands und der Beschäftigten in der Agglomeration Thun. Der Grundlagenbericht (raumdaten GmbH, 2015) beinhaltet neben der Auswertung der statistischen Daten auch Handlungsempfehlungen sowie die räumliche Verortung der Ziele und Massnahmen in einer Potenzialkarte. Aus den Analyseerkenntnissen und den Handlungsempfehlungen wurden für die Wohnstrategie Agglomeration Thun die folgenden drei Handlungsfelder resp. Teilstrategien abgeleitet.

- Erarbeitung eines Leitfadens zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen
- Aktive Vermarktung der Wohnregion Thun
- Lebensphasengerechtes Wohnen: Bereitstellen von Wohnraum für Ältere und Familien

Massnahmen: S-1 Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich von Vor- und Nachteilen  
S-3 Verdichtung

#### Landwirtschaftliche Planung (in Erarbeitung / abgeschlossen)

Unter Einbezug der beteiligten Akteure und Interessensgruppen wurde die landwirtschaftliche Planung in den drei Agglomerationsgemeinden Thun, Heimberg und Steffisburg gestartet. Ziel ist es, die Bedürfnisse der Landwirtschaft als wichtiger Akteure in der Raumentwicklung zu erfassen und aktiv in den Raumplanungsprozess miteinzubeziehen. Wertvolle landwirtschaftlich genutzte Flächen sowie auch die Freiräume in der Agglomeration sollen aus regionaler Sicht erkannt und mit entsprechenden Instrumenten geschützt respektive entwickelt werden (Sensibilisierung hinsichtlich Multifunktionalität, Naherholung, Ökologie).

Die Landwirtschaftliche Planung in Steffisburg konnte im Frühjahr 2016 abgeschlossen werden.

Massnahmen: S-1 Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich von Vor- und Nachteilen  
L-1 Vorranggebiete Natur und Landschaft

#### Entwicklung von Umstrukturierungsgebieten, Schwerpunkten und Vorranggebieten (in Erarbeitung)

Der Stand der Entwicklung der Umstrukturierungsgebiete sowie Schwerpunkten und Vorranggebieten ist unterschiedlich weit (vgl. Controllingliste im Anhang C).

Massnahmen: S-3 Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete  
S-5A / S-5B Regionale Wohnschwerpunkte  
S-6A / S-6B Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen

#### Entwicklung Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum (abgeschlossen)

Für die Regionen OS-SA und KA wurden regionale Arbeitsschwerpunkte festgelegt. Im Perimeter des ERT wurden zudem die Arbeitsschwerpunkte für die drei noch nicht bearbeiteten Gemeinden Aeschi, Krattigen und Wimmis festgelegt und im Teilregionalen Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum aufgenommen. Die zusätzlichen Arbeitsschwerpunkte sind in das RGSK TOW 2. Generation eingeflossen.

Massnahmen: S-7B Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum  
S-8B Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum)

### **Ergänzung der Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel KA und OS-SA (in Erarbeitung)**

Die Siedlungsbegrenzungslinien der Regionen Kandertal und Obersimmental-Saenenland werden in den Landschaftsrichtplänen der beiden Regionen festgesetzt und ins RGSK als Hinweise übertragen. Da die Landschaftsplanungen KA und OS-SA zurzeit überarbeitet werden aber noch nicht rechtsgültig sind, wird auf eine Darstellung der Inhalte im RGSK 2. Generation verzichtet.

Im Rahmen der Überarbeitung des RGSK 2. Generation wurden in der Agglomeration Thun neue Siedlungsbegrenzungslinien definiert. Sie wurden als Vororientierung ins RGSK aufgenommen und sollen hinsichtlich einer 3. Generation überprüft und festgesetzt werden.

Massnahmen: S-10 Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel

### **Regionale Touristische Entwicklungskonzepte (abgeschlossen)**

Im Perimeter Thun-Oberland West wurden regionale touristische Entwicklungskonzepte (RTEK) erarbeitet. Die Ergebnisse aus dem RTEK ERT und dem RTEK OS-SA und KA sind in das RGSK TOW 2. Generation eingeflossen. Ins RGSK übernommen wurden Siedlungsschwerpunkte und Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus, Erholungsgebiete und die Richtplanung von Mountainbikestrecken.

Massnahmen: S 13 Regionales touristisches Entwicklungskonzept (Massnahmenblatt entfernt)  
S-14A / S-14B Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus  
S-15A / S-15B Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus  
L-4 Erholungsgebiete  
LV-7 Richtplanung Mountainbike

## **5.2.2 Umsetzungsstand Verkehr**

Das Controlling zur Umsetzung der Massnahmen aus dem RGSK TOW der 1. Generation zeigt, dass einige Massnahmen entwickelt werden konnten. Allerdings wird auch eine grosse Abhängigkeit von Massnahmen untereinander und zu angrenzenden Planungen ersichtlich, wodurch Massnahmen nicht so schnell umgesetzt werden können, wie es ursprünglich geplant war.

Aus dem 1. Agglomerationsprogramm wird der Bypass Thun Nord, dessen Umsetzung 2014 startete, zusammen mit der gesamten Innenstadtaufwertung von Thun und den zahlreichen weiteren flankierenden Massnahmen einen spürbaren Veränderungs- und Entwicklungsprozess in der Region auslösen. Die Leistungsfähigkeit und die Verträglichkeit des Gesamtverkehrssystems werden erheblich verbessert. Mit den laufenden Bauarbeiten (September 2014 - 2019) kommt die Region Thun in einen Veränderungsprozess. Erste Begleitmassnahmen, wie ein Teil der Allmendstrasse, sind bereits umgesetzt. Angrenzende bauliche Entwicklungen in der Innenstadt (Neubauten im Bereich des Kino Rex) zeigen, dass der Stadtentwicklungsprozess in vollem Gange ist.

Wo Entwicklungsgebiete einen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen sowie zur Verdichtung und gute Voraussetzungen für einen besseren Modalsplit zugunsten des ÖV und LV leisten, wurden im 1. RGSK/ 2. Agglomerationsprogramm auch neue Erschliessungsstrassen geprüft, um eine konzentrierte Siedlungsentwicklung überhaupt zu ermöglichen. Dies trifft auf den ESP Thun Nord, die Lüsslispange und die Erschliessung des Bahnhofs Steffisburg mit dem angrenzenden Gewerbegebiet Heimberg Süd zu.

In den vergangenen vier Jahren wurden sowohl das Gebiet ESP Thun Nord ([www.wirtschaftspark-thun.ch](http://www.wirtschaftspark-thun.ch)), wie auch das Gebiet ESP Bahnhof Steffisburg ([www.raum5-steffisburg.ch](http://www.raum5-steffisburg.ch)) wesentlich weiterentwickelt. Sie gelten als Leuchtturmgebiete in der Region Thun und tragen dazu bei, die notwendige Ansiedlung von Arbeitsplätzen zu fördern. Das Weitertreiben der damit verbundenen Massnahmen im Verkehr ist von grosser Bedeutung im 2. RGSK. Die Kredite der vom Bund als Eigenleistung taxierten neuen Strassenstücke in den Gebieten wurden im ESP Bahnhof Steffisburg auf kommunaler Stufe vom Volk bereits bewilligt, im ESP Thun Nord sind Verhandlungen mit Grundeigentümer im Gange.

Hinweis: Eine Liste mit alter Nummer (RGSK<sub>1</sub>, Agglomerationsprogramm<sub>2</sub>) und neuer Nummer gemäss den kantonalen Vorgaben befindet sich zuhinterst im Bericht Teil II, Massnahmen des RGSK<sub>2</sub>.



	Umgesetzte Massnahmen	Investitionskosten (Mio. Fr.)
<b>MIV</b>		
MIV-O-1.1-b	Thun, Umgestaltung Hofstettenstrasse, 2. Etappe → Inbetriebnahme 2013	4.4
MIV-S-1.2-e	Thun, Sanierung Knoten Frutigenstrasse/Talackerstrasse (Unfallschwerpunkt 1003), umgesetzt bis 2016	--
MIV-S-1.2-f	Spiez, Sanierung Kreisel Thunstrasse/Simmentalstrasse (Unfallschwerpunkt 1015), umgesetzt bis 2016	--
MIV-S-1.2-i	Thun, Sanierung Kreisel Frutigenstrasse/Seestrasse (Unfallschwerpunkt 1036), umgesetzt bis 2016	--
MIV-S-1.2-n	Heimberg, Sanierung Einmündung Bernstrasse (im Cheer; Unfallschwerpunkt 1051), umgesetzt bis 2016	--
MIV-S-1.2-q	Thun, Sanierung Kreisel Länggasse/Bürgerkreisel (Unfallschwerpunkt 1030), umgesetzt bis 2016	--
MIV-O-4-e	Thun, Lärmschutz Bürgerallee / Westquartier; umgesetzt 2013	1.1
MIV-O-4-f	Nachfragelenkung Zulgrasse (Umgestaltung)	0.3
MIV-O-8-Af	Laubegg, Aufhebung Niveauübergang	12.6
MIV-10	Verträgliches Strassennetz → 2014 Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I + Unfallschwerpunktauswertung	0.2
Teil von MIV-O-15-c	Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse: Umbau Knoten Buchholzstrasse/Pfandernstrasse zu Kreisel (Unfallschwerpunkt 1034) → realisiert 2013	--
<b>LV</b>		
LV-N-1-c, 1. Etappe	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Lachen, 1. Etappe Abschnitt Bahnhof - Schadau	4.5 (insgesamt)
<b>ÖV</b>		
ÖV-Str-3-a	Agglomeration, Verbessern der ÖV-Erschliessung, Heimberg, Bus Versuchsbetrieb vorsehen (942-ÖV1, -Versuchsbetrieb Dezember 2014 gestartet)	0.5
Teil von ÖV-Reg-8-b	Seftigen, Perronverlängerung (P55, 220m lang) → Rückbau zur Haltestelle und P55, 150m im 2014 umgesetzt	25.0 (insgesamt)
ÖV-Reg-9-a	Burgistein-Wattenwil, Perronverlängerung (P55, 220m lang)	25.0
ÖV-Reg-9-b	Spiezmoos Süd, Aufhebung Haltestelle	0.1
ÖV-Reg-9-d	Wimmis, Perronverlängerung (P55)	1.0
ÖV-Reg-9-n	Mülönen, Bahnhofumbau mit zwei Aussenperrons (P55, 220m lang)	7.0
<b>Kombinierte Mobilität</b>		
KM-8	Thun, Bike Sharing, teilweise umgesetzt, 1. Etappe August 2014 gestartet	1.5 (Gesamt)

Einige Massnahmen, deren Handlungsbedarf aufgrund der Schwachstellenanalyse nicht erwiesen ist, sind aus dem RGSK2. Generation rausgenommen. Einen stärkeren Fokus wurde auf die Abstimmung Siedlung und Verkehr gelegt. Es geht nicht darum, den Strassennetzplan des Kantons für das Gebiet TOW im RGSK abzubilden, sondern nur die für die Abstimmung Siedlung und Verkehr relevanten Massnahmen.

Die konsequente Förderung der Innenentwicklung und die generelle Entwicklung entlang gut erschlossener ÖV-Achsen leisten einen Beitrag für eine nachhaltige, kostengünstigere Mobilität.

#### Die wichtigsten Änderungen AP 3/RGSK 2 sind:

- MIV-5 Neuer Autobahnanschluss Allmendstrasse - Zollhaus (Nr. RGSK1: M5)  
Die ungenügende Leistungsfähigkeit des Anschlusses Thun Nord führt zu immer ausgedehnteren Staus über den Jumbo-Kreisel bis in den Ganderkreisel. Der Autobahnanschluss Thun Nord wird im Zusammenhang mit RUTS (Erneuerung A6 Rubigen - Thun - Spiez) leistungsfähig ausgebaut, so dass die Kapazitätsengpässe im Zufahrtbereich beidseits der Autobahn behoben sind und ein neuer Anschluss im Bereich Allmendstrasse -

- Zollhaus nicht weiter geprüft werden muss.  
→ Massnahmenblatt wird gestrichen
- MIV-O-9-d Kandersteg, Zufahrtsstrecke Verladerampe (Nr. RGSK1: M9.4)  
keine Planung derzeit, nicht RGSK relevant  
→ Massnahme wird gestrichen
  - LV-S-3-l, -n, -o, -q, -r Stärkung Langsam-/Veloverkehr ins Simmental, Saanenland, ERT ohne Agglomeration (Nr. RGSK1: LV3, Nr. 11, 13, 14, 16, 17)  
Gemäss Schwachstellenanalyse OIK I besteht auf diesen Abschnitten kein ausreichender Handlungsbedarf mit RGSK-Relevanz.  
→ Massnahmen werden gestrichen
  - LV-S-3-a, -b, -c, -f, -g Stärkung Langsam-/Veloverkehr ins Simmental, Saanenland, ERT ohne Agglomeration (Nr. RGSK1: LV3, Nr. 1, 2, 3, 6, 7)  
Werden Bestandteil von MIV-O-8-Massnahmen und werden im LV-3-MB unter Bemerkungen aufgeführt.  
→ Massnahmen werden gestrichen
  - LV-4 Stärkung Langsam-/Veloverkehr im Kandertal (Nr. RGSK1: LV4.1)  
Massnahme ist Bestandteil der Massnahme MIV-O-9-a (Ortsdurchfahrt Frutigen); kein weiterer Handlungsbedarf  
→ Massnahmenblatt wird gestrichen
  - ÖV-4.1 (Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer) und ÖV-4.2 (Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: linkes Thunerseeufer) wurden zusammengefasst  
→ neues Massnahmenblatt ÖV-4 mit Massnahme 4-a und 4-b

Hinweis: Die Massnahmen aus den Vorleistungen zum 1. Agglomerationsprogramm sind in den Detailplänen (Bericht Massnahmen) nicht mehr dargestellt.

## 5.3 Weiterführung der bestehenden Massnahmen

### 5.3.1 Massnahmen Siedlung

#### S-1 Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile

Im Rahmen der Umsetzung des regionalen Arbeitszonen-Pools soll eine Strategie zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen aus überkommunalen Entwicklungsvorhaben erarbeitet werden. In der Wohnstrategie für die Agglomeration Thun wird das Thema auch im Bereich Wohnen diskutiert. Im Weiteren informieren sich die Gemeinden gegenseitig über bedeutende, verkehrsrelevante Einzonungswünsche und dokumentieren die regionalen Auswirkungen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft in einem Planungsbericht.

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: PA-Siedlung 2

#### S-2 Koordination Ortsplanung Gemeinden

Durch die Koordination der Ortsplanungen soll die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in der gesamten Agglomeration und in benachbarten Gemeinden verbessert werden. Ziel ist es, korridorweise einen gemeinsamen Rhythmus für die Revisionen der Ortsplanungen zu erarbeiten. Auch die Planungen der Nachbargemeinden ausserhalb der Agglomeration sind zu berücksichtigen.

Die Gemeinden der regionalen Bauverwaltung Westamt (RegioBV Westamt) erarbeiten in Zusammenarbeit mit dem AGR ein gemeinsames, regionales Musterbaureglement, in welchem auch die BMBV Anforderungen umgesetzt werden.

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: PA-Siedlung 5

#### S-3 Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete

Ziel ist eine qualitätvolle Verdichtung von Arealen mit hoher Zentralität und guter Verkehrerschliessung, sowohl bezüglich des ÖV wie auch des MIV. Die Agglomerationsgemeinden identifizieren Areale mit ÖV- Erschliessungsgüteklasse A oder B und guter oder genügender Strassenerschliessung.

Diese befinden sich in den drei Gemeinden Thun, Spiez und Steffisburg. Die Gemeinden prüfen eine Aufwertung oder eine siedlungs- und ortsbildverträgliche Verdichtung dieser Areale, unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauungsstruktur und setzen entsprechende Massnahmen zur Verdichtung in ihren Ortsplanungsrevisionen um. Geeignete Areale mit Umstrukturierungspotenzial werden für eine Umzonung in Wohn- oder Dienstleistungsstandorte geprüft, bevor am Siedlungsrand neue Gebiete eingezont werden. Das Thema Verdichtung spielt zudem eine zentrale Rolle in der „Wohnstrategie Agglomeration Thun“.

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: PA-Siedlung 3

#### **S-5A/B Regionale Wohnschwerpunkte**

Die Massnahme fördert die gezielte Realisierung von Wohnraum in einer angemessenen, mittleren bis hohen Dichte an Standorten mit guten Rahmenbedingungen innerhalb der bestehenden, rechtskräftigen Bauzonen der Agglomeration und der Zentren 3. und 4. Stufe sowie Tourismuszentren. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Wohnschwerpunkte mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln.

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: VA-Siedlung 3

#### **S-6A/B Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen**

Die künftige Siedlungsentwicklung soll dorthin gesteuert werden, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig ist. Als Vorranggebiete Wohnen kommen Gebiete in der Agglomeration und in den Zentren in Frage, die grösser als 1 Hektare und nicht eingezont sind. Die Gebiete müssen zudem zu mindestens 80% der Fläche innerhalb der ÖV- Erschliessungsgüteklassen C/D (je nach Zentralitätsgrad in der Agglomeration) oder E (in den Zentren) liegen. In der Agglomeration Thun werden 19 mögliche Standorte, in den Zentren deren 3 aufgezeigt.

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: PA-Siedlung 1

#### **S-7A/B Regionale Arbeitsschwerpunkte**

Geeignete, bereits genutzte Arbeitsstandorte in der Agglomeration sollen einem regionalen Arbeitszonen-Pool zugeführt und gemeinsam gefördert und vermarktet werden. Ziel der Massnahme ist die Förderung des wirtschaftlichen Wachstums der Region unter Berücksichtigung der Koordination von Siedlung und Verkehr.

Für den ländlichen Raum des ERT wurden im „Teilregionalen Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum“ regionale Arbeitsstandorte ausgeschieden (Genehmigung vom 22.09.2010) und 2014 mit den Standorten in den drei Gemeinden Aeschi, Krattigen und Wimmis ergänzt (xx). Die Arbeitsschwerpunkte in den Regionen OS-SA und KA wurden im Bericht „Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien, Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, (März 2011) festgelegt. Bestehende Betriebe werden an sinnvollen Orten zusammengefasst, um Synergien zu nutzen. Die Auflistung der Arbeitsschwerpunkte ist abschliessend. Im Rahmen der Ortsplanung können die Gemeinden keine weiteren reinen Arbeitszonen ausscheiden. Für die Aufnahme von neuen Standorten, die Vergrösserung von bestehenden Standorten und die Verschiebung von bestehenden Standorten sind die Kriterien definiert.

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: VA- Siedlung 4

#### **S-8A/B Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten**

Durch das Ausscheiden von Vorranggebieten für eine Siedlungserweiterung im Bereich Arbeiten, soll das Wachstum von Industrie und Gewerbe konzentriert an geeigneten Standorten erfolgen. Die Einzonung von neuen Arbeitszonen ausserhalb des Arbeitszonen-Pools soll sich auf den Bedarf des Binnengewerbes beschränken. Die Ausscheidung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten erfolgt gemäss raumplanerischen Kriterien. Alle zukünftigen Arbeitszonen, die grösser sind als 1ha, müssen in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten liegen oder als solches dort zuerst aufgenommen werden.

Für den ländlichen Raum des ERT wurden im „Teilregionalen Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum“ regionale Arbeitsstandorte ausgeschieden (Genehmigung vom 22.09.2010) und 2015 mit den Standorten in den drei Gemeinden Aeschi, Krattigen und Wimmis ergänzt. Die Arbeitsschwerpunkte in den Regionen OS-SA und KA wurden im Bericht „Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien, Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, (März 2015) festgelegt.

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: PA- Siedlung 1

#### **S-9 Verkehrsintensive Standorte**

Die verkehrsintensiven Standorte (ViV-Standorte) der Agglomeration (Einrichtungen mit mehr als 2'000 MIV-Fahrten täglich) sind bekannt: Thun Innenstadt, Thun Süd und Zentrum Spiez. Das Gesamtkontingent von 45'000 (PW-km/Tag) Fahrleistungen ist auf die drei Standorte aufgeteilt. Der Teilrichtplan verkehrsintensive Standorte der Region TIP 2002 wurde mit dem RGSK TOW 1. Generation abgelöst.

Aufgrund von neuen Grundlagen soll hinsichtlich des RGSK der 3. Generation der Fahrplan zur Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV-Standorte festgelegt werden (neue Teilmassnahme S-9-b).

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: PA-Siedlung 3, VA-Reg Siedlung 1

#### **S-10 Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel**

In der Richtplankarte zum RGSK TOW sind die wichtigen Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung festgelegt. Diese Begrenzungen sind für die Ortsplanungen der Gemeinden verbindlich.

Die Siedlungsbegrenzungslinien und Siedlungstrenngürtel im Perimeter des ERT wurden bereits im RGSK der 1. Generation festgesetzt. Folgende Anpassung wurde hinsichtlich der 2. Generation vorgenommen:

- Ein neuer Siedlungstrenngürtel zwischen Uetendorf und Uetendorf Allmend (Festsetzung) ersetzt die beiden bisherigen sehr grob eingezeichneten Siedlungsbegrenzungslinien. Der Siedlungstrenngürtel entspricht der Zielsetzung, dass die beiden Siedlungsgebiete langfristig nicht zusammenwachsen sollen, noch besser als die bisherigen Siedlungsbegrenzungslinien.

Zusätzlich wurden im Perimeter der Agglomeration weitere neue Siedlungsbegrenzungslinien ausgedehnt, um die Siedlungsentwicklung besser zu lenken und zu begrenzen (insbesondere in Spiez, Uetendorf, Seftigen, Thierachern, Heimberg und Uttigen). Diese neuen Siedlungsbegrenzungslinien wurden vorerst als Vororientierung aufgenommen und sollen hinsichtlich einer 3. Generation RGSK überprüft und festgesetzt werden.

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: VA- Siedlung 2

#### **S-11 Entwicklung der regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren**

Die regionalen Zentren 4. Stufe in den Teilregionen (Erlenbach / Oey) und die Tourismusorte (Adelboden, Kandersteg, Lenk) werden weiter entwickelt und ihre Zentrumsfunktionen ausgebaut und überprüft.

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: VA- Siedlung 1

#### **S-12 Ausscheiden Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz**

Durch das Ausscheiden von Verarbeitungs- und Lagerplätzen für Schnitzelholz wird gewährleistet, dass die Lager unter Berücksichtigung aller raumplanerischen Kriterien (u.a. Landschaftsschutz, Naturgefahren, Erschliessung), an logistisch und räumlich optimalen Standorten realisiert werden können. In der Region Kandertal existiert bereits ein entsprechendes Konzept, das ins RGSK TOW integriert wurde. Für die Regionen ERT und OSA sollen bis zur nächsten Überarbeitung der RGSK nach dem gleichen Prinzip Standorte ausgeschieden werden.

### **5.3.2 Massnahmen Landschaft**

#### **L-1 Vorranggebiete Natur und Landschaft**

In der Richtplankarte sind die Vorranggebiete Natur und Landschaft aus regionaler Sicht bezeichnet. Sie sind Ausgleichsräume zu den touristisch intensiv genutzten Gebieten und umfassen die BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler), die Bundesinventare der Moorlandschaften und Auengebiete, die kantonalen Naturschutzgebiete sowie die regionalen Landschaftsschutzgebiete.

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: VA-Reg Siedlung 2, PA-Siedlung 4

**L-2 Regionale Naturpärke und UNESCO-Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch (SAJA)**

In der Richtplankarte sind die Zielperimeter der Regionalen Naturpärke und des UNESCO-Welterbes SAJA festgelegt. Sie bezeichnen weitere Vorranggebiete der Natur und Landschaft. In den Regionalen Naturpärken ist eine Entwicklung von regionalen Wertschöpfungsketten neben der Erhaltung und Förderung der Naturwerte ein anerkanntes Ziel. Die betroffenen Gemeinden berücksichtigen die Zielsetzungen der Pärke in ihren Ortsplanungen.

Vollzugs-/Prüfungsauftrag: VA-Reg Siedlung 3

**5.3.3 Massnahmen Verkehr****Motorisierter Individualverkehr und nachfrageorientierte Mobilität****Nachfrageorientierte Massnahmen<sup>1</sup>**

Bezüglich der Erschliessung der Innenstadt Thun ist eine einseitige Ausbaustrategie der Strasseninfrastrukturen aus räumlichen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich und zweckmässig. Nur mit einer Beeinflussung der MIV-Verkehrsnachfrage zu Gunsten des ÖV und des LV kann eine ausreichende Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse ermöglicht werden.

**NM-1 Verkehrsmanagement Region Thun / Busbevorzugung**

Mit einem umfassenden Verkehrsmanagement soll die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems erhalten bleiben. Damit können Stausituationen und Reisezeitverluste des motorisierten Individualverkehrs reduziert und der Verkehr insgesamt verstetigt werden. Für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr wird die Fahrplanstabilität sichergestellt. Das Verkehrsmanagement der Region wird dazu beitragen, dass in den Spitzenstunden auf allen Einfallsachsen der Stadt Thun nur so viel Verkehr in die Innenstadt geführt wird, wie dort ohne grössere Staus verarbeitet werden kann (vgl. Plan Gesamtkonzept und Massnahmenübersicht bei Massnahmen).

**Motorisierter Individualverkehr**

In der Region Thun wird mit dem Neubau des Bypass Thun Nord eine grossräumige Verkehrsverlagerung aus den zentralen Gebieten der Stadt möglich. Durch diesen Neubau und durch die Einführung eines Verkehrsmanagements in der Region Thun kann die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr entlastet werden. Diese Entlastung schafft bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und Veloverkehr und trägt wesentlich zur Attraktivierung des öffentlichen Raums bei.

Durch die Umgestaltung des Ortszentrums von Spiez wird dieses regionale Zentrum in seiner Funktion gestärkt. Die Ortsdurchfahrt in Spiez wird positive Veränderungen auf den Strassenraum und die angrenzende Bebauung bewirken.

Die Umsetzung der in den Korridorstudien definierten Massnahmen im Simmental-Saenenland und im Kandertal tragen zur Verbesserung der Verkehrsqualität und zur besseren Verträglichkeit in den Ortschaften bei.

**MIV-1 Verbesserung der Verträglichkeit bestehendes Netz in der Agglomeration**

Durch gestalterische und bauliche Massnahmen wird der Verkehrsfluss des MIV verstetigt und verlangsamt, um die Lärm- und Luftbelastung sowie die Trennwirkung der Strasse innerhalb der Ortschaften zu reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit zu verbessern, insbesondere auch bei neu erhobenen Unfallschwerpunkten.

---

<sup>1</sup> Durch den direkten Zusammenhang zwischen MIV- und NM-Massnahmen wird im Kap. 5.3.3 die Reihenfolge der Verkehrsarten verändert. Die Nachfrageorientierte Mobilität wird im Teil II Massnahmen gemäss der Struktur vom ARE nach der Kombinierten Mobilität aufgeführt.

**MIV-2 Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun**

Der MIV wird von den Einfallsachsen direkt in die Parkierungsanlagen der Stadt Thun gelenkt, möglichst ohne Querung der Innenstadtbüden. Dadurch wird ein Abbau der Dominanz des MIV in der Innenstadt möglich und eine schrittweise Aufhebung der oberirdischen PP in der Innenstadt.

**MIV-3 Zubringer A6 / Bypass Thun Nord**

Der Bypass Thun Nord, eine neue Verbindungsstrasse vom nördlichen Autobahnzubringer zur Allmendstrasse, ermöglicht die Entlastung und damit verbunden eine Aufwertung der Innenstadt sowie die bessere und direkte Erschliessung der grossen Entwicklungsgebiete ESP Thun Nord, ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Schwäbis.

**MIV-4 Zwingende flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet für Bypass Thun Nord**

Durch die neuen Strasseninfrastrukturen wird 'Stadtreparatur' im Siedlungsgebiet möglich. Bisher stark belastete Achsen können umgebaut werden. Das neue Verkehrsregime und die attraktivere Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt-Aarequerungen führen zur qualitativen Aufwertung der Innenstadt.

**MIV-6 Neue Aarequerung Thun Süd**

Nach Inbetriebnahme des Bypass Thun Nord soll in einer Wirksamkeitsanalyse geklärt werden, ob eine neue Aarequerung Thun Süd als Verbindungsstrasse für den MIV (ev. ÖV und LV) zur Schaffung einer verkehrssarmen Achse Freienhofgasse weiter verfolgt werden soll.

**MIV-7 Trasseerhaltung Kernumfahrung Thun / Hübelitunnel**

Die raumplanerische Sicherstellung des Trasses eines Hübelitunnels auf dem Gemeindegebiet von Steffisburg und Thun für den Fall, dass eine Entlastung der Achse Anschluss Thun Nord – Burgstrasse – rechtes Thunerseeufer anders nicht erreicht werden kann.

**MIV-8 Strassenanlagen Simmental / Saanenland, ERT ohne Agglomeration**

Umsetzung diverser Massnahmen aus der Korridorstudie Simmental und aus der Schwachstellenanalyse des Kantons: Verstetigung des Verkehrs (Reduktion der Wartezeiten vor Bahnübergängen, Behebung von Engpässen etc.), Reduktion der Beeinträchtigung der Anwohner und Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Simmentalstrasse.

**MIV-9 Strassenanlagen Kandertal und Engstligental**

Im Kandertal sollen durch Reduktion der Stausituationen und Behebung von Engpässen der Verkehr verstetigt und die Verkehrssicherheit erhöht werden. Zu diesem Zweck werden Vorprojekte ausgelöst für die Ortsdurchfahrt Frutigen, die Umfahrung Frutigen (zur Korridorsicherung für die Ortsplanung), sowie die Engpassbeseitigung Reichenbach.

**MIV-11 Aufhebung Niveauübergänge Heimberg**

Um die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr im Raum Heimberg zu erhöhen, sollen auf dem kantonalen Wegnetz gefährliche Niveauübergänge im Bahnbereich aufgehoben werden.

**MIV-12 Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Bahnhof Thun West**

Zur Attraktivierung der Innenstadtbereiche als attraktive Wohn- und Arbeitsorte und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an neuralgischen Punkten, erfolgt im Gebiet Bahnhof Thun West die gezielte (Um-) Gestaltung von einigen Quartierachsen bzw. Plätzen.

**MIV-13 Erschliessung Kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord**

Die grossflächige Arbeitszone wird über die innere Ringstrasse erschlossen. Kurzfristig erfolgt die Erschliessung an den Bypass Thun Nord. Mittelfristig werden zwei Anschlüsse an die Allmendstrasse ergänzt.

**MIV-14 Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Heimberg Süd**

Aufwertung des Bahnhofgebietes als neues Zentrum und Verkehrsdrehscheibe in Steffisburg. Erschliessung des ESP Bahnhof Steffisburg direkt ab dem Glättimühlikreisel sowie Erschliessung des

Gewerbegebiets Heimberg Süd zur Entlastung des Wohnquartiers Heimberg Süd und der Gurnigelstrasse vom Schwerverkehr.

#### **MIV-15 Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd / Südwest**

Eine neue Tangentialverbindung verbindet die Pfandernstrasse direkt mit der Weststrasse und dem Autobahnanschluss Thun Süd. Sie ergänzt das übergeordnete Strassennetz der Stadt Thun, sichert den flüssigen Verkehrsablauf auf den nahen Hauptverkehrsachsen und dient der Entlastung der Quartiere Neufeld, Dürrenast und Allmendingen von zunehmendem Durchgangsverkehr.

#### **Öffentlicher Verkehr**

Die Absichten beim ÖV gehen hauptsächlich davon aus, ein effizientes und funktionsfähiges Verkehrssystem für die gesamte Region sicherzustellen. Damit Bahn und Bus das Rückgrat der regionalen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bilden können, ist insbesondere eine Verbesserung der Bedienungsqualität mittels Ausbau und Verdichtung des Angebotes zu erreichen. Je besser die Qualität des öffentlichen Verkehrs ist, desto eher werden Fahrten vom MIV auf den ÖV verlagert.

In den Tälern kann die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr im Verhältnis zur Bevölkerungszahl grundsätzlich als gut beurteilt werden. Diese Qualität des öffentlichen Verkehrs ist zu halten.

#### **ÖV-1 Austauschräume, Anbindung Agglomerationen**

Die Agglomeration Thun ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal mit der Agglomeration Bern und dem nationalen Netz verbunden. Die notwendige Kapazität des ÖV zwischen Thun und Bern insbesondere in den Hauptverkehrszeiten (Fernverkehr und S-Bahn) wird sichergestellt.

#### **ÖV-3 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Thun**

Verbessert wird die ÖV-Erschliessung in Steffisburg Bernstrasse, Heimberg (Bus Versuchsbetrieb), im Korridor Thun Nordwest - Uetendorf und Thun Süd. Eine Busverbindung soll Steffisburg mit dem ESP Bahnhof Steffisburg und dem ESP Bahnhof Thun Nord verbinden. Langfristig ist die Zweckmässigkeit einer Bahnstation ESP Thun Nord zu prüfen.

#### **ÖV-4 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs entlang Thunerseeufer**

Eine Verbesserung der Erschliessung des linken und rechten Thunerseeufers wird angestrebt. Die Neuerschliessung von grösseren Baulandreserven mit dem öffentlichen Verkehr (anstreben der Güteklasse B/C) sowie eine Einführung von durchgehenden 10'-Takten ist beabsichtigt.

#### **ÖV-6 ÖV-Anbindung Frutigen**

Eine Anbindung von Frutigen an den Fernverkehr in Abwägung übergeordneter Interessen wird geprüft. Im Rahmen des Berichts „STEP Ausbauschritt 2030“ (AÖV 2014) wurden für den Korridor Aaretal - Oberland beim BAV vier Varianten eingereicht, wobei die Variante 1 Verdichtung FV mit Halt in Frutigen erste Priorität erhält.

#### **ÖV-7 ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum**

Festlegung der notwendigen Massnahmen zur Sicherung einer ausreichenden Erschliessung des ländlichen Raumes mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere für die Zentren 3./ 4. Stufe, Tourismuszentren und Ausflugsziele gemäss RGSK (Angebotsverbesserungen, Neuerschliessung von Gebieten im ländlichen Raum, Infrastrukturmassnahmen Strasse/ Schiene etc.).

#### **ÖV-8 Perronverlängerung und Doppelspurausbau (Agglomeration)**

Ein verbessertes Angebotskonzept mit Fahrzeitverkürzung bzw. Sicherstellung der Umsteigebeziehungen in Thun mit der Umsetzung des Betriebskonzeptes bzw. der Erhöhung der Betriebsstabilität soll umgesetzt werden.

**ÖV-9 Perronverlängerung, Doppelspurausbau und Aufhebung Niveauübergänge: ausserhalb Agglomeration**

Ein verbessertes Angebotskonzept mit Fahrplanverdichtungen und Fahrzeitverkürzung auf den Strecken Bern-Thun und Spiez-Zweisimmen sowie Spiez-Kandersteg mit der Erhöhung der Fahrplan- und Betriebsstabilität sollen umgesetzt werden.

**Fuss- und Veloverkehr**

Die Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr erhöhen den Anteil des LV am Gesamtverkehr und die Sicherheit auf den Hauptachsen, verbessern die Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration Thun, beseitigen Netzwiderrstände in der gesamten Region, und stärken den Fuss- und Veloverkehr innerhalb des Freizeitverkehrs.

**LV-1 Stärkung Fuss- / Veloverkehr Stadt Thun LV A1-Liste**

Die Massnahmen der Agglomeration, die vom Bund in der A-Liste des 1. Agglomerationsprogramms aufgeführt werden, sind übernommen worden.

**LV-2 Stärkung Fuss- / Veloverkehr in der Agglomeration und Region Thun**

Die Massnahmen der Agglomeration die vom Bund in der A- und B-Listen (2. Agglomerationsprogramm) aufgeführt werden, sind übernommen und mit den Massnahmen des Sachplans Veloverkehr des Kantons Bern ergänzt worden. Weitere Massnahmen sind aus den kantonalen und regionalen Entwicklungsgebieten hergeleitet.

**LV-3 Stärkung Fuss- / Veloverkehr ins Simmental / Saanenland, ERT ohne Agglomeration**

Die Umsetzung der Massnahmen nach dem Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern erfolgt hauptsächlich in Zusammenhang von Projekten im ganzen Strassenbereich. In der RGSK-Karte sind alle Massnahmen aufgezeichnet, die einen zusätzlichen Raumbedarf benötigen und aus der Schwachstellenanalyse des Kantons abgeleitet sind.

**LV-5-a/b Stärkung Fuss- / Veloverkehr: Touristische Routen**

In der Agglomeration und Region gibt es viele bestehende Angebote (Schweizmobil) und Projektideen (z.B. Rund um den Thunersee) für Wander- und Radwanderwege. Neue Angebote müssen in Koordination mit Gemeinden, Kanton und touristischen Destinationen definiert und umgesetzt werden.

**LV-6 Stärkung Fuss- / Veloverkehr: Signalisation / Datenerfassung**

Die Bedeutung der Datenerfassung im LV wird in Zukunft zunehmen, z.B. für die Optimierung der Netze. In Thun gibt es eine bestehende Signalisation. Diese muss überprüft und in Einklang mit den touristischen Wegweisern gebracht und eventuell in der Region ergänzt werden. In der Stadt Thun, der Gemeinde Spiez und in touristischen Gemeinden gibt es Fussgängerleitsysteme. Der Verein Berner Wanderwege unterhält ein gut ausgebautes Wegweisungssystem.

**Kombinierte Mobilität**

Mit den Massnahmen der kombinierten Mobilität gilt es, die Verkehrsbedürfnisse auf die sinnvollste mögliche Art zu befriedigen und die Nachfrage zu Gunsten des Langsam- und des öffentlichen Verkehrs mit Massnahmen beim Mobilitätsmanagement, beim Park+Ride und Bike+Ride zu beeinflussen.

**KM-1+2 Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun + Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte**

Im Bereich der Nachfragebeeinflussung hat die Stadt Thun in der Agglomeration / Region eine Vorbildfunktion und hat verschiedene Produkte entwickelt, die in einem Umsetzungskonzept festzulegen sind und im Rahmen eines Geschäftsstellenmandates auszuführen sind. Es soll auf die Erfahrungen in den Agglomerationen aufgebaut und dann auf den ländlichen Raum und die Tourismusorte übertragen werden.

**KM-3+4 Parkierung MIV (inkl. P+R und Parkplatzbewirtschaftung), Agglomeration Thun + ländlicher Raum**

Der Kanton Bern hat die Korridore für P+R Standorte festgelegt (Dez. 2009). Umsetzung durch TU's und Gemeinden und Ergänzung und Weiterentwicklung von Massnahmen.



#### **KM-5+6 Ausbau Bike+Ride,-Stärkung kombinierte Mobilität, Agglomeration Thun + Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte**

Attraktive und genügend Abstellplätze sind wichtige Faktoren für den Veloverkehr und den kombinierten Verkehr. Vor allem B+R - Anlagen an Bahnstationen, wichtigen Bushaltestellen und öffentlichen Einrichtungen sind auszubauen.

#### **KM-7 Koordination Güterverkehr**

Die getroffenen Massnahmen für die bessere Koordination der Lastwagenfahrten und die Stärkung des Bahnverlads wie in den Projekten „SpediThun und „SpediBeo“ aufgezeigt, müssen überprüft und ergänzt werden.

#### **KM-8 Bike Sharing**

Bike Sharing Systeme stellen der Bevölkerung rund um die Uhr Velos zur Verfügung. Dieses öffentliche Veloverleihsystem ist weltweit im Trend und wird in Zukunft ein wichtiger Teil für eine nachhaltige Mobilität und die Stärkung der kombinierten Mobilität. Die Verfügbarkeit für PendlerInnen, für spontane Fahrten beim Einkauf und Freizeit und für Touristen wird erhöht und trägt dazu bei, MIV-Fahrten zu reduzieren. Ein flächendeckendes Angebot in Zusammenarbeit mit Unternehmungen ist sehr wichtig. Die Sichtbarkeit unterstützt ebenfalls die Förderung dieses Verkehrsmittels. Die Förderung von E-Bike kann ins System integriert werden.

## **5.4 Neue Massnahmen RGSK 2. Generation**

### **Siedlung und Landschaft**

Durch die Behandlung der Vollzugs- und Prüfungsaufträge für das RGSK TOW 2. Generation wurde zusätzlicher Handlungsbedarf aufgedeckt. Die vollständige Liste mit den Vollzugs- und Prüfungsaufträgen und der Behandlung im RGSK TOW der 2. Generation ist im Anhang A zu finden.

#### **S-14A/B Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus**

In den regionalen touristischen Entwicklungskonzepten der Regionen ERT, OS-SA und KA wurden Siedlungsschwerpunkte für Freizeit- und touristische Nutzungen definiert, die ins RGSK 2. Generation überführt werden.

#### **S-15A/B Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus**

Geeignete neue Standorte für Sport- und Freizeitnutzungen werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert. In den regionalen touristischen Entwicklungskonzepten der Regionen ERT, OS-SA und KA werden zudem mögliche Resort Standorte als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Tourismus ausgeschieden.

#### **S-16 Aufwertung der öffentlichen Räume**

Im Perimeter der Agglomeration Thun soll eine gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume erarbeitet werden. Im Zusammenhang mit der Innenentwicklung und Verdichtung übernehmen attraktive und funktionierende öffentliche Räume zunehmend eine wichtige Rolle.

#### **L-3 Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft**

Die Arbeitshilfe „Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft“ des ERT (2009) soll von den Gemeinden im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen berücksichtigt werden. Anhand der Arbeitshilfe können Projekte rasch und einfach im Hinblick auf ihre Landschaftsverträglichkeit beurteilt werden.

#### **L-4 Erholungsgebiete**

Intensiverholungsgebiete bezeichnen Landschafts- und Erholungsräume, welche bereits heute mehrheitlich flächig, touristisch genutzt werden (Skipisten, Golfanlagen, Rodelbahnen etc.). Bereits im Leitbild des RGSK TOW der 1. Generation wurden die überregionalen Berg-Ausflugsziele sowie die Uferregionen mit touristischer Bedeutung festgehalten. Der Landschaftsrichtplan TIP (2008) weist zudem Tourismusgebiete mit touristischen Transportanlagen aus und definiert damit die Ausdehnung der Entwicklungsgebiete. Diese überregionalen Berg-Ausflugsziele mit Tourismusgebieten im Perimeter

des ERT wurden im Rahmen des RTEK ERT überprüft und ins RGSK TOW der 2. Generation als Intensiverholungsgebiete überführt (Niesen, Niederhorn, Stockhorn und Wiriehorn). Das RTEK ERT scheidet keine Extensiverholungsgebiete aus.

Die Erholungsgebiete (intensiv und extensiv) der Bergregion OS-SA und der Planungsregion KA werden in den Landschaftsrichtplänen der beiden Regionen festgesetzt und als Hinweise ins RGSK TOW übernommen. Da die Landschaftsplanungen zurzeit in Überarbeitung sind, wird auf eine Darstellung der Inhalte im RGSK 2. Generation verzichtet.

## Verkehr

Durch die Behandlung der Vollzugs- und Prüfungsaufträge für das RGSK TOW 2. Generation wurde der Handlungsbedarf aus der Schwachstellenanalyse Kantonsstrasse (Sch), aus der Schwachstellen des strassengebundenen ÖV und aus der Auswertung der Unfallschwerpunkte (US) erhoben. Ein Grossteil des Handlungsbedarfs ist mit bereits festgelegten Massnahmen abgedeckt. Die Liste mit den Vollzugs- und Prüfungsaufträgen und der Behandlung im RGSK TOW der 2. Generation ist im Anhang A zu finden.

Aufgrund der obigen Auswertungen werden nur wenige neue Massnahmen ins RGSK der 2. Generation aufgenommen. Wichtiger als viele neue Massnahmen zu definieren ist die Umsetzung der bereits geplanten Massnahmen aus dem 1. und 2. Agglomerationsprogramm, resp. dem 1. RGSK.

### MIV-1.2 Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: weitere Projekte Agglomeration

- MIV-S-1.2-e Thun, Sanierung Knoten Frutigenstrasse/Talackerstrasse (US 1003), saniert bis 2016
- MIV-S-1.2-f Spiez, Sanierung Kreisel Thunstrasse/Simmentalstrasse (US 1015), saniert bis 2016
- MIV-S-1.2-h Thun, Sanierung Maulbeerkreisel (Bahnhofstrasse/Aarestrasse) (US 1031)
- MIV-S-1.2-i Thun, Sanierung Kreisel Frutigenstrasse/Seestrasse (US 1036), saniert bis 2014
- MIV-S-1.2-k Thierachern, Sanierung Einmündung Dorfstrasse/Mülimatt (US 1037)
- MIV-S-1.2-l Thun, Sanierung Kreisel Talackerstrasse/Hohmadstrasse (US 1043)
- MIV-S-1.2-m Thun, Sanierung Bahnhofplatz (US 1044)
- MIV-S-1.2-n Heimberg, Sanierung Einmündung Bernstrasse (im Cheer) (US 1051), saniert bis 2016
- MIV-S-1.2-o Thun, Sanierung Kreisel Burgerstrasse/Talackerstrasse ((US 1053)
- MIV-S-1.2-p Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstrasse/Seefeldstrasse/Klosestrasse (US 1054)
- MIV-S-1.2-q Thun, Sanierung Kreisel Länggasse/Burgerstrasse (US 1030), saniert bis 2016
- MIV-S-1.2-t Thun, Busspur Gwattstrasse vor Holiday-Kreisel
- MIV-S-1.2-u Hilterfingen, Sanierung Chartreuse-Kreuzung
- MIV-S-1.2-v Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz

### MIV-4 Zwingende flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet für Bypass Thun Nord

- MIV-K-4-i Thun, Umbau Knoten Berntorplatz

### MIV-8 Strassenanlagen Simmental, Saanenland, ERT ohne Agglomeration

- MIV-O-8-Ah Oberlangenegg, Erneuerung und Korrektur Chrützweg - Süderen (Sch)
- MIV-O-8-Ai Sigriswil, Sanierung Strasse Beatushöhlen (Sch)
- MIV-O-8-li Gsteig, Sanierung Ortsdurchfahrt (Sch)
- MIV-O-8-lk Gstaad, Sanierung Ortsdurchfahrt (Sch)
- MIV-O-8-ll Lenk, Sanierung Ortsdurchfahrt (Sch)
- MIV-O-8-lm Oberwil, Korrektur Kurve Mühlibüel (Sch)
- MIV-O-8-ln Wattenwil, Sanierung Ortsdurchfahrt
- MIV- S-8-Ak Erlenbach, Sanierung Einmündung KS 11 Abzweiger Oey (US)
- MIV- S-8-Al Oberwil, Sanierung Kurve KS 11 Höhe Wyssenbach (US)
- MIV- S-8-Am Boltigen, Sanierung Kurve Jaunpassstrasse (Eschi) (US)

### MIV-9 Strassenanlagen Kandertal und Engstligental

- MIV-O-9-e Adelboden, Sanierung Strasse Mineralquelle (Sch)

### LV-2 Stärkung Fuss- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun

- LV-N-2-m Spiez - Lattigen, Parallelführung zur BLS (physische Netzlücke gemäss Sachplan Velo)
- LV-N-2-n Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos –Autobahnanschluss

**LV-7 Richtplanung Mountainbike**

Aufgrund der stark gestiegenen Nachfrage nach Mountainbikestrecken erarbeiten die Regionen zusammen mit den Gemeinden, Tourismusorganisationen und Anbietern ein regionales Bike-Konzept.

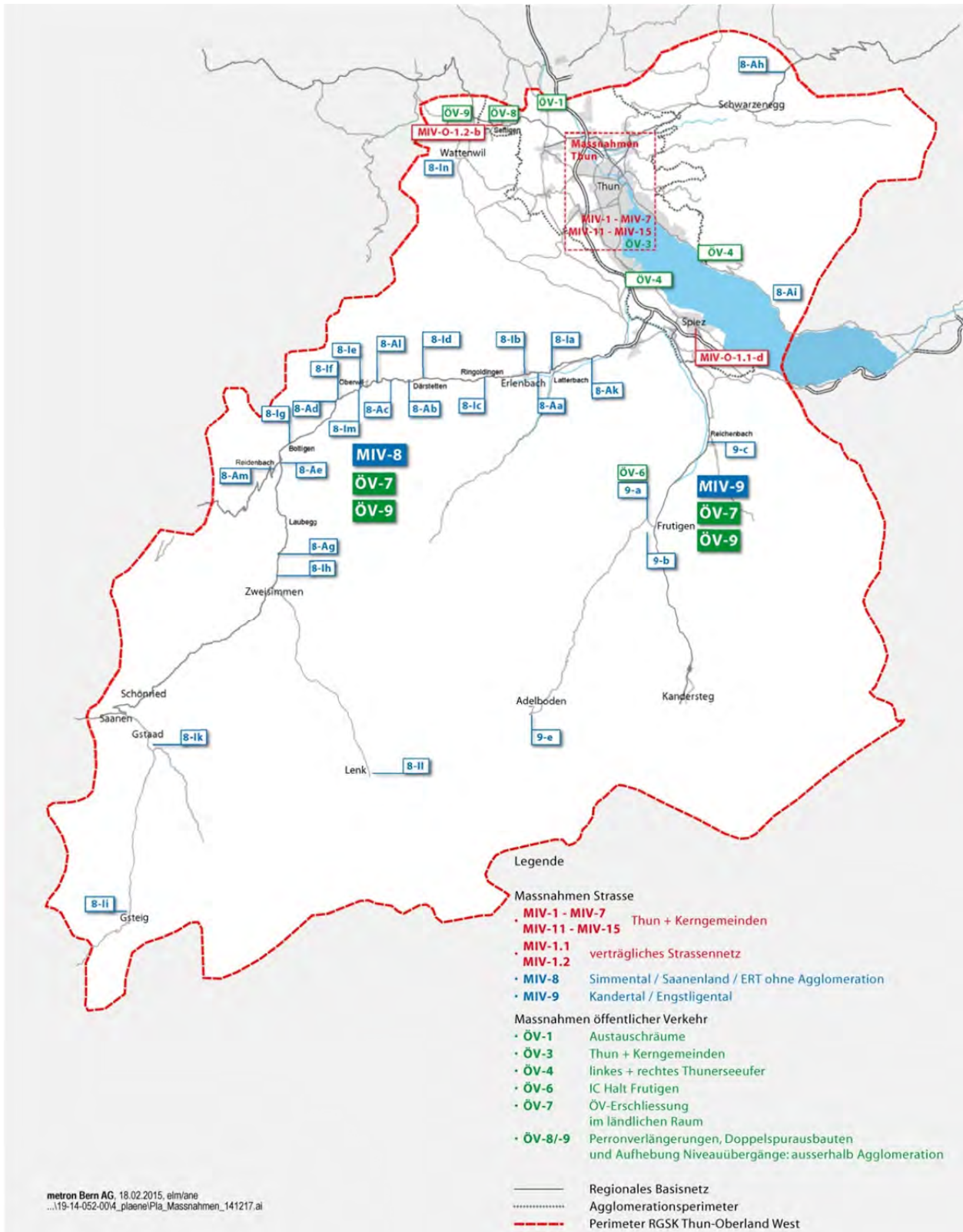


Abbildung 35 Massnahmenübersicht Verkehr (detaillierte Massnahmenkarten siehe Massnahmenbericht)

## 6 Auswirkungen, Bewertung und Schlussfolgerung

### 6.1 Auswirkungen und Bewertung der Massnahmen

Die übergeordneten Zielsetzungen zum RGSK TOW verpflichten zu einer nachhaltigen Entwicklung. Die Massnahmen sollen zur Erreichung der folgenden Ziele (gem. Kap. 4.1) beitragen:

- Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsstruktur: Lenkung des Bevölkerungswachstums, Konzentration der Siedlungsentwicklung und Förderung der Innenentwicklung.
- Wohn- und Arbeitsstandort: Die Attraktivität der Region Thun-Oberland West für Wohnen und Arbeiten soll erhalten und wo möglich gesteigert werden.
- Landschaft: Die Landschaft soll als Kulturland, Lebens- und Naturraum entwickelt werden.
- Verkehr: Im Bereich Verkehr zielt die Entwicklung auf die Sicherstellung eines effizienten und funktionsfähigen Gesamtverkehrssystems ab. Der Verkehr soll vermieden, verlagert und verträglich gestaltet werden.
- Tourismus: Nachhaltige touristische Entwicklung entsprechend den spezifischen Profilen der Teilregionen

In den folgenden Tabellen werden die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Massnahmen des RGSK TOW, deren Auswirkungen und die Bewertung der Nachhaltigkeit aufgezeigt:

Nr.	Massnahmenbereiche	Auswirkungen						Bewertung Nachhaltigkeitsziele
		Siedlungsentwicklung steuern	Siedlungsqualität verbessern	Landschaft erhalten und aufwerten	Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten	
	<b>Siedlung und Landschaft</b>							1 Optimale Siedlungsstruktur 2 Weniger Umweltbelastung / Bodenverbrauch 3 Mehr Verkehrssicherheit 4 Erreichbarkeit / Wirtschaftsentwicklung 5 Qualität / Nutzen für Verkehrsteilnehmende 6 Kosten / Realisierbarkeit
	<b>Siedlung (S)</b>							
S-1	Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile							1 / 2 / 4
S-2	Koordination Ortsplanung Gemeinden							1 / 2
S-3A/B	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete							1 / 2
S-5A/B	Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration und Zentren)							1 / 2 / 6
S-6A/B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration und Zentren)							1 / 2 / 6
S-7A/B	Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration und ländlicher Raum)							1 / 2 / 3 / 4 / 6
S-8A/B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration und ländlicher Raum)							1 / 2 / 3 / 4 / 6
S-9	Verkehrsintensive Standorte							4 / 5
S-10	Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel							1 / 2
S-11	Entwicklung der regionale Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren							1 / 2 / 5
S-12	Ausscheiden Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz							1 / 2 / 6
S-14A S-14B	Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration und ländlicher Raum)							1/2/4/6
S-15A S-15B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration und ländlicher Raum)							1/2/4/6
S-16	Aufwertung der öffentlichen Räume							1/3/5/6

	<b>Landschaft (L)</b>						
<b>L-1</b>	Vorranggebiete Natur und Landschaft						2
<b>L-2</b>	Regionale Naturpärke + UNESCO-Welterbe SAJA						2
<b>L-3</b>	Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft						1/2
<b>L-4</b>	Erholungsgebiete						1/2/4/6

Die Massnahmen im Siedlungs- und Landschaftsbereich steuern die Siedlungsstruktur und erwirken eine Erhöhung der Siedlungsqualität. Dadurch werden auch der Erhalt und die Aufwertung der Landschaft gefördert.

Dadurch werden die Nachhaltigkeitsziele zur Optimierung der Siedlungsstruktur, zur besseren Erreichbarkeit, der Verringerung der Umweltbelastung bezüglich des Bodenverbrauchs und – zumindest bei einigen Massnahmen - die Optimierung der Kosten durch Einsparungen im Infrastrukturbereich unterstützt. Durch die Arbeitsschwerpunkte wird zudem die wirtschaftliche Entwicklung gefördert.

Im Verkehrsbereich wurden die bestehenden Massnahmen aufgrund der Schwachstellenanalyse des Kantons und der Auswertung der Unfallhäufigkeiten nochmals analysiert, bestehende Inhalte aktualisiert und bezüglich Priorität neu beurteilt.

<b>Nr.</b>	<b>Massnahmenbereiche</b>	<b>Auswirkungen</b>						<b>Bewertung Nachhaltigkeitsziele</b>
	<b>Verkehr</b>	Siedlungsentwicklung steuern	Siedlungsqualität verbessern	Landschaft erhalten und aufwerten	Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten	1 Optimale Siedlungsstruktur 2 Weniger Umweltbelastung / Lärm-, Luftbelastung 3 Mehr Verkehrssicherheit 4 Erreichbarkeit / Wirtschaftsentwicklung 5 Qualität / Nutzen für Verkehrsteilnehmende 6 Kosten / Realisierbarkeit
	<b>Motorisierter Verkehr (MIV)</b>							
<b>MIV-1.1</b>	Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: A-Projekte							3 / 5
<b>MIV-1.2</b>	Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: weitere Projekte Agglomeration							3 / 5
<b>MIV-2</b>	Lenkung MIV in die Parkieranlagen der Innenstadt Thun							3 / 5
<b>MIV-3</b>	Zubringer A6 / Bypass Thun Nord							3 / 5
<b>MIV-4</b>	Zwingende flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet für Bypass Thun Nord							3 / 5
<b>MIV-6</b>	Neue Aarequerung Thun Süd							5
<b>MIV-7</b>	Trassefreihaltung Kernumfahrung Thun / Hübelitunnel							5
<b>MIV-8</b>	Strassenanlagen Simmental, Saanenland, ERT ohne Agglomeration							3 / 5
<b>MIV-9</b>	Strassenanlagen Kandertal und Engstligental							3 / 5
<b>MIV-11</b>	Aufhebung Niveauübergänge Heimberg							3 / 5
<b>MIV-12</b>	Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Bahnhof Thun West							1 / 2 / 4 / 5
<b>MIV-13</b>	Erschliessung Kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord							1 / 2 / 4 / 5
<b>MIV-14</b>	Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Heimberg Süd							1 / 2 / 4 / 5
<b>MIV-15</b>	Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd / Südwest							1 / 2 / 4 / 5

Die Massnahmen zum MIV wirken sich positiv in der Vermeidung, der Verlagerung (Bypass Thun Nord, Innenstadtrückbau zu Gunsten ÖV, LV) oder der verträglichen Gestaltung des Verkehrs aus. Die optimierten

Erschliessungen von Entwicklungsgebieten ermöglichen den Verkehr mit der Siedlungsentwicklung optimal abzustimmen.

Damit können die Nachhaltigkeitsziele, die Optimierung der Verkehrssicherheit und der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden verbessert werden.

Nr.	Massnahmenbereiche	Auswirkungen						Bewertung Nachhaltigkeitsziele
		Siedlungsentwicklung steuern	Siedlungsqualität verbessern	Landschaft erhalten und aufwerten	Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten	
	<b>Verkehr</b>							1 Optimale Siedlungsstruktur 2 Weniger Umweltbelastung / Lärm-, Luftbelastung 3 Mehr Verkehrssicherheit 4 Erreichbarkeit / Wirtschaftsentwicklung 5 Qualität / Nutzen für Verkehrsteilnehmende 6 Kosten / Realisierbarkeit
	<b>Öffentlicher Verkehr (ÖV)</b>							
ÖV-1	Austauschräume, Anbindung Agglomerationen							2 / 5
ÖV-3	Stärkung des öffentl. Agglomerationsverkehrs: Thun							2 / 5
ÖV-4	Stärkung des öffentl. Agglomerationsverkehrs: linkes und rechtes Thunerseeufer							2 / 5
ÖV-6	ÖV-Anbindung Frutigen							2 / 5
ÖV-7	ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum							2 / 5
ÖV-8	Peronverlängerungen und Doppelspurausbauten							2 / 3 / 5
ÖV-9	Peronverlängerungen, Doppelspurausbauten und Aufhebung Niveauübergänge: ausserhalb Agglomeration							2 / 3 / 5

Die Massnahmen zum öffentlichen Verkehr werden den Modalsplit verbessern und eine Verlagerung des Verkehrs vom MIV zum ÖV bewirken.

Dies bedeutet bezüglich der Bewertung der Nachhaltigkeitsziele eine geringere Umweltbelastung und ein besserer Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden (ÖV-Kunden).

Nr.	Massnahmenbereiche	Auswirkungen						Bewertung Nachhaltigkeitsziele
		Siedlungsentwicklung steuern	Siedlungsqualität verbessern	Landschaft erhalten und aufwerten	Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten	
	<b>Verkehr</b>							1 Optimale Siedlungsstruktur 2 Weniger Umweltbelastung / Lärm-, Luftbelastung 3 Mehr Verkehrssicherheit 4 Erreichbarkeit / Wirtschaftsentwicklung 5 Qualität / Nutzen für Verkehrsteilnehmende 6 Kosten / Realisierbarkeit
	<b>Fuss- und Veloverkehr (LV)</b>							
LV-1	Stärkung Fuss- /Veloverkehr Stadt Thun: A-Projekte							2 / 3 / 5
LV-2	Stärkung Fuss- /Veloverkehr Agglomeration und Region Thun							2 / 3 / 5
LV-3	Stärkung Fuss- /Veloverkehr ins Simmental, Saanenland. ERT ohne Agglomeration							2 / 3 / 5
LV-5a LV-5b	Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen							2 / 5
LV-6	Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation + Datenerfassung							2 / 5
LV-7	Richtplanung Mountainbike							2/4/6

Die Massnahmen bewirken eine Verlagerung des Modalsplits vom MIV oder ÖV zum Veloverkehr, da die Verbindungen bezüglich der verträglichen Gestaltung optimiert werden. Damit können die Nachhaltigkeitsziele durch eine geringere Umweltbelastung (Lärm- und Luftbelastung) und mehr Verkehrssicherheit (sichere Veloverbindungen) erfüllt werden und der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden erhöht sich.

Nr.	Massnahmenbereiche	Auswirkungen						Bewertung Nachhaltigkeitsziele
		Siedlungsentwicklung steuern	Siedlungsqualität verbessern	Landschaft erhalten und aufwerten	Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten	
	<b>Verkehr</b>							1 Optimale Siedlungsstruktur 2 Weniger Umweltbelastung / Lärm-, Luftbelastung 3 Mehr Verkehrssicherheit 4 Erreichbarkeit / Wirtschaftsentwicklung 5 Qualität / Nutzen für Verkehrsteilnehmende 6 Kosten / Realisierbarkeit
	<b>Kombinierte Mobilität (KM)</b>							
<b>KM-1</b>	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun							2 / 5
<b>KM-2</b>	Mobilitätsmanagement Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte							2 / 5
<b>KM-3</b>	Parkierung MIV (inkl. P+R und PP-Bewirtschaftung): Agglomeration Thun							2 / 5
<b>KM-4</b>	Parkierung MIV (inkl. P+R und PP-Bewirtschaftung): Zentren 3./4. Stufe, ländlicher Raum							2 / 5
<b>KM-5</b>	Ausbau Bike+Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität							2 / 5
<b>KM-6</b>	Ausbau Bike+Ride: Zentren 3./4. Stufe, Tourismusorte, Stärkung kombinierte Mobilität							2 / 5
<b>KM-7</b>	Koordination Güterverkehr							2 / 5
<b>KM-8</b>	Bike Sharing							2 / 5

Die Massnahmen in der kombinierten Mobilität wirken sich in der Verlagerung des Verkehrs aus und der möglichen Reduktion des MIV.

Damit werden vor allem die Nachhaltigkeitsziele von mehr Verkehrssicherheit erreicht und der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden verbessert, indem die Wege allgemein optimiert werden. Die Verringerung der Umweltbelastung bezüglich der Lärmbelastung (Strasse), der Luftbelastung sowie der CO<sub>2</sub>-Emissionen werden unterstützt.

Nr.	Massnahmenbereiche	Auswirkungen						Bewertung Nachhaltigkeitsziele
		Siedlungsentwicklung steuern	Siedlungsqualität verbessern	Landschaft erhalten und aufwerten	Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten	
	<b>Verkehr</b>							1 Optimale Siedlungsstruktur 2 Weniger Umweltbelastung / Lärm-, Luftbelastung 3 Mehr Verkehrssicherheit 4 Erreichbarkeit / Wirtschaftsentwicklung 5 Qualität / Nutzen für Verkehrsteilnehmende 6 Kosten / Realisierbarkeit
	<b>Nachfrageorientierte Mobilität (NM)</b>							
<b>NM-1</b>	Verkehrsmanagement Region Thun / Busbevorzugung							2 / 5

## 6.2 Priorisierung und Etappierung der Massnahmen

Die Priorisierung der Massnahmen richtet sich nach dem Zeithorizont und der Etappierung der Massnahmen, sowie der Bedeutung aus regionaler Sicht.

Im Bereich Verkehr sind mehrere A-Massnahmen aus dem 1. und dem 2. Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Thun (AP V+S), resp. aus dem RGSK 1. Generation enthalten. Diese sind in den Massnahmenblättern mit blauer Schrift kenntlich gemacht. Die Nummer des Prüfberichts des Bundes zum 1. und 2. Agglomerationsprogramm ist in der Kopfzeile der entsprechenden Massnahmenblätter aufgeführt. Die Nennung der Massnahmen dient einem besseren Verständnis von Verknüpfungen und Abhängigkeiten zwischen den Massnahmen der drei Agglomerationsprogramme.

Um eine Harmonisierung von RGSK und Agglomerationsprogramm zu erreichen, wurden die Zeithorizonte (Prioritäten) des RGSK Thun-Oberland West den Zeithorizonten des Agglomerationsprogramms Thun, 1. - 3. Generation angepasst.

Im Bereich Siedlung und Landschaft handelt es sich bei den Massnahmen oft um Daueraufgaben, die periodisch überprüft, angepasst und ergänzt werden müssen.

Die Massnahmen im RGSK wurden priorisiert und werden in folgenden Realisierungshorizonten umgesetzt:

- Reg. = Region
  - 1 = Planungsregion ERT (Entwicklungsraum Thun)
  - 2 = Planungsregion OSSA (Obersimmental-Saenenland)
  - 3 = Planungsregion KA (Kandertal)
- \* AP<sub>3</sub> = Massnahme ist im Agglomerationsperimeter und somit Bestandteil des Agglomerationsprogramm Thun, 3. Generation
- S = Neben Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds finanziert werden, sind auch Studien aufgeführt, die als Eigenleistung finanziert werden.
- AP1 bis 2018 = Lesebeispiel: Massnahme aus dem 1. Agglomerationsprogramm (2011-2014) mit Umsetzungshorizont bis 2018
- Reifegrad = Der Reifegrad ist für reguläre AP<sub>3</sub>-Massnahmen mit Umsetzungshorizont A (2019-2022) und B (2023-2026) ausgewiesen; der Reifegrad von Massnahmen mit z.B. AP<sub>2</sub> bis 2022 ist nicht ausgewiesen.

A1 (2011 – 2014) + A2 - (2015 - 2018)

Folgende Massnahmen sind bis 2018 in Umsetzung:

Reg.	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Kosten in Mio.	AP <sub>3</sub>
1	S-1-a	S-1	Umsetzung regionaler Arbeitszonenpool	AP1 bis 2018		*
1	S-1-e	S-1	Leitfaden zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen			*
1	S-2-b	S-2	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von OPR	AP1 bis 2018		*
1	S-16-a	S-16	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume			*
1	L-1-b	L-1	Teilüberarbeitung Landschaftsrichtplan ERT			
1	L-1-c	L-1	Prüfen Aufnahme von Teilgebieten Thunersee-Hohgant in die Vorranggebiete Landschaft			
1	MIV-O-1.1-a	MIV-1.1	Thun, Umgestaltung Allmendstrasse	AP1 bis 2018, Unfallschwerpunkte 1028 + 1029	2.6	*
1	MIV-O-1.1-c	MIV-1.1	Thun, Umgestaltung Jungfraustrasse - Stockhornstrasse	AP1 bis 2018, Unfallschwerpunkte 1032 + 1035	1.1	*
1	MIV-O-1.1-d	MIV-1.1	Spiez, Umgestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergplatz	AP1 bis 2018	4.3	*
1	MIV-O-1.2-a	MIV-1.2	Thun, Burgstrasse Thun (Radstreifen Lauitorstutz)	AP1 bis 2018, Eigenleistung	2.5	*
1	MIV-O-2	MIV-2	Thun, Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun	AP1 bis 2018	2.1	*



Reg.	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Kosten in Mio.	AP3
1	MIV-O-3-a	MIV-3	Agglomeration, Zubringer A6 / Bypass Thun Nord	AP1 bis 2018	145	*
1	MIV-O-3-b	MIV-3	Steffisburg, Busbevorzugung Bernstrasse	AP1 bis 2018	in 3-a	*
1	MIV-O-3-c	MIV-3	Thun, Busbevorzugung Allmendstrasse	AP1 bis 2018	in 3-a	*
1	MIV-O-3-d	MIV-3	Steffisburg, Neuorganisation Bernstrasse	AP1 bis 2018 Unfallschwerpunkte 1041 + 1046	in 3-a	*
1	MIV-K-4-c	MIV-4	Steffisburg, Stockhornstrasse	AP1 bis 2017	1.1	*
1	MIV-O-4-d	MIV-4	Thun, Neues Verkehrsregime und attraktivere Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt-Aarequerungen	AP1 bis 2018/19, Unfallschwerpunkte 1004 + 1047	1.7	*
1	MIV-O-4-h	MIV-4	Steffisburg, Umbau Ziegeleikreisel		1.5	*
2	MIV-O-8-lb	MIV-8	Erlenbach, Sanierung Ortsdurchfahrt		1.5	
2	MIV-O-8-lg	MIV-8	Boltigen/Reidenbach/Weissenbach, Sanierung Ortsdurchfahrten		6.0	
3	MIV-O-9-a	MIV-9	Frutigen, Sanierung Ortsdurchfahrt		5.0	
1	MIV-S-11-a	MIV-11	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Töpferweg		0.1	*
1	MIV-S-11-b	MIV-11	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Untere Zugstrasse		0.1	*
1	MIV-O-12-a	MIV-12	Thun, Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse	Eigenleistung	0.75	*
1	MIV-O-12-b	MIV-12	Thun, Umgestaltung Mönchplatz		1.0	*
1	MIV-O-12-c	MIV-12	Thun, Umgestaltung Knoten Waisenhaus/Pestalozzistrasse	Eigenleistung	0.5	*
1	MIV-E-13-a	MIV-13	Thun, Erschliessung Ringstrasse	Eigenleistung	6.5	*
1	MIV-E-13-b	MIV-13	Thun, Anschluss Ringstrasse West - Allmendstrasse	Eigenleistung	0.9	*
1	MIV-E-14-a	MIV-14	Steffisburg, Neue Erschliessung ab Kreisel Glättimühli	Eigenleistung	4.7	*
1	MIV-E-14-b	MIV-14	Heimberg, Neue Erschliessung Gewerbegebiet Heimberg Süd	Eigenleistung	3.5	*
1	MIV-E-14-c	MIV-14	Steffisburg, Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung	Eigenleistung	1.5	*
1	ÖV-Str-4-a	ÖV-4	Agglomeration, Stärkung des öffentl. Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer		offen	*
2	ÖV-Reg-9-c	ÖV-9	Eifeld, Perronverlängerung, Ausbau zur Kreuzungsstation		10.0	
2	ÖV-Reg-9-l	ÖV-9	Zweisimmen, Umbau des Bahnhofs inkl. Umspuranlage für Trans Golden Pass		57.7	
1	LV-N-1-a	LV-1	Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzlingen (Schadau)	AP1 bis 2018	1.7	*
1	LV-N-1-b	LV-1	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis	AP1 bis 2018	4.3	*
1	LV-N-1-c	LV-1	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Lachen, 2. Etappe	AP1 bis 2018, Eigenleistung	4.5 (1+2 Et.)	*
1	LV-N-1-d	LV-1	Thun, Ausbau Unterführung Frutigenstrasse	AP1 bis 2018	3.1	*
1	LV-N-2-c	LV-2	Thun, Verbindung Lerchenfeld-Selve (Öffnung Uttigenstrasse)		0.1	*
1	LV-N-2-d	LV-2	Thun, Ausbau Unterführung Mittlere Strasse		2.3	*
1	LV-N-2-e	LV-2	Thun, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Kasernenstr. - Mönchstr		2.0	*
1	LV-N-2-f	LV-2	Thun, Verbesserungen best. Netz, Steffisburg - Thun Lerchenfeld - Uetendorf	Unfallschwerpunkt 1050	2.8	*
1	LV-N-2-g	LV-2	Thun, Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend – Uttigen-strasse		2.5	*
1	LV-N-2-l	LV-2	Spiez, Verbesserungen Querverbindungen Bahnhofgebiet zur Seebucht		0.5	*
2	LV-S-3-h	LV-3	Zweisimmen, innerorts und bis Blankenburg		offen	
2	LV-S-3-i	LV-3	zwischen Saanenmöser und Schönried, ausserorts, punktuell verbessern (z. B. Abzweigung Unterbach)		offen	
1	LV-W-5-a	LV-5	Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - innerhalb der Agglomeration		offen	*
1,2,3	LV-W-5-b	LV-5	Region, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - ausserhalb Agglomeration		offen	
1	LV-W-6	LV-6	Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation + Datenerfassung		offen	*
2,3	LV-7	LV-7	Richtplanung Mountainbike		offen	
1	KM-B-5-a	KM-5	Thun, Velostation beidseitig Bahnhof	AP1 bis 2018	3.0	*
1	KM-B-5-b	KM-5	Thun, Abstellplätze regionale Bedeutung (Bahnhof + Innenstadt)	AP1 bis 2018	0.7	*
1	KM-B-5-c	KM-5	Spiez, Velostation	AP1 bis 2017	0.5	*

Reg.	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Kosten in Mio.	AP3
1,2,3	KM-B-6	KM-6	Ausbau Bike+Ride in Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte, Stärkung kombinierte Mobilität	AP1 bis 2018	0.7	
1	KM-W-7	KM-7	Agglomeration, Koordination Güterverkehr	AP1 bis 2018	offen	*
1	KM-W-8	KM-8	Bike Sharing; 2. Etappe	Eigenleistung	1.5 (1+2 Et.)	*
1	NM-VM-1-d	NM-1	Ausbau Unterführung Frutigenstrasse zur Realisierung einer Busspur	AP1 bis 2018	1.6	*
1	NM-VM-1-f	NM-1	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse		0.5	*
1	NM-VM-1-g	NM-1	Verkehrsmanagement Allmendstrasse		1.0	*
1	NM-VM-1-h	NM-1	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlerestr.		0.5	*
1	NM-VM-1-i	NM-1	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer		2.0	*
1	NM-VM-1-k	NM-1	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis		0.1	*
1	NM-VM-1-l	NM-1	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse		3.0	*
1	NM-VM-1-n	NM-1	Verkehrsmanagement Hofstettenstrasse	AP1 bis 2018	0.1	*

## Eigenleistungen für AP3 (2015-2018)

Neue Massnahmen im RGSK2/AP3, die bereits im Zeitraum 2015 - 2018 als Eigenleistung vom OIK I umgesetzt werden

Reg.	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Kosten in Mio.	AP3
1	MIV-S-1.2-e	MIV-1.2	Thun, Sanierung Knoten Frutigenstrasse/ Talackerstrasse	Unfallschwerpunkt 1003; bis 2016		*
1	MIV-S-1.2-f	MIV-1.2	Spiez, Sanierung Kreisel Thunstrasse/Simmentalstrasse	Unfallschwerpunkt 1015; bis 2016		*
1	MIV-S-1.2-i	MIV-1.2	Thun, Sanierung Kreisel Frutigenstrasse/Talackerstrasse	Unfallschwerpunkt 1036; bis 2014		*
1	MIV-S-1.2-k	MIV-1.2	Thierachern, Sanierung Einmündung Dorfstr./Mülimatt	Unfallschwerpunkt 1037	1.1	*
1	MIV-S-1.2-n	MIV-1.2	Heimberg, Sanierung Einmündung Bernstr. (im Cheer)	Unfallschwerpunkt 1051; bis 2016		*
1	MIV-S-1.2-q	MIV-1.2	Thun, Sanierung Kreisel Länggasse/Burgerstrasse	Unfallschwerpunkt 1030; bis 2016		*
1	MIV-K-1.2-t	MIV-1.2	Thun, Busspur Gwattstrasse vor Holiday-Kreisel	bis 2019	0.3	*
1	MIV-K-1.2-u	MIV-1.2	Hilterfingen, Sanierung Chartreuse-Kreuzung		1.5	*

## A - Liste (2019- 2022)

Folgende Massnahmen sind zwischen 2019 und 2022 in Umsetzung:

Reg.	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Reife-grad	Kosten in Mio.	AP3
1	S-1-g	S-1	Lebensphasengerechtes Wohnen	AP 3 bis 2022			*
1	S-2-a	S-2	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen	AP1 bis 2020			
1	MIV-O-1.2-b	MIV-1.2	Seftigen, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	AP2 bis 2022, Eigenleistung		4.0	*
1	MIV-O-1.2-c	MIV-1.2	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Unterdorfstrasse	AP2 bis 2022		2.0	*
1	MIV-O-1.2-d	MIV-1.2	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Oberdorfstrasse		2	1.0	*
1	MIV-S-1.2-p	MIV-1.2	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstr./ Seefeldstr./ Klosestr.	Unfallschwerpunkt 1054	2	1.0	*
1	MIC-S-1.2-v	MIV-1.2	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz		2	0.8	*
1	MIV-O-4-a	MIV-4	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)-Uetendorf Allmend, Teil Ganderkreisel bis Autobahnanschluss Thun Nord	AP1 bis 2019		0.75	*
1	MIV-K-4-b	MIV-4	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)-Uetendorf Allmend, Teil Ganderkreisel bis Uetendorf Allmend		2	3.0	*
1	MIV-O-4-g	MIV-4	Steffisburg, Nachfragelenkung Schwäbis	AP1 bis 2019, Eigenleistung Unfallschwerpunkt 1027		0.4	*
1	MIV-K-4-i	MIV-4	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz		2	2.3	*
2	MIV-O-8-Aa	MIV-8	Latterbach, Sanierung Chastelkurve, ausserorts (Studie: E6/E7)	AP2-A bis 2020		2.5	
1	MIV-O-8-Ah	MIV-8	Oberlangenegg, Erneuerung und Korrektur Chrützweg - Süden			1.8	
1	MIV-O-8-Ai	MIV-8	Sigriswil, Sanierung Strasse Beatushöhlen			offen	

Reg.	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Reife-grad	Kosten in Mio.	AP3
2	MIV-O-8-lh	MIV-8	Zweisimmen, Gestaltung Ortseingang mit Abzweiger			1.0	
3	MIV-O-9-b	MIV-9	Frutigen, Umfahrung (Vorprojekt)			0.6	
3	MIV-O-9-c	MIV-9	Reichenbach, Engpassbeseitigung			2.25	
3	MIV-O-9-e	MIV-9	Adelboden, Sanierung Strasse Mineralquelle - Ende KS			1.0	
1	MIV-E-13-c	MIV-13	Thun, Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse	Eigenleistung		0.9	*
1	ÖV-Str-3-b	ÖV-3	Verbesserung ÖV-Erschliessung Korridor Thun Nordwest-Uetendorf	AP1 bis 2022		0.5	*
1	ÖV-Str-3-c	ÖV-3	Agglomeration, Neues ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord	AP2-A bis 2022		0.5	*
1	ÖV-Str-3-d	ÖV-3	Agglomeration, Neues ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Bahnhof Steffisburg - ESP Thun Nord	AP2-A bis 2022		0.5	*
1	ÖV-Str-3-e	ÖV-3	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd		1	0.5	*
1,2,3	ÖV-Reg-7	ÖV-7	Region, ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum			offen	
1	ÖV-Reg-8-a	ÖV-8	Uetendorf, Perronverlängerung und Doppelspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend		2	36.0	*
2	ÖV-Reg-9-e	ÖV-9	Erlenbach i.S., Perronanpassungen, Umbau zur Kreuzungsstation, Option für Federweg Richtung Zweisimmen		1	11.5	
2	ÖV-Reg-9-f	ÖV-9	Därstetten, Perronanpassungen, Umbau zur Kreuzungsstation, Niveauübergang Kantonsstrasse aufheben		1	30.0	
2	ÖV-Reg-9-g	ÖV-9	Oberwil i.S., Umbau mit Kreuzungsgleis für Güterzüge		1	8.5	
2	ÖV-Reg-9-h	ÖV-9	Boltigen, Perronanpassungen, Umbau zur Kreuzungsstation, Option für doppelspurige Ausfahrt Richtung Zweisimmen		1	10.0	
2	ÖV-Reg-9-i	ÖV-9	Weissenbach, Prüfung Aufhebung der Haltestelle, Bogenbegradigung, Kreuzungsgleis für Doppelführungen und bei Kreuzungsverlegungen		1	8.0	
2	ÖV-Reg-9-k	ÖV-9	Grubenwald, Prüfung Aufhebung der Haltestelle		1	0.2	
2	ÖV-Reg-9-m	ÖV-9	Wimmis - Burgholz, Aufhebung Niveauübergang		1	offen	
1	LV-N-2-a	LV-2	Uetendorf Allmend (ab Kreisel Autobahnbrücke) - Seftigen	AP2 bis 2022		1.7	*
1	LV-N-2-b	LV-2	Hilterfingen, Uferweg Hünibach		2	0.9	*
1	LV-N-2-h	LV-2	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis		2	2.5	*
1	LV-N-2-i	LV-2	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)		2	0.2	*
1	LV-N-2-n	LV-2	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos -Autobahnanschluss		2	2.5	*
2	LV-S-3-d	LV-3	zwischen Därstetten und Erlenbach, ausserorts		1	offen	
2	LV-S-3-e	LV-3	zwischen Weissenburg und Därstetten, ausserorts		1	offen	
2	LV-S-3-m	LV-3	zwischen Ringoldingen und Bahnhof Därstetten		1	offen	
2	LV-S-3-p	LV-3	zwischen Zwieselberg-Reutigen		1	0.4	
1	KM-W-1	KM-1	Agglomeration, Mobilitätsmanagement	AP2 bis 2022	S	2	*
1,2,3	KM-W-2	KM-2	Region, Mobilitätsmanagement in Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte	AP2 bis 2022	S	1.8	
1	KM-P-3	KM-3	Agglomeration, Parkierung MIV (inkl. P+R und PP-Bewirtschaftung)	AP2 bis 2022	S	1.8	*
1,2,3	KM-P-4	KM-4	Region, Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung) in Zentren 3./4. Stufe und ländlicher Raum	AP2 bis 2022		6.0	
1	KM-B-5-d	KM-5	Richtung Gürbetal, Anlagebündel: Seftigen, Uetendorf, Uetendorf Allmend	AP2 bis 2022		0.5	*
1	KM-B-5-e	KM-5	Richtung Konolfingen, Anlagebündel: Schwäbis, Steffisburg, Lädeli, Heimberg	AP2 bis 2022		0.2	*
1	KM-B-5-f	KM-5	Spiez /Uttigen, Bahnhöfe	AP2 bis 2022		0.4	*
1	KM-B-5-g	KM-5	Thun, Ergänzungen auf Thuner Stadtgebiet zu den Mobilitätsdrehkreisen	AP2 bis 2022		0.5	*
1	NM-VM-1-a	NM-1	Busbevorzugung Gander- bis Jumbokreisel	AP1 bis 2019		0.6	*
1	NM-VM-1-b	NM-1	Busbevorzugung Allmendstrasse	AP1 bis 2019		1.7	*
1	NM-VM-1-c	NM-1	Busbevorzugung + Dosierung Innenstadt Graben	AP1 bis 2019		1.4	*
1	NM-VM-1-e	NM-1	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstr. und Seestr.		2	3.5	*

Reg.	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Reife-grad	Kosten in Mio.	AP3
1	NM-VM-1-o	NM-1	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	AP2 bis 2022		3.0	*

**B - Liste (2023 - 2026)**  
**Folgende Massnahmen sind zwischen 2023 und 2026 in Umsetzung:**

Reg.	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Reifegrad	Kosten in Mio.	AP3
1	MIV-U-6	MIV-6	Thun, Neue Aarequerung Thun Süd (Grundsatzentscheid)		1	offen	*
2	MIV-O-8-Ab	MIV-8	Oberwil, Fahrbahnverbreiterung, ausserorts			3.5	
2	MIV-O-8-Ac	MIV-8	Oberwil, Ausbau Simmenweidli, ausserorts			4.0	
2	MIV-O-8-Ad	MIV-8	Oberwil, Pfaffenriedbrücke: Gehweg, Fahrbahnverbreiterung, ausserorts			4.4	
2	MIV-O-8-Ae	MIV-8	Boltigen, Sanierung Garvenkurve, ausserorts			4.0	
2	MIV-O-8-Ag	MIV-8	Zweisimmen, Stegacher/Galgenbühl, Vergrösserung Kurvenradien, ausserorts			3.0	
2	MIV-O-8-Ia	MIV-8	Latterbach, Sanierung Ortsdurchfahrt	AP3 bis 2023		5.0	
2	MIV-O-8-Ic	MIV-8	Ringoldingen, Gestaltung Mittelbereich, Eingangsbereich	AP2 bis 2025		3.0	
2	MIV-O-8-Id	MIV-8	Därstetten/Reidenbach, Sanierung Ortsdurchfahrt	AP3 bis 2024		2.0	
2	MIV-O-8-Ie	MIV-8	Oberwil, Sanierung Heideweidli	AP3 bis 2023		4.0	
2	MIV-O-8-If	MIV-8	Oberwil, Sanierung Kurve Steini	AP3 bis 2026		2.5	
1	MIV-O-12-d	MIV-12	Thun, Umgestaltung Eigerplatz		1-2	0.5	*
1	MIV-O-12-e	MIV-12	Thun, Gestaltung Quartierachse Kasernenstrasse		1-2	0.75	*
1	MIV-E-15-a	MIV-15	Thun, Lüsslispanne, Neue Verbindung Pfandernstr. - Weststr.		1-2	9.5	*
1	MIV-O-15-b	MIV-15	Thun, Umgestaltung Buchholzstrasse	Eigenleistung	1-2	0.2	*
1	MIV-O-15-c	MIV-15	Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse	Eigenleistung	1-2	2.5	*
1	ÖV-Reg-3-f	ÖV-3	Agglomeration, Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord		1	offen	*
1	ÖV-Reg-8-b	ÖV-8	Seftigen, Perronverlängerung		1-2	25.0	
1	LV-N-2-k	LV-2	Thun, LV-Anbindung regionales Netz im Umfeld des neuen Gebietes Lüssli		2	1.5	*
2	LV-S-3-k	LV-3	zwischen Gstaad und Saanen, ausserorts			offen	
1	NM-VM-1-m	NM-1	Verkehrsmanagement Thunstrasse und Goldwilstrasse		2	1.0	*
1	NM-VM-1-p	NM-1	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	AP2 bis 2026		6.5	*

**C - Liste (ab 2027)**  
**Folgende Massnahmen sind ab 2027 in Umsetzung:**

	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Reifegrad	AP3
1	MIV-U-7	MIV-7	Thun/Steffisburg, Trassefreihaltung Kernumfahrung Thun / Hübelitunnel	AP1- ab 2027	1	*
1	ÖV-Str-4-b	ÖV-4	Agglomeration, ÖV-Anbindung Kandergrien		1	*
3	ÖV-FV-6	ÖV-6	Frutigen, ÖV-Anbindung		*	

**Handlungsbedarf**  
**Bei folgenden Massnahmen besteht ein Handlungsbedarf; noch keine Projektierung**

Reg.	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	AP3
1	MIV-S-1.2-h	MIV-1.2	Thun, Sanierung Maulbeerkreisel (Bahnhofstrasse/Aarestrasse)	Unfallschwerpunkt 1031	*
1	MIV-S-1.2-I	MIV-1.2	Thun, Sanierung Kreisel Talackerstrasse/Hohmadstrasse	Unfallschwerpunkt 1043	*
1	MIV-S-1.2-m	MIV-1.2	Thun, Sanierung Bahnhofplatz	Unfallschwerpunkt 1044	*
1	MIV-S-1.2-o	MIV-1.2	Thun, Sanierung Kreisel Burgerstrasse/Talackerstrasse	Unfallschwerpunkt 1053	*
2	MIV-O-8-li	MIV-8	Gsteig, Sanierung Ortsdurchfahrt		
2	MIV-O-8-lk	MIV-8	Gstaad, Sanierung Ortsdurchfahrt		
2	MIV-O-8-lI	MIV-8	Lenk, Sanierung Ortsdurchfahrt		

Reg.	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	AP <sub>3</sub>
2	MIV-O-8-Im	MIV-8	Oberwil, Korrektur Kurve Mühlbüel		
1	MIV-O-8-In	MIV-8	Wattenwil, Sanierung Ortsdurchfahrt		
2	MIV-S-8-Ak	MIV-8	Erlenbach, Sanierung Einmündung KS 11 Abzweiger Oey	Unfallschwerpunkt 1052	
2	MIV-S-8-Al	MIV-8	Oberwil, Sanierung Kurve KS 11 Höhe Wyssenbach	Unfallschwerpunkt 1018	
2	MIV-S-8-Am	MIV-8	Boltigen, Sanierung Kurve Jaunpassstrasse (Eschi)	Unfallschwerpunkt 1042 Eigenleistung bis 2018	
1	LV-N-2-m	LV-2	Spiez - Lattigen, Parallelführung zur BLS	Netzlücke Sachplan Veloverkehr	*

#### Massnahmen als Daueraufgaben

Reg.	Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	AP <sub>3</sub>
1	S-1-c	S-1	Gegenseitige Information über Einzonungswünsche, Planungsbericht	D	*
1	S-1-d	S-1	Berücksichtigung der Stellungnahme WRT bei Vorprüfung von Einzonungsbegehren	D	*
1	S-1-f	S-1	Vermarktung der Wohnregion Thun	D	*
1	S-3A	S-3A	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)	D	*
1,2,3	S-3B	S-3B	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (ländlicher Raum)	D	
1	S-5A	S-5A	Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)	D	*
1,2,3	S-5B	S-5B	Regionale Wohnschwerpunkte (Zentren)	D	
1	S-6A	S-6A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	D	*
1,2,3	S-6B	S-6B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Zentren)	D	
1	S-7A	S-7A	Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)	D	*
1,2,3	S-7B	S-7B	Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum	D	
1	S-8A	S-8A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)	D	*
1,2,3	S-8B	S-8B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum)	D	
1	S-9	S-9	Verkehrsentensive Standorte	D	*
1	S-10-a	S-10	Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT	D	*
1	S-10-b	S-10	Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun	D	*
2,3	S-10-c	S-10	Siedlungsbegrenzungen Kandertal und Obersimmental-Saaneland	D	
1,2,3	S-11	S-11	Entwicklung der regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren	D	
1,2,3	S-12	S-12	Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz	D	
1	S-14A	S-14A	Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	D	*
1,2,3	S-14B	S-14B	Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)	D	
1	S-15A	S-15A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	D	*
1,2,3	S-15B	S-15B	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)	D	
1	S-16-b	S-16	Umsetzung von Aufwertungsprojekten für öffentliche Räume	D	
1,2,3	L-1-a	L-1	Vorranggebiete Natur und Landschaft	D	
1,2,3	L-2	L-2	Regionale Naturpärke und UNESCO-Welterbe SAJA	D	
1	L-3	L-3	Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft	D	
1,2,3	L-4-a	L-4	Intensiverholungsgebiete	D	
1,2,3	L-4-b	L-4	Extensiverholungsgebiete	D	
1	ÖV-A-1	ÖV-1	Agglomeration, Austauschräume, Anbindung Agglomerationen	D	

### 6.3 Schlussfolgerungen und Ausblick

Mit dem vorliegenden RGSK Thun-Oberland West der 2. Generation liegt ein Konzept vor, das zu einer koordinierten und nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung führt. Die im RGSK TOW der 1. Generation erarbeiteten Grundlagen wie das räumliche Entwicklungsleitbild, die übergeordneten Ziele und daraus abgeleiteten Strategien und Massnahmen konnten zielführend und punktuell angepasst oder ergänzt werden.

Für die Überarbeitung der Massnahmen diente ein Controlling in den Gemeinden zu Beginn des Prozesses dazu, den aktuellen Umsetzungsstand zu erfassen. Darauf aufbauend wurden die Massnahmen angepasst und ergänzt. Neuer Handlungsbedarf und entsprechende Massnahmen dazu wurden neu definiert. Zum Schluss wurde die Beurteilung und Priorisierung der Massnahmen überprüft. Das Resultat ist ein aktualisiertes Konzept mit neu priorisierten Massnahmen für die nächste Umsetzungsperiode von vier Jahren sowie mittel- bis längerfristigen Massnahmen.

Die Herausforderungen in der Agglomeration Thun liegen darin, genügend Wohnraum für die Bedürfnisse des prognostizierten Bevölkerungswachstums bereitzustellen, ohne dabei das Siedlungsgebiet weiter auszudehnen oder die landschaftlichen Qualitäten zu gefährden. Aktuelle Grossprojekte wie die Realisierung des Bypass Thun Nord oder die Entwicklungen in den Umstrukturierungsgebieten und Entwicklungsschwerpunkten spielen eine zentrale Rolle. Zudem werden anstehende Ortsplanungsrevisionen in der Agglomeration (Stadt Thun, Steffisburg) sowie laufende regionale Planungen wie die Wohnstrategie oder die landwirtschaftliche Planung neue Rahmenbedingungen und Grundlagen hervorbringen.

Hinsichtlich einer 3. Generation des RGSK TOW soll weiter geprüft werden, ob bestehende regionale Planungen, wie zum Beispiel der teilregionale Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum aufgehoben und ins RGSK integriert werden sollen.

## 7 RGSK-Richtplankarten

Die RGSK-Richtplankarten sind behördenverbindlich und bezeichnen die Lage der Massnahmen.

Die RGSK-Übersichtskarte 1:50'000 präsentiert ein definiertes Minimum an Inhalten, welches durch das RGSK-Datenmodell 2. Generation des Kantons Bern (Version 1.2, 13.11.2014) festgelegt ist. Für die Inhalte der Richtplankarten treten der Bund, der Kanton Bern und die Regionen Entwicklungsraum Thun, Obersimmental-Saanenland und Kandertal als Datenherren auf.

Die RGSK-Übersichtskarte 1:50'000 wurde in zwei Teile gegliedert, da die gesamte Region im vorgegebenen Massstab auf keinem druckbaren Format Platz fand.

Im **Teil Nord** ist die Region Entwicklungsraum Thun ohne das Niedersimmental abgebildet. Der Plan hat nur eine Lupe Zentrum Erlenbach/Oey, da es eine Übersichtskarte der Agglomeration Thun im Massstab 1:25'000 gibt.

Im **Teil Süd** sind die Regionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland sowie das Niedersimmental abgebildet. Zur Verständlichkeit wurde das Entwicklungsleitbild der Region Thun-Oberland West und ein Ausschnitt mit den Planungsregionen, den Teilregionen und den Gemeinden auf den Übersichtskarten ergänzt.

### Übersichtskarte Agglomeration Thun 1:25'000

Für den Agglomerationsraum Thun wurde eine Richtplankarte im Massstab 1:25'000 erstellt. Sie beinhaltet die 10 Agglomerationsgemeinden: Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf und Uttigen.

### Lupen der Zentren

Um die Lesbarkeit zu erhöhen, sind für alle Zentren 3. und 4. Stufe Lupen im Massstab 1:20'000 abgebildet mit denselben Inhalten wie bei der Übersichtskarte. Dies betrifft die Zentren Frutigen, Saanen/Gstaad, Adelboden, Erlenbach/Oey, Kandersteg, Lenk, und Zweisimmen.

### Folgende Inhalte werden in der RGSK - Übersichtskarte dargestellt:

#### Siedlung / Wohnen / Arbeiten

- Zentren 4. Stufe, 10.2016
- Umstrukturierungsgebiete, 10.2016
- Regionale Wohnschwerpunkte / Regionale Arbeitsschwerpunkte / Ländliche Arbeitsschwerpunkte / Regionale Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus, 10.2016
- Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten / Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus / Vorranggebiete Standort Holzlagerplatz Schnitzelholz, 10.2016
- ViV-Standorte (verkehrsintensives Vorhaben), 10.2016
- Kantonaler ESP: Entwicklungsschwerpunkte des Kantons Bern, 07.2013.
- Rechtsgültige Bauzonen Wohnen / Gemischt, Arbeiten und übrige rechtsgültige Bauzonen: Übersichtszonenplan des Kantons Bern 1:25'000 (UZP), 02.2010
- Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel, 10.2016

#### Natur / Landschaft / Erholung

- Wald, Seen und Fliessgewässer: VECTOR25, 10.2008
- Perimeter regionaler Naturpark (Diemtigal, Gantrisch), 03.2015
- UNESCO Weltnaturerbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch (SAJA), 02.2010
- KLEK Überregionale Wildtierkorridore
- Vorranggebiete Natur- und Landschaft:
  - Naturschutzgebiete des Kantons Bern, 12.2014
  - BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung), BAFU, 10.2012
  - Bundesinventar der Moorlandschaften, BAFU, 02.2015
  - Bundesinventar der Auengebiete von nationaler Bedeutung, BAFU, 04.2008

- Bundesinventar der Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung, BAFU, 03.2011
- Smaragd Gebiete der Schweiz, BAFU, 09.2009
- Regionale Landschaftsschutzgebiete ERT, 2008
- Intensiverholungsgebiete ERT, 04.2015

#### **Strasse**

- National- und Kantonsstrassen: Strassennetz des Kantons Bern (SNBE), 02.2010.
- Wichtige Gemeindestrassen, 11.2008
- Massnahmen Strasse, 04.2015
- Strassenabschnitte mit Handlungsbedarf, 04.2015

#### **ÖV-Infrastruktur / ÖV-Angebot**

- Bahn-, Bus-, Schiff-, Seilbahn-Linien und Haltestellen sowie ÖV-Erschliessungsgüte: Linien, Haltestellen und Einzugsgebiete des öffentlichen Verkehrs des Kantons Bern (OEV), 04.2010.
- Regionale Vorhaben Bahnlinie / Haltestelle, 09.2016
- Aufhebungen Bahnübergang, 09.2016
- Regionale Vorhaben ÖV-Angebot, 09.2016
- Gebiete mit Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte, 09.2016

#### **Fuss- und Veloverkehr / Kombinierte Mobilität**

- LV Abschnitte mit Handlungsbedarf, 09.2016
- Park+Ride Anlagen mit Handlungsbedarf, 05.2011
- Bike+Ride Anlagen / Veloabstellplätze mit Handlungsbedarf, 05.2011



### Verbindlichkeit der Planinhalte der RGSK-Karten

Alle Inhalte der RGSK-Karten sind als Ausgangslage, kantonale Vorgaben oder regionale Vorgaben bezeichnet. Die Verbindlichkeit der Angaben ist auch in der Legende der RGSK-Karten vermerkt.

		1)	2)	3)	4)
	Gemeindegrenzen				
	Perimeter Agglomerationsprogramm V+S Thun				
<b>Siedlung, Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Tourismus</b>					
	Kantonales Zentrum				
	Zentrum 4. Stufe				S-11
	Umstrukturierungsgebiet Agglomeration / ländlicher Raum				S-3A, S-3B
	Regionaler Wohnschwerpunkt Agglomeration / Zentren				S-5A, S-5B
	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen (ZE/FS) / (VO)				S-6A, S-6B
	Regionaler Arbeitsschwerpunkt Agglomeration / ländlicher Raum				S-7A, S-7B
	Ländlicher Arbeitsschwerpunkt (< 1ha)				S-7B
	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten (ZE/FS) / (VO)				S-8A, S-8B
	Ländliches Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten (<1ha) (ZE/FS) / (VO)				S-8B
	Regionaler Siedlungsschwerpunkt Sport, Freizeit und Tourismus				S-14A, S-14B
	Vorranggebiet Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus Agglomeration / ländlicher Raum				S-15A, S-15B
	Verarbeitungs- und Lagerplatz Schnitzholz				S-12
	VIV-Standort				S-9
	Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP				-
	Rechtsgültige Bauzonen Arbeiten				-
	Rechtsgültige Bauzonen Wohnen / Gemischt				-
	Übrige rechtsgültige Bauzonen				-
	Siedlungsbegrenzungslinie ohne Handlungsspielraum (FS) / (VO)				S-10
	Siedlungsbegrenzungslinie mit Handlungsspielraum (FS) / (VO)				S-10
	Siedlungstrenngürtel				S-10
<b>Natur und Landschaft</b>					
	Wald				-
	Seen / Fließgewässer				-
	Vorranggebiet Natur und Landschaft				L-1
	Perimeter regionaler Naturpark, UNESCO-SAJA				L-2
	KLEK Überregionale Wildtierkorridore				-
	Intensiverholungsgebiete / überregionale Berg-Ausflugsziele				L-4
<b>Strasse</b>					
	Nationalstrassen in Realisierung				-
	Nationalstrasse				-
	Kantonsstrasse A, B und C				-
	Wichtige Gemeindestrasse				-
	Massnahme Strasse				MIV-1.1, MIV-1.2, MIV-3, MIV-4, MIV-8, MIV-9, MIV-12, MIV-13, MIV-14, MIV-15
	Strassenabschnitt mit Handlungsbedarf				MIV-1.2, MIV-8, MIV-9
<b>Öffentlicher Verkehr (Infrastruktur und Angebot)</b>					
	Bahnlinie / Haltestelle Bahn				-
	Buslinie / Haltestelle Bus				-
	Seilbahnlinie / Haltestelle Seilbahn				-
	Schifflinie / Haltestelle Schiff				-
	ÖV-Erschliessungsgüteklasse A-D				-
	ÖV-Erschliessungsgüteklasse E-F				-
	Regionales Vorhaben Bahnlinie / Haltestelle				ÖV-8, ÖV-9
	Aufhebung Bahnübergang				MIV-11, ÖV-9
	Regionales Vorhaben ÖV-Angebot				ÖV-3
	Gebiet mit Verbesserung der ÖV-Erschliessungsgüte				ÖV-3, ÖV-4, ÖV-6
<b>Langsamverkehr, Kombinierte Mobilität und nachfrageorientierte Massnahmen</b>					
	Bike and Ride Anlage / Veloabstellplatz mit Handlungsbedarf				KM-5, KM-6
	Park and Ride Anlage mit Handlungsbedarf				KM-3, KM-4
	Massnahme Veloverkehr				LV-1, LV-2, LV-3
	LV Abschnitt mit Handlungsbedarf				LV-1, LV-2
	Verkehrsmanagement				NM-1

1) Ausgangslage 2) Kanton 3) Region 4) Massnahmen

Abbildung 36 Legende RGSK-Karte

# 8 Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke (behördenverbindliches Kapitel)

### Genehmigungsvermerke:

Mitwirkung vom

23. April bis 16. Juli 2015

Vorprüfung vom

1. Dezember 2015 bis 31. März 2016

Beschlossen durch die:

**Region Kandertal** am

5. Dezember 2016

Namens der Region Kandertal  
Präsident/in

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Geschäftsführer/in

*H. Risti*

*A. Steiner*

**Region Obersimmental-Saanenland** am

7. Dezember 2016

Namens der Region Obersimmental-Saanenland  
Präsident/in

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Geschäftsführer/in

*Armin Baer*

*A. Gredler*

**Entwicklungsraum Thun** am

8. Dezember 2016

Namens des Entwicklungsraums Thun  
Präsident/in

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Geschäftsführer/in

*D. Bunk*

*[Signature]*

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

*[Signature]*

26. April 2017



8. Dezember 2016

## Abkürzungen

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AP	Agglomerationsprogramm
Art.	Artikel
BauG	Baugesetz Kanton. Bern
BauV	Bauverordnung Kanton Bern
BE	Kanton Bern
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLS	Bern Lötschberg Simplon Bahn
CH	Schweiz
EGK	Erschliessungsgüteklassen
ERT	Entwicklungsraum Thun
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GIS	Geographisches Informationssystem
GVM	Gesamtverkehrsmodell
ha	Hektare
IHG	Bundesgesetz über Investitionshilfe für Berggebiete
KA	Kandertal
KM	Kombinierte Mobilität
LRP	Landschaftsrichtplan
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
M.ü.M.	Meter über Meer
max.	maximal
MIV	motorisierter Individualverkehr
NHG	Natur- und Heimatschutzgesetz
NSG	Bundesgesetz über die Nationalstrassen
OIK	Oberingenieurkreis (Tiefbauamt Kanton Bern)
ÖQV	Ökoqualitätsverordnung
OS-SA	Obersimmental-Saanenland
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RK	Regionalkonferenz
RPG	Raumplanungsgesetz
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RTEK	Regionales touristisches Entwicklungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
RWK	Regionale Wirtschaftskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahn
seco	Staatsekretariat für Wirtschaft des Kantons Bern
STI	Verkehrsbetriebe Region Thun
Tab.	Tabelle
TBA	Tiefbauamt Kanton Bern
TIP	Thun-InnertPort
TOW	Thun-Oberland West
VBS	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
ViV	Verkehrsintensives Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement
WRT	Wirtschaftsraum Thun

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Projektorganisation RGSK Thun-Oberland West 2. Generation .....	8
Abbildung 2	Aufbau und Vorgehen bei der Erarbeitung des RGSK TOW 2. Generation.....	10
Abbildung 3	Planungsgebiet Thun-Oberland West mit Teilregionen .....	15
Abbildung 4	Sicht vom Niesen auf das Seebecken des Thunersees .....	16
Abbildung 5	Blick vom Niesen ins Kandertal.....	17
Abbildung 6	Blick nach Gstaad .....	17
Abbildung 7	Flächenaufteilung Region Thun-Oberland West .....	18
Abbildung 8	Säulendiagramm Bevölkerungsentwicklung 1997 / 2007 / 2012.....	20
Abbildung 9	Säulendiagramm Beschäftigte 1995, 2005 und 2012 nach Teilregionen .....	21
Abbildung 10	Säulendiagramm Anteil Beschäftigte nach Sektoren 1995, 2005 und 2012 .....	22
Abbildung 11	Wohnbevölkerung 2012 und Prognose 2030 .....	26
Abbildung 12	Beschäftigte 2005, 2012 und 2030 .....	27
Abbildung 13	Modal Split 1: Verhältnis MIV zu ÖV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen .....	31
Abbildung 14	Modal Split 2: Verhältnis MIV zu ÖV+LV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen.....	32
Abbildung 15	Verkehrsqualität MIV/ÖV-Behinderungen – Abendspitze (Stand 2014).....	33
Abbildung 16	Umweltbedingte Belastbarkeit 2012.....	35
Abbildung 17	Entwicklung der Passagierzahlen STI (in Mio.) .....	36
Abbildung 18	Wegdistanzen bis 5 km .....	37
Abbildung 19	Distanzen ausgehend vom Zentrum Thun .....	37
Abbildung 20	Ziel- und Quellorte; Potenziale für den Veloverkehr im Alltag.....	37
Abbildung 21	Verkehrsbelastung 2012 .....	39
Abbildung 22	Unfallauswertung 2011 - 2013, Knoten und Strecken in der Region mit Handlungsbedarf aufgrund ungenügender Verkehrssicherheit (siehe Massnahmenblatt MIV-1.2).....	42
Abbildung 23	Umweltbedingte Belastbarkeit 2030.....	45
Abbildung 24	Ausgewählte Querschnitte aus dem Gesamtverkehrsmodell (Bahn).....	46
Abbildung 25	Zoneneinteilung Binnenverkehr .....	47
Abbildung 26	Binnenverkehr Agglomeration Thun mit Ziel Thun Zentrum (Nachfrage und ÖV-Anteil) .....	48
Abbildung 27	Binnenverkehr Agglomeration Thun auf Tangentialverbindungen.....	49
Abbildung 28	Räumliches Entwicklungsleitbild Thun-Oberland West.....	68
Abbildung 29	Räumliches Entwicklungsleitbild Agglomeration Thun (2015).....	75
Abbildung 30	Regionale und Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Agglomeration Thun.....	81
Abbildung 31	Perimeter der Plattform ESP Bahnhof Thun (rot) und alter Perimeter des ESP Thun Bahnhof/Aarefeld (blau) .....	82
Abbildung 32	Luftbild ESP-Perimeter .....	83
Abbildung 33:	Nachhaltiger Arbeitspark Steffisburg, Ergebnis Studienauftrag 2014 .....	85
Abbildung 34	Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft Thun Süd/Südwest.....	86
Abbildung 35	Massnahmenübersicht Verkehr (detaillierte Massnahmenkarten siehe Massnahmenbericht)....	99
Abbildung 36	Legende RGSK-Karte .....	113

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Projektorganisation: Aufgaben und Zuständigkeiten.....	9
Tabelle 2	Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 Region Thun-Oberland West .....	19
Tabelle 3	Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 Entwicklungsraum Thun und Veränderung in den Teilregionen .....	20
Tabelle 4	Beschäftigte nach Vollzeitäquivalenten und deren Veränderungen in allen Sektoren 1995, 2005 und 2012 in den Teilregionen.....	21
Tabelle 5	Beschäftigte (VZÄ) Sektor 1 1995, 2005 und 2012 im Vergleich .....	21
Tabelle 6	Unbebaute Reserven Wohn-, Misch- und Kernzonen und Arbeitszonen 2016 .....	23
Tabelle 7	Innenreserven in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen 2016.....	23
Tabelle 8	Massgebende Bevölkerungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan 2030 .....	25
Tabelle 9	Bevölkerungsentwicklung 2012-2030 Region Thun-Oberland West nach Teilregionen .....	25
Tabelle 10	Beschäftigte 2012 und 2030.....	27
Tabelle 11	Theoretischer Wohnbaulandbedarf bis 2028 .....	28
Tabelle 12	Theoretischer Wohnbaulandbedarf bis 2028 in der Region Thun-Oberland West nach Teilregionen .....	28
Tabelle 13	Agglomeration im Vergleich.....	29
Tabelle 14	Wegpendler Ende 2011 (alle Verkehrsarten) .....	30
Tabelle 15	Wegpendler Ende 2011 (alle Verkehrsarten). .....	31
Tabelle 16	Übersicht Stärken und Schwächen der Region Thun-Oberland West.....	60
Tabelle 17	Liste der Ortsbilder von nationaler Bedeutung im Perimeter TOW .....	63
Tabelle 18	Gliederung nach Verkehrsträgern.....	65
Tabelle 19	Gliederung nach Raumtyp .....	66
Tabelle 20	Zielwerte Agglomeration Thun.....	74

---

# Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West

## 2. Generation

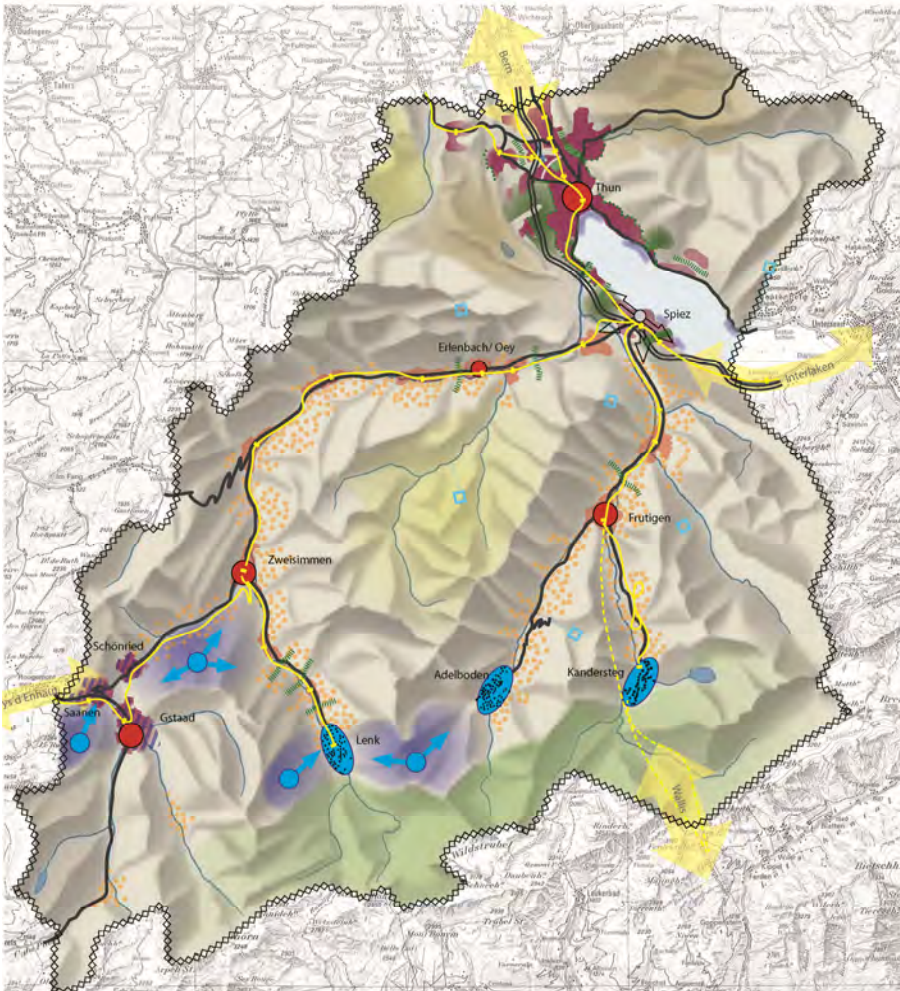
### TEIL II Massnahmen und RGSK-Karten

### 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-Saanenland, 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-Saanenland (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

Struktur der Massnahmenblätter	4
Erläuterung der Massnahmenblätter	5
Abkürzungen	7
<b>Massnahmen Siedlung und Landschaft</b>	<b>8</b>
Massnahmen Siedlung (S)	8
Massnahmen Landschaft (L)	60
<b>Massnahmen Verkehr</b>	<b>68</b>
Übersichtskarten Entwicklungsgebiete und Massnahmen Verkehr	68
Massnahmen Motorisierter Individualverkehr (MIV)	76
Massnahmen Öffentlicher Verkehr (ÖV)	109
Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)	127
Massnahmen Kombinierte Mobilität (KM)	141
Nachfrageorientierte Massnahmen (NM)	159
Liste mit alter / neuer Nummerierung und ARE-Code	164
Liste mit umgesetzten Massnahmen	170
Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke	171



## Struktur der Massnahmenblätter

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Thun- Oberland West der 2. Generation besteht aus zwei Teilen (Teil I: Bericht, Teil II: Massnahmen) und der Richtplankarte, die unterteilt ist in die Abschnitte Nord, Süd und Agglomeration. Das Entwicklungsleitbild, die Massnahmenblätter, die RGSK-Karten sowie die Kapitel 4 (Ziele und Strategien) und Kapitel 8 (Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke) des Berichtes sind behördenverbindlich. Die behördenverbindlichen Kapitel des Berichtes sind in der Überschrift als solche gekennzeichnet und im Inhaltsverzeichnis grau hinterlegt.

Die in dem vorliegenden Teil II: Massnahmen enthaltenen Massnahmen wurden aus den durchgeführten Analysen, dem erarbeiteten Handlungsbedarf und dem Umsetzungsstand der Massnahmen aus der ersten Generation abgeleitet. Sie konkretisieren das Zukunftsbild sowie die Inhalte der Teilstrategien Siedlung und Verkehr. Die Massnahmen sind in die drei Bereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr gegliedert. Innerhalb des Verkehrsteils folgen die Massnahmen zum motorisierten Individualverkehr, öffentlichen Verkehr, Fuss- und Veloverkehr, kombinierte Mobilität und nachfrageorientierte Massnahmen.

Im Bereich Verkehr sind mehrere A-Massnahmen aus dem 1. und 2. Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Thun enthalten. Diese sind mit blauer Schrift kenntlich gemacht und mit dem ARE-Code aufgeführt. Die Nennung der Massnahmen dient einem besseren Verständnis von Verknüpfungen und Abhängigkeiten zwischen den Massnahmen der Agglomerationsprogramme. Von Massnahmen, die aufgrund diverser Abhängigkeiten noch nicht umgesetzt werden konnten, wurde der aktuell abschätzbare (Baubeginn) oder die Inbetriebnahme vermerkt (entspricht Zahl in Feld Priorität). Im Bereich Siedlung und Landschaft wurden Bestandteile von Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm V+S Thun in die neuen Massnahmenblätter integriert. Dort wo dies vorkommt, ist der ARE-Code in der Kopfzeile des Massnahmenblatts ersichtlich.

## Erläuterung der Massnahmenblätter

Die Massnahmenblätter sind behördenverbindlich und legen die Massnahmen für die Region Thun-Oberland West fest. Die Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun wurden integriert. Alle Massnahmen, die das Agglomerationsprogramm (1., 2. und 3. Generation) betreffen, sind im Titel mit **grau** hinterlegt.

### Titel

Zusätzlich zum Titel und zur Abkürzung der Nummerierung wird angegeben, ob es sich um eine Massnahme im Agglomerationsperimeter oder im übrigen RGSK-Perimeter handelt und ob die Massnahme bereits Bestandteil eines früheren Agglomerationsprogramms ist (inkl. ARE-Code) oder ob es eine neue Massnahme ist.

### Zielsetzung

Die Zielsetzung umschreibt das Umsetzungsziel.

### Massnahmen und Vorgehen

Im Feld "Massnahmen" werden diejenigen Massnahmen beschrieben, die zur Erreichung des Ziels notwendig sind. Zu jeder Einzelmassnahme werden die federführende Stelle, welche die Verantwortung für die Umsetzung der Massnahmen trägt, sowie die Priorität und der Zeithorizont angegeben. Das Vorgehen gibt Auskunft, in welcher Reihenfolge die einzelnen Massnahmen angegangen werden.

### Priorisierung und Zeithorizont

Der Bund erwartet im Agglomerationsprogramm die Priorisierung der Massnahmen in drei Listen (A, B und C). In den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation werden die A-Massnahme für die Periode 2019-2022 (A3 A) frei-gegeben, die B-Massnahmen wahrscheinlich für die Periode 2023-2026 (A3 B) und die C-Massnahmen ab 2027 (A3 C). Die Prioritäten A1 (2011-2014) und A2 (2015-2018) kommen noch aus früheren Generationen. Zudem gibt es im Bereich der Siedlung diverse Massnahmen, die als Daueraufgaben laufen.

D	A1	A2	A3		
			A	B	C
Daueraufgabe	2011-2014	2015-2018	2019-2022	2023-2026	Ab 2027

Die Etappierung und Priorisierung der Massnahmen sind in Tabellenform im Kapitel 6 des Berichts als Übersicht dargestellt.

### Beteiligte Stellen / Federführung

Im Feld "Beteiligte Stellen" sind alle Stellen aufgeführt, die an der Umsetzung des Massnahmenblattes direkt beteiligt sind. Die Verantwortung für die Umsetzung der Massnahme obliegt derjenigen Stelle, welche unter Federführung bezeichnet ist.

### Kosten

Die Kostenschätzung wird für die Massnahme insgesamt (Gesamtkosten), allenfalls differenziert nach einzelnen Teilmassnahmen aufgeführt. Die Unterteilung in Planungskosten und Realisierungskosten wäre erstrebenswert. Soweit bekannt sind die Anteile von Bund, Kanton und Gemeinden aufgeführt. Sämtliche Kostenangaben in den Massnahmenblättern sind exkl. MwSt. (ausser wenn Vermerk vorhanden).

### Reifegrad und Stand der Koordination

Die Definition des Reifegrades wird gemäss Weisung des Bundes angegeben.

- Reifegrad 1
1. Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht dem Zukunftsbild und den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms.
  2. Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategien sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt.
  3. Die Wirkungen sind grob beurteilt.

- Reifegrad 2
1. Reifegrad 1 ist erfüllt.
  2. Fundierte Vorstudien inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilungen und grober Machbarkeitsnachweis sind vorhanden.
  3. Variantenvergleiche und Projektoptimierungen sind durchgeführt, unter Berücksichtigung eines breiten und, wo angezeigt, intermodalen Variantenfächers.
  4. Flankierende Massnahmen weisen eine ähnliche Planungsreife auf und sind integrierter Bestandteil des Massnahme bzw. des Massnahmenpakets.
  5. Voraussichtliche Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten sind ermittelt.
  6. Umweltabklärungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen liegen vor.

Der Stand der Koordination wird anhand der Definition aus dem kantonalen Leitfaden „RGSK Handbuch“ vom Februar 2014 angegeben (Tab. 9-2, S. 46); VO, ZE, FS, AL. Neu definiert wurde die Kategorie Handlungsbedarf.

- Handlungsbedarf H Die Kategorie umfasst Abschnitte/Punkte, bei denen ein Handlungsbedarf festgestellt wurde, z.B. aus der kantonalen Schwachstellenanalyse oder den Unfallanalysen, für die jedoch noch keine konkreten Massnahmen definiert wurden.
- Vororientierung VO Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern.
- Zwischenergebnis ZE Diese Kategorie zeigt an, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte transparent offengelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung.
- Festsetzung FS Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

### **Zeitplan / Meilensteine**

Wichtigste Meilensteine und grober Zeitplan zur Einreichung des Vorprojekts beim Bund, Abschätzung Baubeginn und Inbetriebnahme.

### **Kartographische Darstellung**

Wenn möglich Darstellung der Massnahme auf einer Karte mit Massstab 1:50'000 oder präziser.

### **Abhängigkeiten / Zielkonflikte**

Der Bezug und die Abhängigkeit zu anderen Massnahmen sowie die zu erwartenden Zielkonflikte werden aufgeführt.

### **Zweckmässigkeit, Wirkung und Bewertung**

Die Auswirkungen auf Siedlung und Verkehr werden kurz zusammengefasst und die Zweckmässigkeit der Massnahme wird aufgezeigt. Die Bedeutung der Massnahme im Gesamtkontext des RGSK wird dargelegt. Die Beurteilung erfolgt anhand der vom Bund unterschiedenen Wirkungskriterien. Zudem wird die Massnahme aus regionaler Sicht bewertet.

### **Richtplanrelevanz**

Umsetzung im Kantonalen Richtplan prüfen: Nur bei Massnahmen notwendig, die in den Kantonalen Richtplan aufgenommen werden sollen.

### **Grundlagen und Hinweise**

Weitere Hinweise und Aufzählung der Grundlegenden Dokumente mit weiterführenden Angaben zur Massnahme.

## Abkürzungen

AL	Ausgangslage (Koordinationsstand)
AP	Agglomerationsprogramm
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
BLS	Lötschberg-Simplon Bahn
C	Controlling
ERT	Entwicklungsraum Thun
FS	Festsetzung (Koordinationsstand)
FV	Fachstelle Verkehrsmanagement Kt. Bern
KA	Planungsregion Kandertal
KM	Kombinierte Mobilität
KM-B	B+R
KM-P	P+R
KM-W	Weitere Massnahmen KM
L	Landschaft
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
LV-N	Netzlücken
LV-S	Sicherheit
LV-W	Weitere Massnahmen LV
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individual-Verkehr
MIV-E	Erschliessungen
MIV-K	Kapazitätserweiterungen
MIV-N	Nationale Infrastrukturen
MIV-O	Ortsdurchfahrten/Verträglichkeit
MIV-S	Verkehrssicherheit
MIV-U	Umfahrungen
MIV-W	Weitere Massnahmen MIV
NM	Nachfrageorientierte Mobilität
NM-VM	Verkehrsmanagement
NM-PP	PP-Bewirtschaftung
NM-W	Weitere Massnahmen NM
OIK	Oberingenieurkreis Kant. Tiefbauamt
OS-SA	Bergregion Obersimmental-Saenenland
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ÖV-FV	Fernverkehr
ÖV-Reg	Regionaler Schienenverkehr
ÖV-Str	Strassengebundener ÖV
ÖV-W	Weitere Massnahmen ÖV
S	Siedlung
STI	Verkehrsbetriebe Region Thun
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RK TOW	Regionalkonferenz Thun-Oberland West
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
TBA FS VM	TBA-Fachstelle Verkehrsmanagement
TOW	Thun-Oberland West
VIV	Verkehrsintensives Vorhaben
VO	Vororientierung (Koordinationsstand)
ZE	Zwischenergebnis (Koordinationsstand)
ZÖN	Zone für öffentliche Nutzung

# Massnahmenblätter Siedlung

Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile	S-1
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.073 <input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme	
<b>Zielsetzung:</b> Die Voraussetzungen für überkommunale Projekte und Planungen, insbesondere die Strategie zum Ausgleich von Planungsvor- und -nachteilen sind geschaffen.	
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> a) Umsetzung der Aufträge aus der Modellstudie „Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“, insbesondere des regionalen Arbeitszonen-Pools. Erarbeiten einer gemeinsamen Strategie zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen.  In der Modellstudie „Überkommunale Nutzungsplanung in der Agglomeration Thun“, die gemeinsam mit Bund und Kanton erarbeitet wurde, wurden alle Arbeitszonen der Agglomerationsgemeinden im GIS erfasst und bewertet. Die Analyse der vorhandenen Arbeitszonen ergab, dass im Verhältnis zur Gesamtfläche in den fünf betrachteten Gemeinden nur noch wenige freie Flächen als „echte unverbaute Reserven“ vorhanden sind. Deshalb lässt sich die ursprüngliche Zielsetzung der Um- und Zusammenlegung freier Reserven an zentrale Standorte nicht weiterverfolgen. Die Konzentration der Arbeitszonen muss an bereits genutzten Standorten (Arbeitsschwerpunkten) erfolgen. Gemäss Gemeinderatsbeschluss der beteiligten Gemeinden sollen die folgenden Massnahmen umgesetzt werden. Damit würde auch der neu im kantonalen Richtplan 2030 geforderten Arbeitszonenbewirtschaftung entsprochen (Massnahme A_05).  <u>Aufbau eines regionalen Arbeitszonenpools mit folgenden Aufgaben:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Arbeitszonenmanagement: Aufbau eines Monitoring-Systems; Abschätzen und Gegenüberstellen von AZ-Angebot und Bedarf; Bereitstellen von marktreifen AZ-Flächen; Bewirtschaftung der Arbeitszonen im Arbeitszonen-Pool</li> <li>- Koordination: Koordination aller Aktivitäten im Arbeitszonen-Pool; Koordination der Interessen der Gesellschafter/Planungspartner; Koordination mit übergeordneten Planungen</li> <li>- Entwicklung von Arbeitszonen: Entwicklung von bedürfnisgerechten Nutzungsvorschriften, Vorbereitung von planungsrechtlichen Verfahren, Planung und Umsetzung von Erschliessung und Infrastruktur</li> <li>- Standortmarketing: Erarbeitung und Umsetzung eines Standortmarketing-Konzepts für den Arbeitszonen-Pool in Abstimmung mit übergeordneten Strategien des Wirtschaftsraum Thun</li> <li>- Kauf/Verkauf von Grundstücken/Immobilien: Strategien erarbeiten; Anlaufstelle für Interessierte; Unterstützung bei Verhandlungen; etc.</li> <li>- Verwaltung/Unterhalt von Grundstücken/Immobilien: Verwaltung/Unterhalt von Liegenschaften/Räumen nach Absprache mit Grundeigentümern; Unterhalt von Strassen, Grünräumen und weiteren allgemeinen Infrastrukturen</li> <li>- Finanzen/Finanzierung: Finanzpläne für Investitionen (Infrastrukturen, Grundstückkauf etc.); Ertragsplanungen (Verkäufe, Abgabe im Baurecht, Vermietungen, Infrastrukturbeträge etc.); Finanzierungspläne (Beiträge von Gemeinden, Grundeigentümern und anderen)</li> </ul> <u>Aufbau der geeigneten, gemeinsamen Trägerschaft / Organisation:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Geeignete Organisationsform unter Einbezug aller beteiligten Akteure (Gemeinden, Grundeigentümer, Investoren, Vereine/Verbände etc.)</li> <li>- Ausgleichsmechanismen für Kosten und Erträge unter den beteiligten Partnern</li> <li>- Aufteilung von Kompetenzen und Aufgaben des Arbeitszonen-Pools innerhalb der Organisation</li> </ul> c) Die Gemeinden informieren sich gegenseitig über bedeutendere, verkehrsrelevante Einzonungswünsche in den Bereichen Wohnen (0.5 - 1 ha) und Arbeiten > 1 ha und prüfen die regionalen Auswirkungen der Einzonung auf Siedlung, Verkehr und Landschaft. Die Agglomerationsgemeinden stellen im Planungsbericht das Ergebnis der oben genannten Prüfung dar. d) Vorprüfung AGR: Das AGR berücksichtigt im Rahmen der Vorprüfung von Einzonungsbegehren die Stellungnahme der Kommission WRT des Entwicklungsraums Thun (ERT). e) Erarbeitung eines Leitfadens zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen als breit abgestütztes Konzept, das aufzeigt, wo und in welcher Art eine Innenentwicklung im Perimeter der Agglomeration Thun stattfinden kann bzw. soll und wo nicht.. f) Durch eine klare Positionierung, einen gemeinsamen Auftritt und koordinierte Kommunikation wird sowohl das Innen- wie auch das Ausenbild der Agglomeration Thun als Wohnort gestärkt. g) Um der fortschreitenden doppelten Alterung in der Agglomeration Thun entgegen zu wirken und das vorhandene Wohnangebot bedarfsgerecht zu nutzen (z.B. grössere Wohnungen Familien zur Verfügung stellen), soll ein genügend grosses und attraktives Wohnangebot für die alternde ortsansässige Bevölkerung geschaffen und gleichzeitig die Vorbehalte gegenüber der Wohnmobilität abgebaut werden.	

**Übersicht der Einzelmassnahmen:**

Nr.	Massnahme	Federführung	Priorität und Zeithorizont					
			D	A1	A2	A3		
						A	B	C
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27			
S-1-a	Umsetzung des regionalen Arbeitszonenpools. Erarbeiten einer gemeinsamen Strategie zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen.	ERT			x			
S-1-c	Gegenseitige Information über Einzonungswünsche, Prüfen der regionalen Auswirkungen und Festhalten in einem Planungsbericht.	Gemeinden	x					
S-1-d	Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission WRT im Rahmen der Vorprüfung von Einzonungsbegehren	AGR	x					
S-1-e	Leitfaden zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen	ERT/WRT			x			
S-1-f	Vermarktung der Wohnregion Thun	ERT/WRT	x					
S-1-g	Lebensphasengerechtes Wohnen	ERT/WRT	x			x		

**Beteiligte Stellen:**  
Agglomerationsgemeinden, ERT, AGR

**Realisierung**

**Kosten gesamtes Massnahmenbündel:**  
Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.

Kostenschätzungen Teilmassnahmen (Stand Februar 2015):  
S-1-a Umsetzung Arbeitszonenpool CHF 60'000.- bis 80'00.-

**Stand der Koordination:**

Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
S-1-a	Umsetzung des regionalen Arbeitszonenpools. Erarbeiten einer gemeinsamen Strategie zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen.	Festsetzung
S-1-c	Gegenseitige Information über Einzonungswünsche, Prüfen der regionalen Auswirkungen und Festhalten in einem Planungsbericht.	Festsetzung
S-1-d	Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission WRT im Rahmen der Vorprüfung von Einzonungsbegehren	Festsetzung
S-1-e	Leitfaden zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen	Festsetzung
S-1-f	Vermarktung der Wohnregion Thun	Festsetzung
S-1-g	Lebensphasengerechtes Wohnen	Festsetzung

**Zeitplan / Meilensteine:**  
S-1-a: Aufbau einer GIS-Plattform zum AZ-Management und organisatorische Umsetzung des AZ-Pools 2015. Eine Arbeitszonenbewirtschaftung, welche eine Übersicht über die verfügbaren Flächen bietet und die regionale Nutzung der Arbeitszonen optimiert, wird auch im kantonalen Richtplan 2030 gefordert (Massnahme A\_05). Die konkrete Umsetzung ist noch nicht geklärt.

**Beurteilung**

**Abhängigkeiten / Zielkonflikte:**

- Gemeindeautonomie
- Massnahmenblätter: S-2, S-3A, S-5A, S-6A, S-7A, S-8A, S-14A, S-15A

<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b>                  Das Massnahmenblatt dient der verstärkten Zusammenarbeit und dem Austausch unter den Agglomerationsgemeinden bei der Planung und Koordination von Siedlung und Verkehr. Die Konkurrenz unter den Gemeinden wird abgebaut, wodurch eine nachhaltige Siedlungsentwicklung innerhalb der Region gefördert wird. Die Massnahme trägt so zu einer konzentrierten Siedlungsentwicklung und zur Steigerung der Attraktivität der Region bei.</p> <p>Auswirkungen auf den Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung und -massnahmen innerhalb der Agglomeration → Verstetigung Verkehrsfluss und Vermeidung von unnötigem Verkehr</li> <li>- Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zunahme der Einwohnerdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen</li> <li>- Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung</li> <li>- Prüfung von überkommunalen Kompensationsmechanismen im Zusammenhang mit der Konzentration an Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkten</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderung einer konzentrierten Siedlungsentwicklung</li> <li>- Verringerung von Neueinzonungen und unnötigem weiteren Flächenverbrauch</li> <li>- Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten</li> </ul>
<p><b>Richtplanrelevanz</b></p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden</li> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003</li> <li>- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012</li> <li>- Landschaftsrichtplan TIP 2008</li> <li>- Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013</li> <li>- Projektdossier „Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“</li> <li>- Verschiedene Hilfsmittel zur Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) des Kantons Bern (<a href="http://www.be.ch/sein">www.be.ch/sein</a>)</li> <li>- Wohnstrategie Agglomeration Thun, Grundlagenbericht (Juni 2015) und Projektbericht (November 2015)</li> </ul>

<b>Koordination Ortsplanung Gemeinden</b>	<b>S-2</b>																																											
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.074 <input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																																												
<b>Zielsetzung:</b> Die raumplanerischen Aufgaben zwischen den Agglomerationsgemeinden sind koordiniert.																																												
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> a) Umsetzung der Vorgaben der Verordnung über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV) in der nächsten Ortsplanungsrevision. b) Das Vorgehen zur Koordination der Ortsplanungsrevisionen soll in den folgenden Korridoren erarbeitet werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Steffisburg – Heimberg – Thun</li> <li>- Gunten – Oberhofen – Hilterfingen – Thun</li> <li>- Spiez – Thun</li> <li>- Thierachern – Uetendorf – Seftigen – Uttigen – Thun</li> </ul> Die Planungen der Nachbargemeinden ausserhalb der Agglomeration werden berücksichtigt.																																												
<b>Übersicht der Einzelmassnahmen:</b>																																												
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Nr.</th> <th rowspan="3">Massnahme</th> <th rowspan="3">Federführung</th> <th colspan="6">Priorität und Zeithorizont</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <th></th> <th>'11-'14</th> <th>'15-'18</th> <th>'19-'22</th> <th>'23-'26</th> <th>Ab '27</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S-2-a</td> <td>Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen</td> <td>Gemeinden</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>x</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>S-2-b</td> <td>Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen</td> <td>ERT</td> <td></td> <td></td> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Nr.	Massnahme	Federführung	Priorität und Zeithorizont						D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27		S-2-a	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen	Gemeinden				x			S-2-b	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen	ERT			x			
Nr.	Massnahme				Federführung	Priorität und Zeithorizont																																						
						D	A1	A2	A3																																			
		A	B	C																																								
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																																							
S-2-a	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen	Gemeinden				x																																						
S-2-b	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen	ERT			x																																							
<b>Beteiligte Stellen:</b> Agglomerationsgemeinden, ERT, AGR																																												

<b>Realisierung</b>									
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.									
<b>Stand der Koordination:</b>									
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Massnahme</th> <th>Koordinationsstand</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S-2-a</td> <td>Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen</td> <td>Festsetzung</td> </tr> <tr> <td>S-2-b</td> <td>Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen</td> <td>Zwischenergebnis</td> </tr> </tbody> </table>	Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	S-2-a	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen	Festsetzung	S-2-b	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen	Zwischenergebnis
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand							
S-2-a	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen	Festsetzung							
S-2-b	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen	Zwischenergebnis							
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b> S-2-a: Umsetzung der BMBV Vorgaben im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen bis 2020. In der regionalen Bauverwaltung (Regio BV) im Westamt läuft ein Projekt zur Harmonisierung der Baureglemente von elf Gemeinden, worin auch die BMBV Anforderungen umgesetzt werden. Die Anforderungen bereits im Rahmen ihrer Ortsplanung umgesetzt hat die Gemeinde Hilterfingen. S-2-b: Die Grundlagen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen werden im Rahmen des Projekts „Wohnstrategie Agglomeration Thun“ diskutiert.									

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- Massnahmenblätter: S-1, S-3, S-6A, S-8A, S-10, S-15A, L-1, L-3</li> </ul>



<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b>                  Das Massnahmenblatt dient der verstärkten Zusammenarbeit und dem Austausch unter den Agglomerationsgemeinden bei der Planung und Koordination von Siedlung und Verkehr. Die Konkurrenz unter den Gemeinden wird abgebaut, wodurch eine nachhaltige Siedlungsentwicklung gefördert wird.</p> <p>Auswirkungen auf den Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung und -massnahmen innerhalb der Agglomeration → Verstetigung Verkehrsfluss und Vermeidung von unnötigem Verkehr</li> <li>- Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bessere Abstimmung der Siedlungsplanung und -massnahmen → Einzonungen an den am besten geeigneten Lagen</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Förderung einer konzentrierten Siedlungsentwicklung</li> <li>- Berücksichtigung der Landschaft beim Bauen ausserhalb von Bauzonen</li> <li>- Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten</li> </ul>
<p><b>Richtplanrelevanz</b></p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden</li> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003</li> <li>- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012</li> <li>- Landschaftsrichtplan TIP 2008 inkl. Arbeitshilfe „Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft“</li> <li>- Regionale Teilrichtpläne "ökologische Vernetzung" 2011 – 2016, Juni 2011</li> <li>- Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013</li> </ul>

<b>Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)</b>		<b>S-3A</b>																					
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.075 (Die Massnahme 0942.2.076 wurde integriert) <input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Innerhalb der Agglomeration sollen Areale mit hoher ÖV-Erschliessungsgüte (Klassen A und B) und Zentralität qualitativ verdichtet werden.  In der Agglomeration werden geeignete Areale mit Umstrukturierungspotential, die bereits gut erschlossen sind, für eine Umzonung in Wohn- oder Dienstleistungsstandorte prioritär berücksichtigt, bevor am Siedlungsrand neue Gebiete eingezont werden.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> Die Umstrukturierungsgebiete sind in der RGSK-Richtplankarte bezeichnet. Die betroffenen Gemeinden berücksichtigen die Umstrukturierungsgebiete bei einer Umzonung.  Zur Festlegung von Umstrukturierungsgebieten werden Gebiete mit hoher ÖV-Erschliessungsgüte (vorab EGK A und B) in den Agglomerationsgemeinden identifiziert. Die betroffenen Gemeinden prüfen eine Aufwertung und Verdichtung dieser Areale für das Wohnen oder Arbeiten. Die bestehende Bebauungsstruktur sowie die Qualität des öffentlichen Raums mit angemessenen Freiräumen sollen dabei berücksichtigt werden. Die Verdichtungen sollen nur dann erfolgen, wenn sie bezüglich Ortsbild, denkmalpflegerischen Aspekten, wie auch bezüglich der Wohn- und Lebensqualität verträglich sind.  Die Kommission Wirtschaftsraum Thun (WRT) des ERT erarbeitet als Folgeprojekt der Wohnstrategie Agglomeration Thun einen Leitfadens zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen (Massnahme S-1-e).																							
<b>Federführung:</b> Agglomerationsgemeinden  <b>Beteiligte Stellen:</b> Agglomerationsgemeinden Heimberg, Steffisburg, Seftigen, Thun, Spiez, Uetendorf Region ERT	<b>Priorität und Zeithorizont</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahme fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden zu decken sind.
<b>Stand der Koordination</b> Siehe Liste der Umstrukturierungsgebiete auf der Rückseite.
<b>Zeitplan / Meilensteine</b>

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- Massnahmenblätter: S-1, S-5A, S-6A, S-7A, S-8A, S-10, ÖV-3, ÖV-4, M-12, M-13, KM-1, NM-1</li> <li>- Naturgefahren</li> <li>- Störfallrisiken</li> <li>- ISOS, Denkmalpflege</li> <li>- Gewässerräume</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Das Massnahmenblatt dient der Siedlungsentwicklung nach innen. Eine qualitätvolle Verdichtung senkt die Umweltbelastung und optimiert die Siedlungsstruktur sowie die Kosten für die Erschliessung. Durch Umstrukturierung kann die Nutzung und Dichte von zentrumsnahen, gut erschlossenen Gebieten optimiert werden.

<p>Auswirkungen auf den Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinfachung der ÖV- und LV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zunahme der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen</li> <li>- Verringerung der Einzonung schwer durch den ÖV erschliessbarer Gebiete</li> <li>- Abnahme der Verkehrsmenge in dicht besiedelten Gebieten durch gute ÖV-Erschliessung</li> <li>- Aktive Fördermassnahmen für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in diesen Gebieten</li> <li>- Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet</li> <li>- Aufwertung des öffentlichen Raums durch Umstrukturierung (Öffnung Militär- und Fabrikareale)</li> <li>- Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten</li> <li>- Verringerung der Zersiedelung</li> <li>- Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen</li> </ul>
<p><b>Richtplanrelevanz</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonaler Sicht)</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>Die Gebiete mit hoher ÖV-Erschliessungsgüte liegen in den drei Gemeinden Thun, Steffisburg und Spiez Ortsplanungsrevision Spiez 2013 (Erhöhung AZ und Gebäudehöhen)</p>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003</li> <li>- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012</li> <li>- Verschiedene Hilfsmittel zur Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) des Kantons Bern (<a href="http://www.be.ch/sein">www.be.ch/sein</a>)</li> </ul>

## Liste der Umstrukturierungsgebiete in der Agglomeration:

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Bemerkungen	ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand
Heimberg	S-3A-01	Bernstrasse*	Mittel- bis langfristig ist eine Siedlungserneuerung und eine ortsbauliche Aufwertung des Bereiches beidseits der Bernstrasse denkbar. Die künftige Nutzung dürfte sich aus der Verkehrsgunst des Ortes ableiten. Die Planung läuft (Mitwirkung bis Ende 2014).	~2	C	Festsetzung
Seftigen	S-3A-02	Ortskern	Der Ortskern soll schrittweise baulich erneuert und verdichtet werden. Dafür sollen Entwicklungsbereiche für Umstrukturierungen und bauliche Entwicklungen ausgeschieden werden. Die Erneuerung hängt mit dem Ausbau der Eisenbahnlinie zusammen (Zeithorizont BLS 2025).	~3.5	C	Zwischenergebnis
Steffisburg	S-3A-03	Dorf/Ortskern*	Zugunsten einer Aufwertung des Ortskerns ist eine Siedlungserneuerung geplant, die das Spezifische des Ortsbildes wahrt und gleichzeitig auf die neuen Gegebenheiten im Bereich des Detailhandels und des Wohnens eingeht. Ein besonderes Thema ist dabei die Aufwertung des öffentlichen Raumes zugunsten von Koexistenz und Aufenthaltsqualität. Die Planungen laufen (Studienauftrag Bereich Scheidgasse, Projektierung Dorfplatz).	~2	B/C	Zwischenergebnis
	S-3A-04	Dükerweg (Gschwend-Areal)*	Geplant ist eine Verdichtung der bestehenden Gewerbe- und Wohnareale durch gemischte Nutzungen. Nutzungsstudien und ZPP-Vorschriften liegen vor, der Zeithorizont ist abhängig von den Grundeigentümern.	~2	B	Zwischenergebnis
Thun	S-3A-05	Areal Grabengut*	Das zentral gelegene Areal Grabengut hat Potenzial zur Umstrukturierung. Durch den Entschluss, die Eisbahn an diesem Ort zu sanieren wird jedoch dieses Potenzial kurz- bis mittelfristig nur in kleinen Teilen verfügbar sein.	~4	B	Zwischenergebnis
	S-3A-06	ESP Thun Nord*	Konzentration der Nutzungen von VBS und RU-AG auf die heute und künftig benötigten Standorte. Freigabe von Bereichen zur Siedlungserneuerung und Verdichtung zugunsten von geeigneten Arbeits- und Freizeitnutzungen im Sinne eines regionalen Arbeitsstandortes. Umsetzung Richtplan ESP Thun Nord. Erarbeitung UeO Erschliessung und Aussenraum.	~60	C	Festsetzung
	S-3A-07	Bahnhof West / Güterbahnhof*	Das Gebiet Bahnhof West ist bereits Gegenstand einer konsolidierten Verdichtungsstrategie der Stadt Thun. Verlegung / Entlastung Thuner Güterbahnhof prüfen, zwecks Definition neuer Stadtentwicklungsgebiete. Laufende Arealentwicklung, einzelne Bauten konnten bereits realisiert werden.	~15	A/B	Festsetzung
	S-3A-08	Emmi/Rex Areal	Das ehemalige Gerberkäse-, respektive Emmi-Areal sowie das Areal des Kino Rex am Guisan-Kreisel werden zu einem gemischten Stadtquartier umgenutzt und neu überbaut. Der Hauptteil mit den Arealen Puls und Rex wurde zwischen 2012 und 2014 realisiert.	~1.5	B	Festsetzung

Thun	S-3A-09	Industriestrasse	Im an die EXPO anschliessenden Gebiet Industriestrasse, das Wohnnutzung, gemischte Nutzungen, eingestreute Industrie, Messe, Brachen usw. in zum Teil älterer Bausubstanz soll eine umfassende Siedlungserneuerung erfolgen. Hier könnte künftig die Wohnnutzung – auch in gemischten Formen – eine bedeutendere Rolle spielen als heute. Dies nicht zuletzt wegen der relativ zentralen Lage.	~11	B/C	Zwischenergebnis
	S-3A-10	ESP Bahnhof Thun Rosenau – Scherzli- gen – Aarefeld Nord – Südseite Bahnhof	Das Gebiet hat als Standort des kantonalen ESP Programms eine besondere Bedeutung für die Förderung des Wirtschaftsstandortes Bern. Der Bereich zwischen Bahnlinie und Aare im Osten des Bahnhofs ist städtebaulich und nutzungsmässig nicht geklärt. Hier bestehen angesichts der besonderen Lage spezifische Potentiale für Wohnen, Dienstleistungsnutzungen und allenfalls touristische Nutzungen. Auf dem Areal Aarefeld Nord wird im Rahmen des Masterplans Bahnhof eine Verdichtung geprüft. Auf der Südseite des Bahnhofs ist ebenfalls eine Verdichtung geplant.	~7	A/B	Zwischenergebnis
	S-3A-11	Gwattstrasse / Lachen Areal*	Eine teilweise Verlagerung der heutigen Sport- nutzungen nach Thun Süd eröffnet für das Lachenareal neue Nutzungsperspektiven. Ferner kann durch eine Verlagerung heutiger Autoge- werbebetriebe auf der Westseite der Gwatt- strasse Potenzial für höherwertige Wohn- und Dienstleistungsnutzungen geschaffen werden.	~11	B	Zwischenergebnis
Spiez	S-3A-12	Oberes Kandergrien	Das Umstrukturierungsgebiet hat eine hohe Lagequalität am Thunersee. Eignung für eine konzentrierte und massvoll verdichtete Bau- weise, da Groberschliessung vorhanden. Dies im Einklang mit der Landschaft. Es sollen hier auch die landschaftlichen Potenziale in Wert gesetzt werden, was konkret bedeutet, dass nur ein Teil des Areals für bauliche Nutzungen zu entwickeln ist. Erstellung eines Nutzungs- und Bebauungs- konzeptes und Verbesserung ÖV- Erschliessung prüfen. Konflikte Uferschutz und Naturgefahren. Möglichkeit für ein Resort resp. Erholungs- nutzung gemäss RTEK ERT. Berücksichtigen des Gewässerrichtplans Kander.	~20	D/E	Zwischenergebnis
	S-3A-13	Bühl Nord	Umnutzung von ZöN in verdichtete Wohn- nutzung, da die Fläche sehr nahe am Bahnhof liegt und gut erschlossen ist. Das Areal wurde in der OPR eingezont.	~1	A	Festsetzung
	S-3A-14	Bahnhof- Oberlandstrasse	Das teilweise überbaute Areal im Dorfzentrum soll in einem sukzessiven, längerfristigen Prozess gemeinsam mit den Grundeigentümern zu einem urbanen, verdichteten Kern entwickelt werden. Die zentrale Lage verleiht dem Areal ein hohes Potenzial für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen. Die gegenüber dem ur- sprünglichen Zustand deutlich höhere Dichte soll durch eine hohe städtebauliche Qualität und durch attraktive öffentliche Strassenräume kompensiert werden.	~4	A	Zwischenergebnis

<b>Uetendorf</b>	S-3A-15	Landi	Das Bahnhofsareal mit der Landi weist ein grosses Potenzial für die innere Verdichtung und zur Aufwertung des Dorfzentrums. Ziel ist es, attraktiven Wohnraum an zentraler Lage und ein Ort der Begegnung für die Bevölkerung zu realisieren. Wird im Rahmen der OPR in eine ZPP umgezont. Eine Nutzungsstudie wurde als Grundlage erarbeitet.	~1	C	Zwischenergebnis
	S-3A-16	Höhenweg	Die teils noch unüberbaute Fläche weist zusammen mit den bestehenden Bauten ein grosses Verdichtungspotenzial an zentralster Lage auf. Wird im Rahmen der OPR in eine ZPP umgezont. Eine Nutzungsstudie wurde als Grundlage erarbeitet.	~0.7	C	Zwischenergebnis
<b>Total</b>				<b>~145.7</b>		

\*Berücksichtigung der Störfallthematik bei Änderungen der Nutzungsplanung

**Gebiete, die aus der Liste entfernt wurden:**

Gemäss RGSK TOW der 1. Generation sollte das Gebiet der ehemaligen Schadaugärtnerei in Thun zu einer verdichteten Wohnüberbauung umstrukturiert werden. Die Stadt Thun hat inzwischen das Areal gekauft und verzichtet zu Gunsten öffentlicher Nutzungen/Freiflächen auf eine Wohnnutzung. Das Gebiet wurde deshalb aus der Liste der Umstrukturierungsgebiete entfernt.

<b>Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (ländlicher Raum)</b>		<b>S-3B</b>																					
<input type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Geeignete Areale mit Umstrukturierungspotential, die bereits gut erschlossen sind, werden für eine Umzonung in Wohn- oder Dienstleistungsstandorte sowie Standorte Nutzungen in den Bereichen Sport, Freizeit und Tourismus prioritär berücksichtigt, bevor am Siedlungsrand neue Gebiete eingezont werden. Die Umstrukturierung von Gebieten, deren Nutzungsbedingungen und -absichten sich im Laufe der Zeit verändert haben, trägt zur besseren Nutzung von bereits überbauten Siedlungsgebieten und Bauzonenreserven bei.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> Die Umstrukturierungsgebiete sind in der RGSK-Richtplankarte bezeichnet. Die betroffenen Gemeinden berücksichtigen die Umstrukturierungsgebiete bei einer Umzonung.  Die Gemeinden prüfen im Rahmen ihrer Ortsplanungen mögliche Massnahmen zur qualitätvollen Verdichtung. Die Verdichtungen sollen nur dann erfolgen, wenn sie bezüglich Ortsbild, denkmalpflegerischen Aspekten, wie auch bezüglich der Wohn- und Lebensqualität verträglich sind.																							
<b>Federführung:</b> Gemeinden  <b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden Regionen ERT, OS-SA und KA	<b>Priorität und Zeithorizont</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
X																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahme fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden zu decken sind.
<b>Stand der Koordination:</b> Siehe Liste der Umstrukturierungsgebiete auf der Rückseite.
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- Massnahmenblätter: S-1, S-5B, S-6B, S-7B, S-8B, S-10, ÖV-3, ÖV-4, KM-2</li> <li>- Naturgefahren</li> <li>- Störfallrisiken</li> <li>- ISOS, Denkmalpflege, Archäologie</li> <li>- Gewässerräume</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Das Massnahmenblatt dient der Siedlungsentwicklung nach innen. Eine qualitätvolle Verdichtung senkt die Umweltbelastung und optimiert die Siedlungsstruktur sowie die Kosten für die Erschliessung. Durch Umstrukturierung kann die Nutzung und Dichte von zentrumsnahen, gut erschlossenen Gebieten optimiert werden.  <b>Auswirkungen auf den Verkehr:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinfachung der ÖV- und LV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung</li> </ul> <b>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zunahme der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen</li> <li>- Verringerung der Einzonung schwer durch den ÖV erschliessbarer Gebiete</li> <li>- Abnahme der Verkehrsmenge in dicht besiedelten Gebieten durch gute ÖV-Erschliessung</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktive Fördermassnahmen für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in diesen Gebieten</li> <li>- Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet</li> <li>- Aufwertung des öffentlichen Raums durch Umstrukturierung (Öffnung Militär- und Fabrikareale)</li> <li>- Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten</li> <li>- Verringerung der Zersiedelung</li> <li>- Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen</li> </ul>
<p><b>Richtplanrelevanz:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonomer Sicht)</p>

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<b>Grundlagen:</b>

**Liste der Regionalen Umstrukturierungsgebiete ausserhalb der Agglomeration:**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Bemerkungen	ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand
Frutigen	S-3B-01	Bahnhof	Umstrukturierung der Bauflächen NEAT (Lötschberg-tunnel) in Arbeitszone	~1	C	Zwischenergebnis
Lenk	S-3B-02	Bahnhof	Schon realisiert sind Dienstleistungsnutzungen, stilles Gewerbe, Hotel, Wohnen für Einheimische sowie öff. Nutzungen. Vorgesehen bzw. ergänzt wird das bestehende Umstrukturierungsgebiet durch ein Parkhaus und Alterswohnungen. ZPP ist installiert. Geprüft wird, ob eine ÜO notwendig ist. EGK C/D: Direkt beim Bahnhof und Busbahnhof	~1.3	C/D	Festsetzung
	S-3B-03	Bärenmatte	Ist aktuell Kur- und Hotelzone; wird vorübergehend genutzt als Gruppenunterkunft, Lagerraum und Vereinslokal. Geplant ist die Umnutzung zu Wohnen für das Alter und für Einheimische, Hotel und Zweitwohnungen. Die weitere Planung kann erst angegangen werden, wenn sich die Gefahrensituation (rot und blau) durch die Hochwasserschutzmassnahmen am Innere Sitebach signifikant entschärft hat. Die Planungen dazu sind kurz vor Abschluss, danach ist die Umsetzung geplant.	~1.5	C/D	Zwischenergebnis
	S-3B-04	Zentrum	Bewilligte ZPP für öffentliche Nutzung, Dienstleistung, Wohnen, Hotel, Kernzone und die zentrale Parkierung. Geprüft wird, ob eine ÜO notwendig ist (abhängig von Gesamtüberbauung); Zeitraum Umsetzung 3 bis 5 Jahre	~0.3	C/D	Zwischenergebnis
Reichenbach	S-3B-05	Flugplatz	Umstrukturierungsprozess mit verschiedenen Partnern ist im Gang (Gemeinde Flugplatzgenossenschaft und Landbesitzer). Ziele: - Erhöhung Sicherheiten unter Sicherstellung des Flugbetriebs - Entflechtung der verschiedenen Nutzerinteressen mit Raumordnungsorganisation für den Nutzungsmix	~25	F / keine	Vororientierung (Berücksichtigung Gewässerrichtplan Kander)



			- Verschmälerung der Start- und Landebahn mit daraus resultierendem Kulturlandgewinn - Bereinigung Pendenzen Gewässerrichtplan Kander			
<b>St. Stephan</b>	S-3B-06	Flugplatz	Der Umstrukturierungsprozess mit der Armasuisse, der Gemeinde und Interessenten ist im Gang, auch in Bezug auf eine Handänderung. Teile des grossen Areals sind für eine Umnutzung denkbar. Bestehendes Raumordnungs-konzept mit Massnahmen. Nutzungsmix wird angestrebt, weiterhin auch Aviatik. Geringe bis mittlere Gefährdung durch Naturgefahren, Gewässerschutzbereich Au.	~17*	D	Vororientierung
<b>Zweisimmen</b>	S-3B-07	ZPP Märthalle	Genehmigte ÜO zur Zentrumsentwicklung mit Mischnutzung.	~0.6	D	Festsetzung
	S-3B-08	ZPP Terminus	Bestehende ÜO und Baubewilligung für vorgesehene touristische und Dienstleistungsnutzungen.	~0.3	D	Festsetzung
	S-3B-09	ZPP Kronen	Planungszweck ist Neubau Zentrumsüberbauung mit teilweisen touristischen und Dienstleistungsnutzungen.	~0.5	D	Vororientierung
	S-3B-10	ZPP Sternen	Vorgesehen sind verdichtete touristische Nutzungen (Hotel, Zweitwohnungen, Dienstleistungen).	~0.5	D	Vororientierung
	S-3B-11	Spitalareal	Die Nutzungsvorschriften sollen gelockert werden. Geplant sind Mehrfachnutzungen im Bereich Verkauf, Wohnheime und soziale Werkstätten sowie öff. Nutzungen.	~4	D	Vororientierung
	S-3B-12	Militärareal Blankenburg	Das brachliegende Militärareal soll für öffentliche Nutzungen geöffnet werden. Denkbar ist eine regionale Arbeitszone, touristische Nutzungen oder Nutzungen zum Bedarf der Gemeinde (Feuerwehrmagazin etc.) Verfügbar ab ca. 2020, grenzt an W2A, Gewässerschutzbereich Au.	~2.5	E	Vororientierung
<b>Total</b>				<b>~54.5</b>		

\*Areal nur teilweise für Umstrukturierung geeignet

**Gebiete, die aus der Liste entfernt wurden:**

Das Gebiet Kandersteg, Areal Armasuisse wurde in den Vorbereitungsarbeiten zu den Arbeitsschwerpunkten in den Regionen Kandertal und Obersimmental-Saaneland als Arbeitsschwerpunkt ausgeschieden und deshalb ins Massnahmenblatt S-7B verschoben.

<b>Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)</b>		<b>S-5A</b>																					
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.077 <input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Die Realisierung von Wohnraum in der Agglomeration an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b>																							
1) Als regionale Wohnschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie haben die Mindestgrösse von 1 ha und sind bereits eingezont. 2) Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen. 3) Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohnschwerpunkte z.B. durch die Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken). 4) Die Gemeinden gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur. 5) Die bauliche Nutzung der regionalen Wohnschwerpunkte erfolgt in einer in ihrer Bedeutung angepassten, mittleren bis hohen Siedlungsdichte. 6) Die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte findet im Rahmen von städtebaulich ausgerichteten qualitätssichernden Verfahren statt.																							
<b>Federführung:</b> Gemeinden (Heimberg, Steffisburg, Thun)	<b>Priorität und Zeithorizont</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
X																							
<b>Beteiligte Stellen:</b> Heimberg, Steffisburg, Thun, ERT, AGR																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahme fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden zu decken sind.
<b>Stand der Koordination:</b> Siehe Liste der regionalen Wohnschwerpunkte in der Agglomeration auf der Rückseite
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b> Daueraufgabe

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- ISOS, Denkmalpflege</li> <li>- Gewässerräume</li> <li>- Massnahmenpakete der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003</li> <li>- Massnahmenblätter: S-1, S-3A, S-6A, S-7A, S-8A, S-10, ÖV-3, ÖV-4, KM-1, NM-1</li> </ul>

**Zweckmässigkeit und Wirkung:**  
 Das Massnahmenblatt dient dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen. Die konzentrierte Siedlungsentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist.

Auswirkungen auf den Verkehr:  
 - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:  
 - Zunahme der Einwohnerdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen  
 - Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:

Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:  
 - Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten  
 - Verringerung der Zersiedelung

**Richtplanrelevanz:**  
 Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A\_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonalen Sicht)

**Sonstiges**

**Bemerkungen / Hinweise:**

**Grundlagen:**

- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte / Zonenpläne der Gemeinden
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003
- Landschaftsrichtplan TIP 2008
- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012
- Musterbaureglement Kanton Bern 2006, revidiert 2012

**Liste Wohnschwerpunkte Agglomeration:**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand
Heimberg	S-5A-01	ZPP Nr. 7 „Bir Underfüehrig“	~2	C	Festsetzung
Steffisburg	S-5A-02	Hodelmatte	~1.5	B	Festsetzung
Thun	S-5A-03	Bostudenzelg	~4.5	B	Festsetzung
	S-5A-04	Rösslimatte	~3.5	B	Festsetzung
Spiez	S-5A-05	Simmentalstrasse*	~1	C	Festsetzung
	S-5A-06	Oberlandstrasse*	~2	C/D	Festsetzung
	S-5A-07	Spiezmoos*	~1	D	Festsetzung
<b>Total</b>			<b>~15.5</b>		

Die Wohnschwerpunkte sind bereits eingezont und haben eine Mindestgrösse von 1 ha. Die Flächen sind teilweise bereits überbaut.

\* Die Gebiete waren im RGSK TOW der 1. Generation als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen aufgeführt und wurden inzwischen im Rahmen von Ortsplanungen eingezont.

**Gebiete, die aus der Liste entfernt wurden:**

- Das Gebiet Thun, Gymermatte soll zukünftig nicht vorrangig für Wohnen sondern für geeignete Nutzungen in den Bereichen Kultur und Bildung zur Verfügung stehen. Das Gebiet (RGSK 1. Generation, Koordinationsstand Zwischenergebnis) wurde deshalb aus der Liste der Wohnschwerpunkte entfernt.
- Das Gebiet Thun, Blüemlimatte wurde realisiert.

<b>Regionale Wohnschwerpunkte (Zentren)</b>		<b>S-5B</b>																					
<input type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Die Realisierung von Wohnraum in den Zentren an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> 1) Als regionale Wohnschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie haben die Mindestgrösse von 1 ha und sind bereits eingezont. 2) Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen. 3) Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohnschwerpunkte z.B. durch die Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken). 4) Die Gemeinden gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur. 5) Die bauliche Nutzung der regionalen Wohnschwerpunkte erfolgt in einer in ihrer Bedeutung angepassten, mittleren bis hohen Siedlungsdichte. 6) Die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte findet im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren statt.																							
<b>Federführung:</b> Gemeinden (Adelboden, Zweisimmen)	<b>Priorität und Zeithorizont</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
X																							
<b>Beteiligte Stellen:</b> Adelboden, Zweisimmen, Regionen (ERT, OS-SA, KA), AGR																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahme fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden zu decken sind.
<b>Stand der Koordination:</b> Siehe Liste der Regionalen Wohnschwerpunkte Zentren 3. und 4. Stufe
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b> Daueraufgabe

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- ISOS, Denkmalpflege</li> <li>- Gewässerräume</li> <li>- Massnahmenblätter: S-3B, S-6B, S-7B, S-8B, S-10, S-13, ÖV-7, KM-2</li> </ul>

<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b>                  Das Massnahmenblatt dient dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen. Die konzentrierte Siedlungsentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist.</p> <p>Auswirkungen auf den Verkehr:                  - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung</p> <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:                  - Zunahme der Einwohnerdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen                  - Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung</p> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:                  - Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten                  - Verringerung der Zersiedelung</p>
<p><b>Richtplanrelevanz:</b>  <input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonomer Sicht)</p>

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte / Zonenpläne der Gemeinden</li> <li>- Musterbaureglement Kanton Bern 2006, revidiert 2012</li> </ul>

**Liste Wohnschwerpunkte in den Zentren 3. und 4. Stufe:**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand
Adelboden	S-5B-01	Areal „Uf em Tal“	~1	keine	Festsetzung
Zweisimmen	S-5B-02	Zentrum	~1	E	Festsetzung
	S-5B-03	Hohliebiweg	~1.5	E	Festsetzung
<b>Total</b>			<b>~3.5</b>		

Die Wohnschwerpunkte sind bereits eingezont und haben eine Mindestgrösse von 1 ha. Die Flächen sind teilweise bereits überbaut.

<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)</b>	<b>S-6A</b>
---	-------------

- |  |  |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter | <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.078 |
| <input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter             | <input type="checkbox"/> Neue Massnahme  |

**Zielsetzung:**

Durch die Steuerung der Siedlungsentwicklung soll der ausufernde Bodenverbrauch durch Neueinzonungen und dessen Auswirkungen auf den Verkehr begrenzt werden. Grundsätzlich ist eine Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben. Dabei sind in erster Priorität geeignete Areale neu in Wert zu setzen und massvolle Verdichtungen vorzunehmen.  
 In zweiter Priorität sollen Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen Wohnen ausgeschieden werden. Innerhalb des gegebenen Potentials sind die besonders geeigneten Areale zu entwickeln. Die zeitgerechte Entwicklung von Arealen zur Baureife, die sich bezüglich Lage, Erschliessung und Eigentümerschaft (Verkaufsbereitschaft, keine Monopolisierung etc.) eignen, ist eine zentrale Aufgabe der regionalen und kommunalen Raumentwicklung.

**Massnahmen und Vorgehen:**

- 1) Vor der Ausscheidung neuer Vorranggebiete für Siedlungserweiterung Wohnen werden Umzonungen von Arbeitszonen und Zonen für öffentliche Nutzung (ZöN) in Wohnzonen geprüft (siehe auch S-3A). Zur Prüfung gehört insbesondere auch die strassenseitige Erschliessung.
- 2) Die Ausscheidung von Vorranggebieten für Siedlungserweiterung Wohnen erfolgt in den RGSK gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.) Die Kriterien für die ÖV-Erschliessung lauten wie folgt:
  - Thun, Heimberg, Steffisburg, Spiez (ohne Hondrich und Faulensee)\*, Oberhofen, Hilterfingen, Uetendorf: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse C.
  - Seftigen, Spiez (Teil Hondrich und Faulensee)\*, Uttigen, Thierachern: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse D.
  - Bei den Entscheiden werden die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Die ÖV-Erschliessungsgüteklassen werden durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination bezeichnet und nachgeführt.
- 3) Alle zukünftigen Wohnzonen, die grösser sind als 1 ha, müssen in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen der Agglomeration Thun liegen (Liste siehe Rückseite) oder als solches dort zuerst aufgenommen werden. Im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen berücksichtigen die Gemeinden die Vorgaben bezüglich der ÖV-Qualität und stimmen sie korridorweise ab. Sie berücksichtigen ebenfalls die Zielsetzung zur Verdichtung (S-3A) und die regionalen Siedlungsbegrenzungen (siehe S-10). Bevor sie die revidierten Ortsplanungen zur kantonalen Vorprüfung beim Kanton einreichen, erstatten sie dem Entwicklungsraum Thun (Kommission WRT) Bericht. Das Protokoll der Kommission WRT wird auszugsweise den Vorprüfungsunterlagen beigelegt.

\* gemäss Kant. Richtplan Massnahme C\_01 (Zentralitätsstruktur des Kantons Bern)

**Federführung:**

ERT

**Beteiligte Stellen:**

Agglomerationsgemeinden, ERT, AGR

**Priorität und Zeithorizont:**

D	A1	A2	A3		
			A	B	C
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27
x					

<b>Realisierung</b>
<p><b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Planungskosten Für die Massnahme fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden zu decken sind.</p>
<p><b>Stand der Koordination:</b> Siehe Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen Agglomeration</p>
<p><b>Zeitplan / Meilensteine:</b> Daueraufgabe</p>

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- Massnahmenpakete der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003</li> <li>- Naturgefahren</li> <li>- Störfallrisiken</li> <li>- ISOS, Denkmalpflege, Archäologie</li> <li>- Gewässerräume</li> <li>- Fruchtfolgeflächen (FFF)</li> <li>- Massnahmenblätter: S-1, S-3A, S-5A, S-7A, S-8A, S-10, M-15, ÖV-3, ÖV-4, KM-1, NM-1</li> </ul>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b></p> <p>Das Massnahmenblatt dient dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen. Die konzentrierte Siedlungsentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist.</p> <p>Auswirkungen auf den Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung</li> <li>- Siedlungswachstum ist mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zunahme der Einwohnerdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen</li> <li>- Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung</li> <li>- Abnahme der Verkehrsmenge in dicht besiedelten Gebieten durch gute ÖV-Erschliessung</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten</li> <li>- Verringerung der Zersiedelung</li> <li>- Interessenabwägung bei der Konsumation von Fruchtfolgeflächen (Prüfung von Alternativen)</li> </ul>
<p><b>Richtplanrelevanz:</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonaler Sicht)</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>Eine umfassende Interessenabwägung zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Festsetzung ist in Anhang B zu finden.</p>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden</li> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003</li> <li>- Landschaftsrichtplan TIP 2008</li> <li>- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012</li> <li>- Musterbaureglement Kanton Bern 2006, revidiert 2012</li> </ul>

## Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen in der Agglomeration:

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand	Abhängigkeiten / Konflikte
Heimberg	S-6A-01	Engeried	~4	C/D	Vororientierung	Erschliessung, Verfügbarkeit, Naturgefahren blau, FFF, Störfallrisiko, Archäologie, Gewässerraum
Seftigen	S-6A-02	Breitmoos	~1.7	D	Festsetzung	FFF, ISOS, Archäologie
	S-6A-03	Stampfimatt	~2	C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, Naturgefahren blau, FFF
	S-6A-04	Husmatt	~1	C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, FFF, Bauinventar
Spiez	S-6A-05	Schlüsselmatte (1. Etappe)	~3	B	Zwischenergebnis	Erschliessung, FFF, Archäologie
	S-6A-06	Schlüsselmatte (2. Etappe)	~16	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, FFF, Archäologie
	S-6A-07	Üech	~8	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, FFF, Bauinventar, Archäologie
Steffisburg	S-6A-08	Bruchegg (oberer Teil)	~3.3	B	Festsetzung	Naturgefahren blau, FFF, ISOS, Gewässerraum
	S-6A-09	Bruchegg (unterer Teil)	~2.8	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, Naturgefahren blau, FFF, ISOS, Gewässerraum
	S-6A-10	Oberdorf	~5	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Naturgefahren blau, FFF, ISOS, Bauinventar, Archäologie, Störfallrisiko
	S-6A-11	Erlen	~5.5	B/C	Zwischenergebnis	Naturgefahren blau, FFF, ISOS, Archäologie, Bauinventar
	S-6A-12	Au	~2.5	B	Festsetzung	Schutzgebiet kommunal (lösbar), Naturgefahren gelb, FFF, Archäologie
	S-6A-13	Thunstrasse	~3	B	Festsetzung	FFF, ISOS, Bauinventar, Archäologie
	S-6A-14	Glockenthal	~1	B	Festsetzung	FFF, Bauinventar, Archäologie
	S-6A-15	Bahnhofstrasse	~3.5	B	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, Naturgefahren gelb, FFF, Archäologie, Gewässerraum
Thun	S-6A-16	Siegenthalergut	~5	B	Festsetzung	FFF, Archäologie
	S-6A-17	Lüssli	~20	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, FFF, Archäologie
Uetendorf	S-6A-18	Ischlag	~7	C/D	Festsetzung	Naturgefahren blau, FFF, Gewässerraum
	S-6A-19	Mattenstrasse	~5.5	D	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, FFF
	S-6A-20	Aegertenstrasse / Moosweg	~5	C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, FFF, Bauinventar, Archäologie
<b>Total</b>			<b>~104.8</b>			



<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Zentren)</b>	<b>S-6B</b>
---	-------------

- im Agglomerationsperimeter       Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code --  
 im übrigen RGSK-Perimeter       Neue Massnahme

**Zielsetzung:**

Durch die Steuerung der Siedlungsentwicklung soll der ausufernde Bodenverbrauch durch Neueinzonungen und dessen Auswirkungen auf den Verkehr begrenzt werden. Grundsätzlich ist eine Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben. Dabei sind in erster Priorität geeignete Areale neu in Wert zu setzen und massvolle Verdichtungen vorzunehmen.  
 In zweiter Priorität sollen Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen Wohnen ausgeschieden werden. Innerhalb des gegebenen Potentials sind die besonders geeigneten Areale zu entwickeln. Die zeitgerechte Entwicklung von Arealen zur Baureife, die sich bezüglich Lage, Erschliessung und Eigentümerschaft (Verkaufsbereitschaft, keine Monopolisierung etc.) eignen, ist eine zentrale Aufgabe der regionalen und kommunalen Raumentwicklung.

**Massnahmen und Vorgehen:**

- 1) Vor der Ausscheidung neuer Vorranggebiete für Siedlungserweiterung Wohnen werden Umzonungen (siehe auch S-3B) von Arbeitszonen und Zonen für öffentliche Nutzung (ZÖN) in Wohnzonen geprüft. Zur Prüfung gehört insbesondere auch die strassenseitige Erschliessung.
- 2) Die Ausscheidung von Vorranggebieten für Siedlungserweiterung Wohnen erfolgt in den RGSK gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.) Die Kriterien für die ÖV-Erschliessung lauten wie folgt:
  - In den Zentren 3. (Frutigen, Saanen/Gstaad) und 4. Stufen (Adelboden, Erlenbach/Oey, Kandersteg, Lenk, Zweisimmen) befinden sich mindestens in der ÖV-Erschliessungsgüteklasse D.
  - Prüfen von zusätzlichen Haltestellen (Bus) bei Wohnschwerpunkten ausserhalb der Agglomeration.
  - Bei den Entscheiden werden die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Die ÖV-Erschliessungsgüteklassen werden durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination bezeichnet und nachgeführt.
- 3) Alle zukünftigen Wohnzonen, die grösser sind als 1 ha, müssen in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen liegen (Liste siehe Rückseite) oder als solches dort zuerst aufgenommen werden. Im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen berücksichtigen die Gemeinden die Vorgaben bezüglich der ÖV-Qualität und stimmen sie korridorweise ab. Sie berücksichtigen ebenfalls die Zielsetzung zur Verdichtung (S-3B) und die regionalen Siedlungsbegrenzungen (siehe S-10).

**Federführung:**

Regionen ERT, OS-SA, KA

**Beteiligte Stellen:**

Zentrumsgemeinden, Regionen (ERT, OSSA, KA), AGR

**Priorität und Zeithorizont:**

D	A1	A2	A3		
			A	B	C
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27
x					

<b>Realisierung</b>
---------------------

**Kosten gesamtes Massnahmenbündel:** Planungskosten

Für die Massnahme fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden zu decken sind.

**Stand der Koordination:**

Siehe Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen Zentren 3. und 4. Stufe

**Zeitplan / Meilensteine:** Daueraufgabe

<b>Beurteilung</b>
--------------------

**Abhängigkeiten / Zielkonflikte:**

- Gemeindeautonomie
- Massnahmenpakete der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003
- Massnahmenblätter: S-3B, S-5B, S-7B, S-8B, S-10, ÖV-7, KM-2
- Naturgefahren
- Störfallrisiken
- ISOS, Denkmalpflege, Archäologie
- Fruchtfolgeflächen (FFF)
- Gewässerraum

<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b>                  Das Massnahmenblatt dient dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen. Die konzentrierte Siedlungsentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist.</p> <p>Auswirkungen auf den Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung</li> <li>- Siedlungswachstum ist mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zunahme der Einwohnerdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen</li> <li>- Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten</li> <li>- Verringerung der Zersiedelung</li> <li>- Interessenabwägung bei der Konsumation von Fruchtfolgefächern (Prüfung von Alternativen)</li> </ul>
<p><b>Richtplanrelevanz:</b>  <input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonaler Sicht)</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b>                  Eine umfassende Interessenabwägung zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Festsetzung ist in Anhang B zu finden.</p>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden</li> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003</li> <li>- Landschaftsrichtplan TIP 2008</li> <li>- Musterbaureglement Kanton Bern 2006, revidiert 2012</li> <li>- Gewässerrichtplan Gürbe, 1. Mai 2002</li> </ul>

**Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen in den Zentren 3. und 4. Stufe:**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand	Abhängigkeiten / Konflikte
Adelboden	S-6B-01	Oeystrasse	~1	E	Vororientierung	ÖV-EGK, Erschliessung, Naturgefahren, Gewässerraum
	S-6B-02	Mühleport-Oey	~5	E	Vororientierung	ÖV-EGK, Verfügbarkeit, Gewässerraum
Wattenwil	S-6B-03	Salzhüs-Matte	~3.5	E	Vororientierung	ÖV-EGK, Verfügbarkeit, Naturgefahren gelb, FFF, Störfallrisiko, Gewässerraum Eybach
<b>Total</b>			<b>~9.5</b>			

**Gebiete, die aus der Liste entfernt wurden:**

Im Gebiet Ringe gegen Süden in Lenk (Nr. 3) aus dem RGSK TOW der 1. Generation ist keine Erweiterung geplant. Das Gebiet wurde deshalb aus der Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen entfernt.

<b>Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)</b>		<b>S-7A</b>																					
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.079 <input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Geeignete, bereits genutzte Arbeitsstandorte werden einem regionalen Arbeitszonenpool zugeführt und gemeinsam gefördert und vermarktet.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> Als regionale Arbeitsschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie haben die Mindestgrösse von 2 ha und sind bereits eingezont. Zur Entwicklung der Arbeitsschwerpunkte erarbeiten die Gemeinden bedürfnisgerechten Nutzungsvorschriften, bereiten das planungsrechtliche Verfahren vor und planen respektive realisieren zeitgerecht die benötigte Erschliessung und Infrastruktur.  Mit dem Aufbau eines regionalen Arbeitszonenpools (S-1-a) sollen die Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration Thun koordiniert entwickelt werden.																							
<b>Federführung:</b> Gemeinden  <b>Beteiligte Stellen:</b> Agglomerationsgemeinden, ERT, AGR	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Planungskosten Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
<b>Stand der Koordination:</b> Siehe Liste der Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration Thun
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- ISOS, Denkmalpflege</li> <li>- Massnahmenblätter: S-1, S-2, S-3A, S-5A, S-6A, S-8A, S-10, M-14, KM-1, ÖV-3, ÖV-4, NM-1</li> <li>- Kantonaler Richtplan 2030, Massnahme A_05</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Dieses Massnahmenblatt dient der Optimierung der Siedlungsstruktur. Die Arbeitsplatzentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrerschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich und die Ansiedlung von Arbeitsgebieten sinnvoll ist. Die Konkurrenz unter den Gemeinden wird abgebaut und die Zusammenarbeit verbessert.  <b>Auswirkungen auf den Verkehr:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Arbeitsplatzentwicklung</li> <li>- Konzentration der Arbeitsplatzentwicklung entlang von Hauptverkehrsachsen (Bypass) oder unweit davon entfernt</li> </ul> <b>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zunahme der Arbeitsplatzdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen</li> <li>- Aktive Fördermassnahmen für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in diesen Gebieten</li> <li>- Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten</li> <li>- Prüfung von überkommunalen Kompensationsmechanismen im Zusammenhang mit der Konzentration an Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkten</li> </ul>

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:

- Konzentration der Branchen mit grösserem Schwerverkehrsaufkommen an geeigneten Standorten

Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:

- Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung an geeigneten Standorten
- Verringerung der Zersiedelung
- Konzentration von Lärmemissionen an geeigneten Standorten

**Richtplanrelevanz:**

Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

**Sonstiges**

**Bemerkungen / Hinweise:**

**Grundlagen:**

- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, Oktober 2003
- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012
- Projektdossier „Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“

**Liste der Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration Thun:**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand
Spiez	S-7A-01	Lattigen / Au	~5	D	Festsetzung
	S-7A-02	Angolder	~2	D/C	Festsetzung
Steffisburg	S-7A-03	ESP Steffisburg Bahnhof*	~7.5	C	Festsetzung
Thun	S-7A-04	Schoren* **	~9	B/C	Festsetzung
	S-7A-05	Mittlere Strasse / Rütlistrasse	~4	C	Festsetzung
<b>Total</b>			<b>~27.5</b>		

Die Arbeitsschwerpunkte sind bereits eingezont und haben eine Mindestgrösse von 2 ha. Die Flächen sind teilweise bereits überbaut.

\* Überlagerungen mit dem Konsultationsbereich; der Aspekt Störfallvorsorge muss bei Änderungen der Nutzungsplanung berücksichtigt werden

\*\* Berücksichtigung des Gewässerraums bei der Nutzungsplanung

Einer der wichtigsten und der grösste Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration Thun ist der ESP Thun Nord. Der Standort ist im Massnahmenblatt S-3A als Umstrukturierungsgebiet aufgeführt und fehlt deshalb in der obenstehenden Liste.

<b>Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum</b>		<b>S-7B</b>																					
<input type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Geeignete Standorte für Arbeitsnutzung im ländlichen Raum werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> Als regionale Arbeitsschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Dabei wird unterschieden zwischen den regionalen Arbeitsschwerpunkten (> 1ha) und den ländlichen Arbeitsschwerpunkten (< 1ha). Zur Entwicklung der Arbeitsschwerpunkte erarbeiten die Gemeinden bedürfnisgerechten Nutzungsvorschriften, bereiten das planungsrechtliche Verfahren vor und planen respektive realisieren zeitgerecht die benötigte Erschliessung und Infrastruktur. Für den ländlichen Raum des ERT werden im „Teilregionalen Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum“ regionale Arbeitsstandorte ausgeschieden (Genehmigung vom 22.09.2010, ergänzt 2016). Bestehende Betriebe werden an sinnvollen Orten zusammengefasst und damit Synergien ermöglicht. Für die Regionen Obersimmental-Saanenland und Kandertal wurden in den Vorarbeiten RGSK 2. Generation Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und regionale Arbeitsschwerpunkte festgelegt.																							
<b>Federführung:</b> Gemeinden  <b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden, Regionen (ERT, OS-SA, KA), AGR	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Planungskosten Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
<b>Stand der Koordination</b> Siehe Liste der Arbeitsschwerpunkte im ländlichen Raum
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- ISOS, Denkmalpflege</li> <li>- Massnahmenblätter: S-4B, S-5B, S-6B, S-8B, S-10, ÖV-7, KM-2</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Dieses Massnahmenblatt dient der Optimierung der Siedlungsstruktur. Die Arbeitsplatzentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrerschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich und die Ansiedlung von Arbeitsgebieten sinnvoll ist. Die Konkurrenz unter den Gemeinden wird abgebaut und die Zusammenarbeit verbessert.  Auswirkungen auf den Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung</li> </ul> Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zunahme der Arbeitsplatzdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen</li> <li>- Aktive Fördermassnahmen für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in diesen Gebieten</li> <li>- Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten</li> </ul>

<p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Konzentration der Branchen mit grösserem Schwerverkehrsaufkommen an geeigneten Standorten</li></ul> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung an geeigneten Standorten</li><li>- Verringerung der Zersiedelung</li><li>- Konzentration von Lärmemissionen an geeigneten Standorten</li></ul>
<p><b>Richtplanrelevanz:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

<p><b>Sonstiges</b></p>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p> <p>Die Interessenabwägung zu den Arbeitsschwerpunkten im ländlichen Raum des ERT wird im Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum (TRP LR) ERT vorgenommen. Festsetzungen im RGSK sind nur nach vorgängiger Anpassung des TRP LR ERT möglich.</p>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Teilregionaler Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum ERT, Dezember 2009 mit Änderungen vom 22.6.2011 und 15.6.2016</li><li>- Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien OS-SA und KA, Bericht für die Mitwirkung, 5. September 2014</li></ul>

**Regionale Arbeitsschwerpunkte im ländlichen Raum ERT > 1 ha**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand	Bemerkungen
Reutigen	S-7B-01	Hani	~1	E	Festsetzung	Nur teilweise eingezont, Berücksichtigung des Gewässerrichtplans Kander

**Ländliche Arbeitsschwerpunkte im ländlichen Raum ERT < 1 ha**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand	Bemerkungen
Erlenbach	S-7B-02	Weiermatte	~0.75	D	Festsetzung	-
Wattenwil	S-7B-03	Ey	~0.72	E	Festsetzung	Nur teilweise eingezont, Berücksichtigung Gewässerraum Gürbe / Naturgefahren, Berücksichtigung Aspekt Störfallvorsorge bei Änderungen der Nutzungsplanung
Krattigen	S-7B-04	Stuelegg	~0.6	E	Festsetzung	

Quelle: Teilregionaler Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum ERT, Dezember 2009 mit Änderungen vom 22.6.2011 und 15.6.2016

**Regionale Arbeitsschwerpunkte im ländlichen Raum OS-SA und KA > 1 ha**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand	Bemerkungen
Frutigen	S-7B-05	Güterbahnhof	~2	C	Zwischenergebnis	Geringe Gefährdung durch Naturgefahren, Berücksichtigung Aspekt Störfallvorsorge bei Änderungen der Nutzungsplanung, Berücksichtigung Gewässerraum
	S-7B-06	Unders Widi	~6	C/D	Zwischenergebnis	Geringe Gefährdung durch Naturgefahren, Gewässerschutzgebiet Au, grenzt an Wohnzone, nur teilweise eingezont
	S-7B-07	Wengmatti	~6	D	Zwischenergebnis	mittlere Gefährdung durch Naturgefahren, Gewässerschutzgebiet Au, Berücksichtigung des Gewässerrichtplans Kander, Berücksichtigung Aspekt Störfallvorsorge bei Änderungen der Nutzungsplanung
Kandersteg	S-7B-08	Bruch (Areal Armasuisse)	~1	E	Zwischenergebnis	Wohnen/Arbeiten ZöN, im RGSK TOW 1. Generation bereits als Umstrukturierungsgebiet bezeichnet, grenzt an Wohnzone, geringe Gefährdung durch Naturgefahren, Gewässerschutzgebiet Au
Zweisimmen	S-7B-09	Grossenmatte	~3	E	Zwischenergebnis	Gewässerschutzbereich Au

Quelle: Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien, Bericht für die Mitwirkung, 5. September 2014

<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)</b>	<b>S-8A</b>
---	-------------

<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter	<input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.080
<input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter	<input type="checkbox"/> Neue Massnahme

**Zielsetzung:**  
Geeignete neue Standorte für Arbeitsnutzung werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.

**Vorgehen:**  
Die Ausscheidung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten im RGSK erfolgt gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.). Einzonungen von Arbeitszonen, die grösser sind als 1ha, müssen mindestens die ÖV-Erschliessungsgüteklasse D/E aufweisen. Die genauen Anforderungen an die Erschliessungsgüte hängen von der Arbeitsplatzdichte, von der bestehenden Erschliessungsgüte und vom Nutzungsprofil der betroffenen Gebiete ab. Bei der Ansiedlung von Branchen die Schwerverkehrstransporte benötigen, wird der Verkehrser-schliessung und der Nähe zum übergeordneten Strassennetz besondere Beachtung geschenkt.  
  
Die Einzonung von neuen Arbeitszonen ausserhalb des Arbeitszonen-Pools beschränkt sich auf den Bedarf des Binnengewerbes. Neuein-zonungen für das Binnengewerbe sind in der Regel nicht grösser als 8-12'000 m2. Bedarf und Angebot werden durch das regionale Arbeitszonenmanagement koordiniert.  
  
Alle zukünftigen Arbeitszonen, die grösser sind als 1ha, müssen in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten der Agglomeration Thun liegen (Liste siehe Rückseite) oder als solches dort zuerst aufgenommen werden. Im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen berücksichti-gen die Gemeinden die Vorgaben bezüglich der ÖV-Qualität und stimmen sie korridorweise ab. Sie berücksichtigen ebenfalls die Zielsetzung zur Verdichtung (S-3A) und die regionalen Siedlungsbegrenzungen (siehe S-10). Bevor sie die revidierten Ortsplanungen zur kantonalen Vor-prüfung beim Kanton einreichen, erstatten sie dem Entwicklungsraum Thun (Kommission WRT) Bericht. Das Protokoll der Kommission WRT wird auszugsweise den Vorprüfungsunterlagen beigelegt.

<b>Federführung:</b> Gemeinden	<b>Priorität und Zeithorizont:</b>																					
<b>Beteiligte Stellen:</b> Agglomerationsgemeinden, ERT, AGR	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">D</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">A1</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">A2</th> <th colspan="3" style="width: 30%;">A3</th> </tr> <tr> <th style="width: 10%;">A</th> <th style="width: 10%;">B</th> <th style="width: 10%;">C</th> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">'11-'14</td> <td style="text-align: center;">'15-'18</td> <td style="text-align: center;">'19-'22</td> <td style="text-align: center;">'23-'26</td> <td style="text-align: center;">Ab '27</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1				A2	A3																
		A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																	
X																						

**Realisierung**

**Kosten gesamtes Massnahmenbündel:** Planungskosten  
Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.

**Stand der Koordination**  
Siehe Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten in der Agglomeration Thun

**Zeitplan / Meilensteine:**

**Beurteilung**

- Abhängigkeiten / Zielkonflikte:**
- Gemeindeautonomie
  - Naturgefahren
  - Störfallvorsorge
  - ISOS, Denkmalpflege, Archäologie
  - Fruchtfolgeflächen (FFF)
  - Massnahmenblätter: S-1, S-3A, S-5A, S-6A, S-7A, S-9, S-10, M-3, M-4, M-11, M-12, M-14, M-15, KM-1, ÖV-3, NM-1

**Zweckmässigkeit und Wirkung:**  
Dieses Massnahmenblatt dient der Optimierung der Siedlungsstruktur. Die Arbeitsplatzentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrser-schliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich und die Ansiedlung von Arbeitsgebieten sinnvoll ist. Die Konkurrenz unter den Gemeinden wird abgebaut und die Zusammenarbeit verbessert.



**Auswirkungen auf den Verkehr:**

- Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Arbeitsplatzentwicklung
- Siedlungswachstum/Arbeitsplatzentwicklung ist mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt

**Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:**

- Zunahme der Arbeitsplatzdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen
- Konzentration von Freizeit- und Sportanlagen an geeigneten Standorten mit guter Erschliessung
- Aktive Fördermassnahmen für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in diesen Gebieten
- Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten

**Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:**

- Konzentration der Branchen mit grösserem Schwerverkehrsaufkommen an geeigneten Standorten

**Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:**

- Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung an geeigneten Standorten
- Verringerung der Zersiedelung
- Konzentration von Lärmemissionen an geeigneten Standorten
- Interessenabwägung bei der Konsumation von Fruchtfolgefächern (Prüfung von Alternativen)

**Richtplanrelevanz**

Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

**Sonstiges**

**Bemerkungen / Hinweise:**

Eine umfassende Interessenabwägung zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung ist in Anhang B zu finden.

**Grundlagen:**

- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, Oktober 2003
- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012
- Landschaftsrichtplan TIP, Oktober 2008
- Projektdossier „Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“

**Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten Agglomeration Thun:**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	ha	ÖV EGK	Koordinationsstand	Abhängigkeiten / Konflikte
Heimberg	S-8A-01	Heimberg Süd	~6	B/C	Zwischenergebnis	FFF, Naturgefahren, Störfallrisiko
Spiez	S-8A-02	Schluckhals	~1.2	E	Zwischenergebnis	Wald, Landschaftsschutzgebiet, belasteter Standort, Gewässerrichtplan Kander
Steffisburg	S-8A-03	Bernstrasse	~5	B	Festsetzung	FFF, Naturgefahren, ISOS, Bauinventar, Störfallrisiko
Thun	S-8A-04	Weststrasse Süd	~4	B/C	Festsetzung	FFF, Archäologie
<b>Total</b>			<b>~16.2</b>			

<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum)</b>		<b>S-8B</b>																					
<input type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Geeignete neue Standorte für Arbeitsnutzung werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.																							
<b>Massnahmen:</b> Die Auflistung der Vorranggebiete Arbeiten ist abschliessend. Im Rahmen der Ortsplanung können die Gemeinden keine weiteren reinen Arbeitszonen ausscheiden. Für die Aufnahme von neuen Standorten, die Vergrösserung von bestehenden Standorten und die Verschiebung von bestehenden Standorten sind die Kriterien definiert.  Im ländlichen Raum des ERT wurden im „Teilregionalen Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum“ regionale Arbeitsstandorte ausgeschieden (Genehmigung vom 22.09.2010, ergänzt 2016). Bestehende Betriebe werden an sinnvollen Orten zusammengefasst und damit Synergien ermöglicht.  Für die Regionen Obersimmental-Saanenland und Kandertal wurden in den Vorarbeiten RGSK 2. Generation Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und regionale Vorranggebiete Arbeiten festgelegt.																							
<b>Federführung:</b> Gemeinden  <b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden (ohne Agglomerationsgemeinden), Regionen (ERT, OS-SA, KA), AGR	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
<b>Stand der Koordination:</b> Siehe Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten im ländlichen Raum
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- Massnahmenblätter: S-3B, S-5B, S-6B, S-7B, S-10, ÖV-7, KM-2</li> <li>- Naturgefahren</li> <li>- Störfallvorsorge</li> <li>- ISOS, Denkmalpflege, Archäologie</li> <li>- Fruchtfolgeflächen (FFF)</li> <li>- Gewässerraum</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Dieses Massnahmenblatt dient der Optimierung der Siedlungsstruktur. Die Arbeitsplatzentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrerschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich und die Ansiedlung von Arbeitsgebieten sinnvoll ist. Die Konkurrenz unter den Gemeinden wird abgebaut und die Zusammenarbeit verbessert.  Auswirkungen auf den Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Arbeitsplatzentwicklung</li> <li>- Siedlungswachstum/Arbeitsplatzentwicklung ist mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt</li> </ul>

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:

- Zunahme der Arbeitsplatzdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen
- Aktive Fördermassnahmen für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in diesen Gebieten
- Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:

- Konzentration der Branchen mit grösserem Schwerverkehrsaufkommen an geeigneten Standorten

Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:

- Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung an geeigneten Standorten
- Verringerung der Zersiedelung
- Konzentration von Lärmemissionen an geeigneten Standorten
- Interessenabwägung bei der Konsumation von Fruchtfolgefächern (Prüfung von Alternativen)

**Richtplanrelevanz:**

Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

**Sonstiges**

**Bemerkungen / Hinweise:**

Die Interessenabwägung zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten ländlicher Raum ERT wird im Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum (TRP LR) ERT vorgenommen. Festsetzungen im RGSK sind nur nach vorgängiger Anpassung des TRP LR ERT möglich.

**Grundlagen:**

- Teilregionaler Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum ERT, Dezember 2009 mit Änderungen vom 22.6.2011 und 15.6.2016
- Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien OS-SA und KA, Bericht für die Mitwirkung, 5. September 2014
- Gewässerrichtplan Gürbe, 1. Mai 2002

**Regionale Vorranggebiete Arbeiten im ländlichen Raum > 1 ha**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand	Abhängigkeiten / Konflikte*
Burgstein	S-8B-01	Pfandersmatt	~1.5	C	Festsetzung	FFF, Naturgefahren
Därstetten	S-8B-02	Gewerbezentrum (zweiteilig)	~2.2	E	Festsetzung	ISOS, Bauinventar
Diemtigen	S-8B-03	Burgholz Asmatti	~3	D	Festsetzung / Vororientierung	FFF, Wildtierkorridor
	S-8B-04	Burgholz	~1	E	Festsetzung	FFF, Ufergehölz
Stocken-Höfen	S-8B-05	Schlund	~1	keine	Festsetzung	FFF, Naturgefahren, Gewässer- raum
Unterlangenegg	S-8B-06	Kreuzweg	~1	E	Festsetzung	FFF
Wimmis	S-8B-07	Eyfeld	~4.1	D	Zwischenergebnis	FFF, Sicherheitszone Nitro- chemie, Störfallrisiko

**Ländliche Vorranggebiete Arbeiten im ländlichen Raum < 1 ha**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand	Abhängigkeiten / Konflikte*
Buchholterberg	S-8B-08	Hintere Ägerte	~0.4	keine	Festsetzung	Evtl. Naturgefahren
Diemtigen	S-8B-09	Ange Oey	~0.6	D	Zwischenergebnis	Wildtierkorridor, Ufergehölz, Radwanderoute, Gewässer- raum
	S-8B-10	Schwenden	~0.3	keine	Vororientierung	Naturgefahren
Erlenbach	S-8B-11	Bahnhof (zweiteilig)	~0.5	D	Festsetzung / Zwischenergebnis	FFF, Wildtierkorridor, Gewäs- serraum

Homberg	S-8B-12	Dreiligasse	~0.3	keine	Zwischenergebnis	FFF, Naturgefahren, Gewässerraum
Oberlangenegg/ Wachseidorn	S-8B-13	Süderen	~0.25	keine	Zwischenergebnis	FFF, Naturgefahren, Gewässerraum
Oberlangenegg	S-8B-14	Schwand	~0.8	keine	Festsetzung	FFF, Gewässerraum
Wimmis	S-8B-15	Steini	~0.8	keine	Zwischenergebnis	Verfügbarkeit, FFF, Störfallrisiko, Gewässerraum
	S-8B-16	Chrümig	~0.6	E	Zwischenergebnis	Verfügbarkeit

\*Bezüglich Abhängigkeiten/Konflikte resp. Interessenabwägung ist der Richtplan gemäss untenstehender Quelle zu konsultieren.

Quelle: Teilregionaler Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum ERT, Dezember 2009 mit Änderungen vom 22.6.2011 und 15.6.2016

**Regionale Vorranggebiete Arbeiten im ländlichen Raum OS-SA und KA**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand	Bemerkungen
Boltigen	S-8B-17	Bahnhof / Kaserne	~1.5	D	Vororientierung	Gebiet zweiteilig (durch Strasse getrennt), eher als Umstrukturierungsgebiet zu bezeichnen, Gewässerschutzbereich Au

Quelle: Bergregion Obersimmental-Saenenland und Planungsregion Kandertal, Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien, Bericht für die Mitwirkung, 5. September 2014

<b>Verkehrsentensive Standorte</b>		<b>S-9</b>																					
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil des AP Thun, ARE-Code 0942.2.081 <input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Die verkehrsentensiven Standorte (ViV-Standorte) der Agglomeration (Einrichtungen mit mehr als 2000 MIV-Fahrten täglich) sind bekannt und das Gesamtkontingent an Fahrleistungen ist aufgeteilt.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> a) In der Richtplankarte sind die verkehrsentensiven Standorte bezeichnet. Die sind: Thun Innenstadt, Thun Süd und Zentrum Spiez. Das Gesamtkontingent von 45'000 (PW-km/Tag) Fahrleistungen ist auf die drei Standorte aufgeteilt. Der Teilrichtplan verkehrsentensive Standorte der Region TIP 2002 wurde abgelöst. c) Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV aufgrund von neuen Grundlagen (kantonaler Richtplan 2030, Massnahmenplan Luft) hinsichtlich des RGSK 3. Generation.																							
<b>Federführung:</b> ERT  <b>Beteiligte Stellen:</b> Spiez, Thun, ERT	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
X																							

<b>Realisierung</b>									
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.									
<b>Stand der Koordination:</b> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">Nr.</th> <th style="width: 70%;">Massnahme</th> <th style="width: 20%;">Koordinationsstand</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S-9-a</td> <td>Bezeichnen der ViV-Standorte</td> <td>Festsetzung</td> </tr> <tr> <td>S-9-c</td> <td>Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV-Standorte</td> <td>Festsetzung</td> </tr> </tbody> </table>	Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	S-9-a	Bezeichnen der ViV-Standorte	Festsetzung	S-9-c	Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV-Standorte	Festsetzung
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand							
S-9-a	Bezeichnen der ViV-Standorte	Festsetzung							
S-9-c	Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV-Standorte	Festsetzung							
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>									

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- Massnahmenblätter: S-7A, S-8A</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Schafft die Voraussetzung für ein funktionierendes Verkehrssystem.  Auswirkungen auf den Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserte Qualität für Verkehrsteilnehmende</li> <li>- Verbesserte Erreichbarkeit</li> <li>- Verbesserte Parkplatzsituation</li> </ul> Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzentration von Arbeitsplätzen und kommerziellen Nutzungen an geeigneten Standorten</li> </ul> Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:  Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die verkehrsentensiven Nutzungen werden konzentriert an geeigneten Standorten angesiedelt</li> <li>- Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung an geeigneten Standorten</li> <li>- Konzentration von Lärmemissionen an geeigneten Standorten</li> </ul>

<p><b>Richtplanrelevanz:</b></p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>
---

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Teilrichtplan Verkehrsintensive Standorte der Region TIP 2002</li> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003</li> <li>- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012</li> </ul>

<b>Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel</b>		<b>S-10</b>																					
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.082 <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Die wichtigen und prägenden Zäsuren zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten werden aufrechterhalten, damit die Strukturen ablesbar bleiben und die Siedlung nicht flächendeckend zusammenwächst. Eine klare Trennung zwischen Siedlungsgebiet und Nicht-Siedlungsgebiet wird angestrebt. Die Siedlungsränder werden akzentuiert und die Zersiedelung wird eingegrenzt.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> a) Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT (RGSK 1. Generation) In der RGSK-Richtplankarte sind die wichtigen Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel von überörtlicher Bedeutung festgelegt. Der Ablesbarkeit der Ortschaften sowie der Vernetzung der Landschaftsräume wird hohe Bedeutung beigemessen. Die Begrenzungen sind für die Ortsplanungen der Gemeinden verbindlich.  Die bezeichneten Siedlungsbegrenzungslinien stellen Grenzen für das Siedlungswachstum dar. Die Siedlungsfläche wird nicht über die Linien in die Freiräume hinein ausgedehnt, bei markanten Einzelbauten wird Zurückhaltung geübt.  Mit den Siedlungstrenngürteln werden landschaftlich bedeutsame Gebiete abgegrenzt, die aus übergeordneter Sicht auch langfristig von der Siedlungsentwicklung freizuhalten sind. Allfällige neue Verkehrsinfrastrukturen in den bezeichneten Räumen müssen landschaftsverträglich gestaltet werden.  b) Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun (RGSK 2. Generation) Im Rahmen der Überarbeitung des RGSK 2. Generation wurden im Perimeter der Agglomeration Thun neue Siedlungsbegrenzungslinien definiert. Sie wurden als Vororientierung ins RGSK aufgenommen und sollen hinsichtlich einer 3. Generation überprüft und festgesetzt werden.  Siedlungsbegrenzungslinien mit Handlungsspielraum wurden dort festgelegt, wo auf kommunaler Ebene Spielraum für Einzonungen im Mass von einzelnen Bauplätzen für die qualitative Aufwertung und Ausgestaltung des Siedlungsrandes besteht.  c) Siedlungsbegrenzungen Kandertal und Obersimmental-Saanenland Die Siedlungsbegrenzungslinien der Regionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland werden in den Landschaftsrichtplänen der beiden Regionen festgesetzt und ins RGSK als Hinweise übertragen*.																							
<b>Federführung:</b> Gemeinden  <b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden, Regionen ERT, OS-SA, KA	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
X																							

\*Da die Landschaftsplanungen KA und OS-SA zurzeit in Überarbeitung sind, wird auf eine Darstellung der Inhalte im RGSK 2. Generation verzichtet.

<b>Realisierung</b>												
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.												
<b>Stand der Koordination:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Massnahme</th> <th>Koordinationsstand</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S-10-a</td> <td>Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT</td> <td>Festsetzung</td> </tr> <tr> <td>S-10-b</td> <td>Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun</td> <td>Vororientierung</td> </tr> <tr> <td>S-10-c</td> <td>Siedlungsbegrenzungen Kandertal und Obersimmental-Saanenland</td> <td>Zwischenergebnis</td> </tr> </tbody> </table>	Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	S-10-a	Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT	Festsetzung	S-10-b	Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun	Vororientierung	S-10-c	Siedlungsbegrenzungen Kandertal und Obersimmental-Saanenland	Zwischenergebnis
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand										
S-10-a	Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT	Festsetzung										
S-10-b	Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun	Vororientierung										
S-10-c	Siedlungsbegrenzungen Kandertal und Obersimmental-Saanenland	Zwischenergebnis										
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>												

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- Massnahmenblätter: S-1, S-2, S-3A, S-5A, S-6A, S-7A, S-8A, S-13, L-1</li> </ul>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b></p> <p>Dieses Massnahmenblatt dient der Verbesserung von Landschafts- und Siedlungsqualität. Die Siedlungsstruktur soll optimiert, die Umweltbelastung verringert und der häushälterische Umgang mit dem knappen Boden verbessert werden.</p> <p>Auswirkungen auf den Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Verringerung der Zersiedelung</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung</li> <li>- Siedlungsbegrenzungslinien</li> <li>- Akzentuierung der Siedlungsränder</li> <li>- Erhalten von charakteristischen Siedlungs- und Landschaftsstrukturen</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verringerung der Zersiedelung</li> <li>- Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen</li> </ul>

<p><b>Richtplanrelevanz</b></p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>
--

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden</li> <li>- Reg. Landschaftsrichtplan TIP 2008</li> <li>- Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien, Bericht für die Mitwirkung, 5. September 2014</li> <li>- Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013</li> </ul>



<b>Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren</b>		<b>S-11</b>																					
<input type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Räumliche Lenkung der Siedlungsentwicklung durch die Förderung der regionalen Zentren (Zentren 4. Stufe). Diese sollen ausserhalb der Agglomeration gewisse Zentrumsfunktionen (Schulen, Infrastruktur, Verwaltung) für die Teilregionen übernehmen und weisen eine erhöhte Versorgungsdichte aus.																							
<b>Massnahmen:</b> Die regionalen Zentren 4. Stufe sollen in ihren Zentrumsfunktionen gestärkt und fortlaufend überprüft werden																							
<b>Kriterien zur Festlegung von regionalen Zentren 4. Stufe:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gute ÖV-Erschliessung (mind. Güteklasse D) und MIV (Kantonsstrasse): direkte Verbindungen in ein übergeordnetes Zentrum, Verbindungen ins Umland</li> <li>- Die Gemeinde verfügt über ein öffentliches Dienstleistungsangebot (Sekundarstufe I, Regionalspital, etc.)</li> <li>- Die Gemeinde verfügt über einen regionalen Arbeitsschwerpunkt (Ostamt, Westamt, Nidersimmental) oder entspricht den Kriterien zur Ausscheidung eines Arbeitsschwerpunktes (Kandertal, Obersimmental).</li> <li>- Kernort liegt auf einer kantonalen Entwicklungsachse oder auf einer Verbindungsachse gemäss kantonalem Richtplan</li> </ul>																							
<b>Zentren 4. Stufe:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Teilregion</th> <th style="text-align: left;">Ort / Gemeinde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nidersimmental</td> <td>Erlenbach/Oey</td> </tr> <tr> <td>Tourismusort Engstligental</td> <td>Adelboden</td> </tr> <tr> <td>Tourismusort Kandertal</td> <td>Kandersteg</td> </tr> <tr> <td>Tourismusort Simmental</td> <td>Lenk</td> </tr> </tbody> </table>			Teilregion	Ort / Gemeinde	Nidersimmental	Erlenbach/Oey	Tourismusort Engstligental	Adelboden	Tourismusort Kandertal	Kandersteg	Tourismusort Simmental	Lenk											
Teilregion	Ort / Gemeinde																						
Nidersimmental	Erlenbach/Oey																						
Tourismusort Engstligental	Adelboden																						
Tourismusort Kandertal	Kandersteg																						
Tourismusort Simmental	Lenk																						
<b>Anforderungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausübung einer Zentrumsfunktion, u.a. als Identifikationspunkte für die Bevölkerung oder als Imageträger für den Standortwettbewerb oder den Tourismus.</li> <li>- Bereitstellen benötigter Dienstleistungen und Infrastrukturen</li> <li>- Bereitschaft zur Umsetzung von Strategien und Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen und auf die gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen.</li> </ul>																							
<b>Auswirkungen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein innerregionaler Siedlungsflächenausgleich ist wünschenswert: Die Umsetzung erfordert ein etabliertes Modell → Massnahme S-1</li> <li>- Ein regionales Zentrum der 4. Stufe ist zur Teilnahme am Wettbewerb ESP Wohnen berechtigt.</li> <li>- Denkbare Aufwertung der regionalen Zentren 4. Stufe durch Verbesserung ÖV</li> <li>- Aufbau eines Mobilitätsmanagements (Park + Ride- / Bike + Ride-Standort)</li> </ul>																							
<b>Vorgehen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Überprüfen der Kriterien</li> <li>- Regionale Zentren 4. Stufe prüfen und entwickeln</li> <li>- Koordination mit den umliegenden Gemeinden bei den Wohnbaulandkapazitäten und Infrastrukturen</li> </ul>																							
<b>Federführung:</b> Regionen ERT, KA und OS-SA  <b>Beteiligte Stellen:</b> Adelboden, Diemtigen/Erlenbach, Kandersteg, Lenk, Regionen (ERT, OSSA, KA), AGR, AÖV	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <th></th> <th>'11-'14</th> <th>'15-'18</th> <th>'19-'22</th> <th>'23-'26</th> <th>Ab '27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
X																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
<b>Stand der Koordination:</b> Festsetzung
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- Massnahmenblätter: S-3B, S-5B, S-6B, S-7B, S-8B, S-10, S-13, ÖV-6, ÖV-7, KM-2</li> </ul>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b></p> <p>Die Zentren sollen in ihrer Funktion und als attraktive Siedlungs-, Wirtschafts- und Wohngebiete gestärkt werden.</p> <p>Auswirkungen auf den Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbesserte Anschlüsse/Erreichbarkeit (ÖV, MIV) der Subzentren</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdichtung von Zentren mit guter Anbindung (ÖV, MIV) und einem Mindestangebot an Dienstleistung und Infrastruktur</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verringerung der Zersiedelung</li> <li>- Reduktion der MIV-Fahrten durch gute ÖV-Anbindung der Zentren der Teilregionen</li> </ul>
<p><b>Richtplanrelevanz</b></p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise:</b></p>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden</li> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003</li> <li>- Landschaftsrichtplan TIP 2008</li> <li>- Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013</li> </ul>

<b>Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz</b>		<b>S-12</b>																					
<input type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Geeignete neue Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzelholz werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.																							
<b>Massnahmen:</b> In der Region Kandertal wurde in einem Konzept nach Art. 57 BauG geeignete Standorte für die Verarbeitung und Lagerung von Schnitzelholz ausgeschieden. Diese Standorte wurden in das RGSK überführt (siehe Rückseite).  Für die Regionen ERT und Obersimmental-Saenenland wurden bisher keine Verarbeitungs- und Lagerplätze für Schnitzelholz festgelegt. Für die nächste Generation der RGSK werden gemäss den Kriterien aus dem Konzept der Region Kandertal geeignete Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schindelholz ausgeschieden.																							
<b>Federführung:</b> Gemeinden, Regionen ERT, KA und OS-SA  <b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden, Regionen (ERT, OSSA, KA), AGR	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
<b>Stand der Koordination:</b> Siehe Liste der Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzelholz
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeindeautonomie</li> <li>- Naturgefahren</li> <li>- Schutzgebiete</li> <li>- Orts- und Landschaftsbild</li> <li>- Erschliessbarkeit / Lieferkette</li> <li>- Gewässerrichtplan Kander, RRB Oktober 2013</li> <li>- Massnahmenblätter: S-3B, S-7B, S-8B, S-10, L-1</li> </ul>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Dieses Massnahmenblatt dient der Ansiedlung der Verarbeitungs- und Lagerplätze an verträglichen, bewilligten Standorten.  Auswirkungen auf den Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gute Erschliessung der Standorte gewährleistet</li> </ul> Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verträglichkeit der Standorte mit Orts- und Landschaftsbild und Siedlungsgebieten (Emissionen) gewährleistet</li> <li>- Verträglichkeit mit Schutz- und Gefahrengebieten überprüft und gewährleistet</li> </ul>

<b>Richtplanrelevanz</b> <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen
---

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<b>Grundlagen:</b> - Schnitzelholz; Verarbeitungs- und Lagerplätze, Konzept nach Art. 57 BauG, August 2011 - Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013

**Geeignete Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzelholz in der Region Kandertal**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Koordinationsstand	In rechtskräftiger Bauzone / Noch nicht eingezont
Adelboden	S-12-01	Neuweg-Paradiesli*	Zwischenergebnis	Noch nicht eingezont
Frutigen	S-12-02	Wengimatti*	Zwischenergebnis	Noch nicht eingezont
Frutigen	S-12-03	In Grund*	Festsetzung	In rechtskräftiger Bauzone
Frutigen	S-12-04	Zrydsbrügg*	Zwischenergebnis	In rechtskräftiger Bauzone
Kandergrund	S-12-05	Underem Büel	Zwischenergebnis	In rechtskräftiger Bauzone
Reichenbach	S-12-06	Sägerei Bettschen*	Bestehender Betrieb: Festsetzung, Erweiterung: Vororientierung	Noch nicht eingezont
Reichenbach	S-12-07	Strasse matte	Vororientierung	Noch nicht eingezont

Quelle: Konzept Schnitzelholz; Verarbeitungs- und Lagerplätze Region Kandertal, Stand 2. Vorprüfung August 2011

\* Berücksichtigung des Gewässerraums

**Gebiete, die aus der Liste entfernt wurden:**

Da der Standort Isegüetli aufgeforstet wurde und deshalb nicht zur Verfügung steht, wurde es aus der Liste der geeigneten Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzelholz entfernt.

<b>Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)</b>		<b>S-14A</b>																					
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input checked="" type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Tourismus sollen in der Agglomeration an geeigneten Standorten, in Abstimmung mit der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung realisiert werden.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> Als Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie wurden aus dem RTEK ERT übernommen, haben die Mindestgrösse von 1 ha, liegen in der Bauzone und lassen eine dichte Nutzung zu. Aufgrund der Grösse der Agglomeration Thun und eines künftigen Bevölkerungswachstums ist es elementar, genügend potenzielle Flächen für Freizeit, Erholung und Sport im Agglomerationsraum vorzusehen und diesen auch dementsprechend zu gestalten. Darunter zu verstehen sind Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Kultur wie Hallenbäder, Eisbahnen, Museen etc. In der Standortauscheidung wurden raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.). Mit Hilfe von Siedlungsschwerpunkten für Sport, Freizeit und Tourismus soll eine Positivplanung vorgenommen werden. Entwicklungen an anderen Standorten sollen dadurch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn die Standorteignung gegeben ist.  Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus hin und gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur.																							
<b>Federführung:</b> Agglomerationsgemeinden  <b>Beteiligte Stellen:</b> Agglomerationsgemeinden, Region ERT, AGR	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
X																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
<b>Stand der Koordination:</b> Siehe Liste der Siedlungsschwerpunkte für Sport, Freizeit und Tourismus in der Agglomeration Thun
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> - Massnahmenblätter: S-3A, S-5A, S-7A, S-10, S-11, S-15A, L-1, L-2, L-3, L-4
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Auswirkungen auf den Verkehr: - Konzentration der Sport-, Freizeit- und touristischen Nutzung an gut erschlossenen Lagen (Abstimmung mit Verkehr)  Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Konzentration von Freizeit- und Sportanlagen an geeigneten Standorten mit guter Erschliessung - Förderung der Attraktivität der gesamten Siedlungsentwicklung in der Agglomeration - Regionale Abstimmung der Entwicklungen im Bereich Sport, Freizeit und Tourismus  Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:  Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Verringerung des Freizeitverkehrs dank Abstimmung von Nutzung und Verkehr

<p><b>Richtplanrelevanz</b></p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>
--

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, Thun 2015</li> <li>- Diverse kommunale Konzepte</li> </ul>

**Liste der Siedlungsschwerpunkte für Sport, Freizeit und Tourismus in der Agglomeration Thun:**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	ÖV EGK	Koordinationsstand
Spiez	S-14A-01	Spiezer Bucht*	B	Vororientierung
Heimberg	S-14A-02	Sportzentrum Heimberg, CIS	D	Vororientierung
Oberhofen	S-14A-03	Wichterheer-Gut*	C	Vororientierung

\* Berücksichtigung des Gewässerraums

<b>Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)</b>		<b>S-14B</b>																					
<input type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input checked="" type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Für die Entwicklung der touristischen Destinationen sind wichtige Investitions- und Entwicklungsgebiete als Schwerpunkte zu verankern. Sie sind so angelegt und integriert, dass die Umweltbelastung und somit die Störung des Erholungswertes klein bleiben. Die Anlagen fügen sich optimal in die Landschaft ein.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> Als Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie wurden aus den RTEK KA und OS-SA übernommen, liegen in der Bauzone und lassen eine dichte Nutzung zu. Das regionale touristische Entwicklungskonzept (RTEK) der Regionen OS-SA und KA definiert touristische Bauten und Anlagen (M3 RTEK OS-SA und KA). Diese Investitions- und Entwicklungsgebiete sind Orte der Konzentration von touristischen Infrastrukturbauten, wie Hotelresorts, Sportanlagen, Bäder, Verkehrsinfrastruktur etc. Die Gebiete sind gut erschlossen, eingebunden in ein Erschliessungs- und Lenkungskonzept und haben einen direkten Zusammenhang zu den Vorranggebieten touristische Nutzung intensiv. Touristische Infrastrukturprojekte ermöglichen nachfolgende Nutzungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastruktur</li> <li>- Resorts</li> <li>- Restaurants</li> </ul> Die wichtigsten, bereits bestehenden Bauten und Anlagen sollen als Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus im RGSK TOW verankert werden. Für eine Festsetzung der Standorte und Projekte ist eine Interessenabwägung nachzuweisen. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus hin und gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur.																							
<b>Federführung:</b> Gemeinden  <b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden, Regionen KA und OS-SA, AGR	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
<b>Stand der Koordination:</b> Siehe Liste der Siedlungsschwerpunkte für Sport, Freizeit und Tourismus im ländlichen Raum
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> - Massnahmenblätter: S-3B, S-5B, S-7B, S-10, S-11, S-15B, L-1, L-2, L-3, L-4
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Auswirkungen auf den Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzentration der Sport-, Freizeit- und touristischen Nutzung an gut erschlossenen Lagen (Abstimmung mit Verkehr)</li> </ul> Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzentration von Freizeit- und Sportanlagen an geeigneten Standorten mit guter Erschliessung</li> <li>- Förderung der Attraktivität der gesamten Siedlungsentwicklung in der Agglomeration</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionale Abstimmung der Entwicklungen im Bereich Sport, Freizeit und Tourismus</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verringerung des Freizeitverkehrs dank Abstimmung von Nutzung und Verkehr</li> </ul>
<p><b>Richtplanrelevanz</b></p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, 2015</li> </ul>



## Liste der Schwerpunkte für Sport, Freizeit und Tourismus im ländlichen Raum:

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Zielsetzung / Beschreibung	ha	ÖV EGK	Koordinationsstand
<b>Adelboden</b>	S-14B-01	Nevada- und Schuler-Areal* (ehem. Alpenbad)	Abgeschriebenes Projekt «Alpenbad»; Bestehender Gemeinderatsbeschluss 1.11.16 zu Bedingungen für zukünftiges Projekt mit notwendiger Anpassung der Zonenvorschriften; Koordination notwendig mit Entlastungsstrasse Dorf.  Regionale Priorität: mittel	~1.8	E	Vororientierung
<b>Kandersteg</b>	S-14B-02	Schanzenareal / Betriebsgebäude	Neues nationales, nordisches Skizentrum «Nordic Arena». Unbestrittene Priorität.	~3.2	keine	Festsetzung
	S-14B-03	Royal Park Hotel	Seit langem bestehendes Hotel mit Restauration und Parkierung. Unbestrittene Priorität.	~1.2	D	Festsetzung
<b>Lenk</b>	S-14B-04	Tennis- und Eisbahncenter (TEC)	Vorhanden und in Betrieb sind Sportanlagen, Restauration und Parkierung. 2012 genehmigte ZöN; öffentliche Nutzungen, Sportanlagen, Verwaltungen, Parkierung und untergeordnet Dienstleistungsnutzungen. Zentral geplante Umsiedlung Gemeindeverwaltung.  Regionale Priorität: hoch	~2	D/E	Festsetzung
	S-14B-05	Kurs- und Sportzentrum (KUSPO)	Bestehende Dienstleistungs-, Restaurations- und Sportanlage mit Parkierung ist vorhanden seit 1984. Keine Änderung geplant.	~5	keine	Festsetzung
	S-14B-06	REKA Feriendorf	Bestehende Dienstleistungs-, Restaurations- und Sportanlage mit Parkierung ist vorhanden seit 1972. Erweiterung ist geplant auf 2018.  Regionale Priorität: hoch	~1.5	E	Festsetzung
	S-14B-07	Ferienresort Hohllebi	Genehmigte ZPP Beherbergung, Zweitwohnungen und untergeordnete Dienstleistungen mit Parkierung. Eigentümer ist auf Investorensuche. Zeithorizont noch unbekannt.  Regionale Priorität: mittel	~1.9	E	Festsetzung
	S-14B-08	Ferienresort Rothenbach (ZPP)	Genehmigte ZPP Beherbergung, Zweitwohnungen und untergeordnete Dienstleistungen mit Parkierung. Eigentümer ist auf Investorensuche. Zeithorizont noch unbekannt.  Regionale Priorität: mittel	~4.2	keine	Festsetzung
<b>Saanen</b>	S-14B-09	Les Arts (Gstaad)	Bestehende Bauzone W3b. Geplanter Bau eines Kulturzentrums mit integriertem, auf den Bahnbetrieb des Bahnhofs abgestimmten, unterirdischen Busbahnhof und Parkierung mit neuer Zufahrt. Im Zusammenhang stehende neue Nutzung des Bahnhofareals Überarbeitetes Projekt vor 2. öffentl. Auflage.  Regionale Priorität: hoch	~1	D	Festsetzung
	S-14B-10	Tribüne und Arealnutzung Tennis (Gstaad)	Langjährige, bestehende Nutzungen für verschiedene Kultur- und Sportevents.  Unbestrittene Priorität	~1	D	Festsetzung
	S-14B-11	Skifuture Rübeldorf	Bestehend ist ein Skilift mit Beschneiungsanlage und Beleuchtung. Ergänzung und geplant ist die Integration in die bestehende ÜO «Schneesportgebiet Eggli-Pra Cluen». Ziel ist eine multifunktionale Wintersportanlage.  Regionale Priorität: hoch	~4	keine	Festsetzung

	S-14B-12	Sportzentrum Areal (Gstaad)	Langjährig bestehende multifunktionale Sportanlage mit Menuhin-Festival-Zelt. Unbestrittene Priorität	~1.5	E	Festsetzung
	S-14B-13	Swiss Alpine Village (Saanenmöser)	Genehmigte ZöN; Richtplanung in Erarbeitung; beteiligte Partner MOB, BDG, Gemeinde, Hotel und Investor sowie AGR und beco. Aufwändige Studien, Gutachten betr. Erschliessung wurden erstellt. Zielsetzung: umfassende Planung, bewirtschaftetes Wohnung, Verlegung Bahnhof, Abstimmung Talstation Saanersloch mit Projekt MOB, Resort und Parkierung. Regionale Priorität: hoch	~1.6	D/E	Zwischenergebnis
	S-14B-14	Flugplatz	Vorhandene Baubewilligung Flughafengebäude mit Hangar durch BAZL (Juli 2016). Luftfahrtrecht ist zu beachten (bleibt). Gewässerschutzbereich Au, geringe Gefährdung durch Naturgefahren.	~35	keine	Festsetzung
	S-14B-15	Polofeld	Langjähriges, internationales Poloturnier mit mobiler, zeitlich begrenzt eingesetzter Infrastruktur.	~2	keine	Festsetzung
	S-14B-16	Aviatik	Langjährige bestehende Nutzung des Flugplatzes ohne zusätzliche Infrastruktur.	~1	keine	Festsetzung
	S-14B-17	Air Glacier	Langjähriger, bestehender Basisstandort der Air Glacier.	~1	keine	Festsetzung
<b>St. Stephan</b>	S-14B-18	Sagiareal	Projekt für bewirtschaftete, touristische Wohnungen mit Nutzungsmix und Standort Einstieg ins Schneessportgebiet Gstaad mit Parkierung. Grundeigentümergeeinverständnis vorhanden. Regionale Priorität: mittel	~1	D	Vororientierung
<b>Zweisimmen</b>	S-14B-19	Umbau Bahnhof (Golden Pass)	Umbauprojekt im Gang mit geplanter Fertigstellung 2017. Regionale Priorität: sehr hoch	~4.5	D	Festsetzung
	S-14B-20	Schwimmbad / Seilpark	Schwimmbad und Seilpark langjährig bestehend. Zurzeit keine Änderungen geplant. Unbestrittene Priorität	~1.1	keine	Festsetzung
	S-14B-21	Hotelprojekt Geselmatte	Vorhandenes Projekt mit notwendiger Anpassung von ZPP und ÜO Regionale Priorität: hoch	~1.6	D	Zwischenergebnis

\* Berücksichtigung des Gewässerraums

Quelle: Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Bergregion Obersimmental-Saenenland und Planungsregion Kandertal, 2015

<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)</b>		<b>S-15A</b>																					
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input checked="" type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Geeignete neue Standorte für Sport- oder Freizeitnutzungen werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie wurden aus dem RTEK ERT übernommen. Aufgrund der Grösse der Agglomeration Thun und eines künftigen Bevölkerungswachstums ist es elementar, genügend potenzielle Flächen für Freizeit, Erholung und Sport im Agglomerationsraum vorzusehen und diesen auch dementsprechend zu fördern. Darunter zu verstehen sind Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Kultur wie Hallenbäder, Eisbahnen, Museen etc. In der Standortausscheidung werden raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.). Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus hin und prüfen die Einzonungen im Rahmen ihrer Ortsplanungen.																							
<b>Federführung:</b> Agglomerationsgemeinden  <b>Beteiligte Stellen:</b> Agglomerationsgemeinden, Region ERT, AGR	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
<b>Stand der Koordination</b> Siehe Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung für Sport, Freizeit und Tourismus in der Agglomeration Thun
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> - Massnahmenblätter: S-6A, S-8A, S-10, S-11, S-14A, L-1, L-2, L-3, L-4
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Auswirkungen auf den Verkehr: - Konzentration der Sport-, Freizeit- und touristischen Nutzung an gut erschlossenen Lagen (Abstimmung mit Verkehr)  Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Konzentration von Freizeit- und Sportanlagen an geeigneten Standorten mit guter Erschliessung - Regionale Abstimmung der Entwicklungen im Bereich Sport, Freizeit und Tourismus  Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:  Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Verringerung des Freizeitverkehrs dank Abstimmung von Nutzung und Verkehr
<b>Richtplanrelevanz</b> <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> Eine umfassende Interessenabwägung zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus mit Koordinationsstand Festsetzung ist in Anhang B zu finden.
<b>Grundlagen:</b> - Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, Thun 2015

**Liste der Vorranggebiete für Sport, Freizeit und Tourismus Agglomeration Thun:**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	ha	ÖV EGK	Koordinationsstand	Abhängigkeiten / Konflikte
Steffisburg	S-15A-01	Schönau	~1.7	C	Festsetzung	Landschaftsschutzgebiet regional / kommunal, FFF
Thun	S-15A-02	Weststrasse Nord ("Thun Süd")	~6	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, FFF, Archäologie, Gewässerraum
<b>Total</b>			<b>~7.7</b>			

Die ausgeschiedenen Standorte sind noch nicht eingezont und deshalb als Vorranggebiete bezeichnet.

<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)</b>		<b>S-15B</b>																					
<input type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input checked="" type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Für die zukünftige Entwicklung der touristischen Destinationen sind wichtige Investitions- und Entwicklungsgebiete als Vorranggebiete zu bezeichnen. Sie sind so angelegt und integriert, dass die Umweltbelastung und somit die Störung des Erholungswertes klein bleiben. Die Entwicklung sowie neue Anlagen sollen die Landschaft nicht beeinträchtigen.																							
<b>Massnahmen:</b> Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte.  Das regionale touristische Entwicklungskonzept (RTEK) der Regionen OS-SA und KA definiert touristische Bauten und Anlagen (M3 RTEK OS-SA und KA). Diese Investitions- und Entwicklungsgebiete sind Orte der Konzentration von touristischen Infrastrukturbauten, wie Hotel-resorts, Sportanlagen, Bäder, Verkehrsinfrastruktur etc. Die Gebiete sind gut erschlossen, eingebunden in ein Erschliessungs- und Lenkungskonzept und haben einen direkten Zusammenhang zu den Vorranggebieten touristische Nutzung intensiv.  Touristische Infrastrukturprojekte ermöglichen nachfolgende Nutzungen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Infrastruktur</li> <li>- Resorts</li> <li>- Restaurants</li> </ul> Die wichtigsten, projektierten und noch nicht eingezonten Standorte sollen als Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus im RGSK TOW verankert werden. Welche das sind, ist mittels Interessenabwägung und Priorisierung zu definieren.  Das RTEK ERT definiert im ländlichen Raum des ERT keine Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus.  Die ausgeschiedenen Vorranggebiete und konkreten Ausbauprojekte sollen auf ihre Landschaftsverträglichkeit überprüft und priorisiert werden. Solange die Landschaftsverträglichkeit von neuen Anlagen/Infrastrukturen im Rahmen einer Interessenabwägung nicht nachgewiesen ist, gilt dafür der Koordinationsstand „Vororientierung“.  Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus hin und prüfen die Einzonungen im Rahmen ihrer Ortsplanungen.																							
<b>Federführung:</b> Gemeinden im ländlichen Raum  <b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden, Regionen ERT, KA und OS-SA, AGR	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
<b>Stand der Koordination</b> Siehe Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung für Sport, Freizeit und Tourismus im ländlichen Raum
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gewässerraum</li> <li>- Massnahmenblätter: S-6B, S-8B, S-10, S-11, S-14B, L-1, L-2, L-3, L-4</li> </ul>

**Zweckmässigkeit und Wirkung:**

Dieses Massnahmenblatt dient der Optimierung der Siedlungsstruktur. Die Arbeitsplatzentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrerschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich und die Ansiedlung von Arbeitsgebieten sinnvoll ist. Die Konkurrenz unter den Gemeinden wird abgebaut und die Zusammenarbeit verbessert.

Auswirkungen auf den Verkehr:

- Konzentration der Sport-, Freizeit- und touristischen Nutzung an gut erschlossenen Lagen (Abstimmung mit Verkehr)

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:

- Konzentration von Freizeit- und Sportanlagen an geeigneten Standorten mit guter Erschliessung
- Regionale Abstimmung der Entwicklungen im Bereich Sport, Freizeit und Tourismus

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:

Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:

- Verringerung des Freizeitverkehrs dank Abstimmung von Nutzung und Verkehr

**Richtplanrelevanz**

Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

**Sonstiges**

**Bemerkungen / Hinweise:**

**Grundlagen:**

- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, 2015

**Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus im ländlichen Raum:**

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	ha	ÖV EGK	Koordinationsstand	Abhängigkeiten / Konflikte
Adelboden	S-15B-01	Hotel Engstligenalp	~0.3	keine	<del>Festsetzung</del> Zwischen- ergebnis	- BLN Gebiet - Zubringer Bahn - Brandfallbekämpfung
Boltigen	S-15B-02	Bunker Jaunpass	~0.8	keine	Vororientierung	- Brandfallbekämpfung - Zugänglichkeit bei Schneefall
Saanen	S-15B-03	Institut Le Rosey (Schönried)	~4	E/keine	Zwischenergebnis	- Zufahrt - Orts- und Landschaftsschutz
	S-15B-04	Hotel Grand Chalet (Gstaad)	~0.5	keine	Zwischenergebnis	- Erschliessung, Erweiterung
	S-15B-05	Uf de Chessle (Saanenmöser)	~0.4	keine	Zwischenergebnis	- Brandfallbekämpfung - Erschliessung - Orts- und Landschaftsschutz

Quelle: Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, 2015

siehe Genehmigung AGR

<b>Aufwertung von öffentlichen Räumen</b>		<b>S-16</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input checked="" type="checkbox"/> Neue Massnahme								
<b>Zielsetzung:</b> Öffentliche Räume spielen eine wichtige Rolle im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach Innen und der Verdichtung. Im Agglomerationsraum soll deshalb eine gesamtäumliche Strategie zur Aufwertung dieser Plätze und siedlungsinternen Freiräume erarbeitet werden.								
<b>Massnahmen:</b> a) Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume Die Wohnstrategie der Agglomeration Thun hat im Handlungsfeld der Innenentwicklung und Verdichtung festgestellt, dass in diesem Zusammenhang die öffentlichen Plätze und Freiräume eine zentrale Rolle spielen. Sie werten die räumlichen Strukturen auf und tragen zu einer attraktiven Wohn- und Arbeitsregion bei. Als Übersicht und zur Aufgleisung von einzelnen Projekten soll für die Agglomeration Thun eine Strategie zur Aufwertung von öffentlichen Räumen erarbeitet werden (Freiraumkonzept). Dabei sollen u.a. auch die ökologischen Werte (Bäume, Hecken, Wiesen etc.) berücksichtigt werden, da die extensive Erholung stark mit den naturnahen Räumen verknüpft ist.  b) Umsetzung von Aufwertungsprojekte für öffentliche Räume Umsetzung von konkreten Aufwertungsprojekten durch die Agglomerationsgemeinden.								
<b>Übersicht der Einzelmassnahmen:</b>								
Nr.	Massnahme	Federführung	Priorität und Zeithorizont					
			D	A1	A2	A3		
						A	B	C
				'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27
S-16-a	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume	ERT			x			
S-16-b	Umsetzung von Aufwertungsprojekten für öffentliche Räume	Agglomerationsgemeinden	x					
<b>Beteiligte Stellen:</b> ERT, Agglomerationsgemeinden								

<b>Realisierung</b>									
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel:</b> Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.									
<b>Stand der Koordination</b> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th>Nr.</th> <th>Massnahme</th> <th>Koordinationsstand</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S-16-a</td> <td>Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume</td> <td>Vororientierung</td> </tr> <tr> <td>S-16-b</td> <td>Aufwertungsprojekte für öffentliche Räume</td> <td>Vororientierung</td> </tr> </tbody> </table>	Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	S-16-a	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume	Vororientierung	S-16-b	Aufwertungsprojekte für öffentliche Räume	Vororientierung
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand							
S-16-a	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume	Vororientierung							
S-16-b	Aufwertungsprojekte für öffentliche Räume	Vororientierung							
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>									

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b></p> <p>Die Massnahme trägt zu einer attraktiven Wohn- und Arbeitsregion Thun bei. Die Aufenthaltsqualität wie auch die Sicherheit im öffentlichen Raum steigt.</p> <p>Auswirkungen auf den Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufwertung der Verkehrssituation innerhalb der Zentren und Dorfkernen</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Bereitschaft und Akzeptanz zur Innenverdichtung</li> </ul> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhöhung der Verkehrssicherheit in Zentren und Dorfkernen</li> </ul> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vermeidung von zusätzlichem Freizeitverkehr dank hoher Aufenthaltsqualität in den Zentren und Dorfkernen</li> </ul>
<p><b>Richtplanrelevanz</b></p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wohnstrategie Agglomeration Thun, Grundlagenbericht, raumdaten, Juni 2015</li> <li>- Wohnstrategie Agglomeration Thun, Projektbericht, WRT, November 2015</li> </ul>



# Massnahmenblätter Landschaft

<b>Vorranggebiete Natur und Landschaft</b>		<b>L-1</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter	<input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.083							
<input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter	<input type="checkbox"/> Neue Massnahme							
<b>Zielsetzung:</b>								
Die im RGSK bezeichneten Vorranggebiete Natur und Landschaft bezwecken die Erhaltung und Freihaltung von Gebieten mit besonderer Eigenart, Schönheit, kulturellem, ökologischem Wert oder Erholungswert.								
<b>Massnahmen:</b>								
<p>a) Vorranggebiete Natur und Landschaft                  Die Vorranggebiete Natur und Landschaft sind in der RGSK-Karte dargestellt und umfassen die folgenden Gebiete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler)</li> <li>- Bundesinventare der Moorlandschaften, Auengebiete, Wasser- und Zugvogelreservate</li> <li>- Smaragd-Gebiete (gesamteuropäisches Netzwerk für gefährdete Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensräume)</li> <li>- Kantonale Naturschutzgebiete</li> <li>- Regionale Landschaftsschutzgebiete: Sie werden in den regionalen Landschaftsrichtplänen festgesetzt und als Hinweis ins RGSK übernommen*.</li> </ul> <p>Die Gebiete sind bereits geschützt und die Schutzziele sind vorrangig. Es findet kein Ausbau der bestehenden touristischen Infrastruktur statt und es wird keine neue touristische Infrastruktur gebaut. Je nach Bestimmungen der Vorranggebiete haben bestehende Nutzungen teilweise Bestandegarantie. Alp- und Landwirtschaft ist meistens weiterhin möglich.</p>								
<p>b) Überarbeitung Landschaftsrichtplan ERT                  Der Landschaftsrichtplan der Regionen Obersimmental-Saanenland und Kandertal wird aktuell überarbeitet und befindet sich zurzeit in der kantonalen Vorprüfung. Der Landschaftsrichtplan der Region ERT wurde 2008 genehmigt und soll ab 2016 teilüberarbeitet werden. Notwendige Änderungen des Landschaftsrichtplans: Erweiterung des LRP um die Gemeinden Burgistein, Gurzelen, Seftigen, Wattenwil; Überprüfung Landschaftsschutzgebiete im Parkgebiet Thunersee-Hohgant; Anpassung Mn. Naturpark Thunersee-Hohgant etc.</p>								
<p>c) Prüfung Aufnahme Teilgebiete Thunersee-Hohgant                  Nach der Ablehnung des Naturparks Thunersee-Hohgant ist die Schutzwürdigkeit des Gebiets und eine teilweise Aufnahme in die Vorranggebiete Landschaft zu überprüfen.</p>								
<b>Vorgehen:</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Vorranggebiete sind bei raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen.</li> <li>- Die betroffenen Gemeinden schützen die Vorranggebiete im Rahmen der Ortsplanung grundeigentümergebunden.</li> </ul>								
<b>Übersicht der Einzelmassnahmen:</b>								
Nr.	Massnahme	Federführung	Priorität und Zeithorizont					
			D	A1	A2	A3		
						A	B	C
			'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	
L-1-a	Vorranggebiete Natur und Landschaft	Gemeinden	x					
L-1-b	Teilüberarbeitung Landschaftsrichtplan ERT	Region ERT			x			
L-1-c	Prüfen einer Aufnahme von Teilen des Gebiets Thunersee-Hohgant in die Vorranggebiete Landschaft	Region ERT			x			
<b>Beteiligte Stellen:</b>			Alle betroffenen Gemeinden (gemäss RGSK-Karte), Regionen					

\*Die Landschaftsplanungen der Regionen KA und OS-SA sind zurzeit in Überarbeitung. Die Vorranggebiete Natur und Landschaft werden in den regionalen Landschaftsrichtplänen festgesetzt und anschliessend ins RGSK als Ausgangslage übernommen. Aufgrund der aktuellen Überarbeitung wird auf eine Darstellung der Inhalte im RGSK verzichtet.

<b>Realisierung</b>		
<b>Kosten:</b>		
<b>Stand der Koordination:</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Koordinationsstand</b>
L-1-a	Vorranggebiete Natur und Landschaft	Festsetzung
L-1-b	Teilüberarbeitung Landschaftsrichtplan ERT	Zwischenergebnis
L-1-c	Prüfen einer Aufnahme von Teilen des Gebiets Thunersee-Hohgant in die Vorranggebiete Landschaft	Zwischenergebnis
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>		

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b>                  Richtplan des Kantons Bern: Massnahme E_08 „Landschaften erhalten und aufwerten“                  Massnahmenblätter: S-2, S-3A, S-3B, S-6A, S-6B, S-8A, S-8B, S-10, S-11, S-12, L-2                  Gewässerentwicklungsräume Kander und Gürbe: Bei Überlagerungen von regionalen Vorranggebieten Natur und Landschaft mit den Gewässerentwicklungsräumen, sind die Bestimmungen aus dem Gewässerrichtplänen massgebend.</p>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b>                  Die Schönheit und Eigenheit der Region werden gepflegt und gestärkt und Beliebigkeit vermieden.                  Auswirkungen auf den Verkehr:                  Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:                  Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:                  Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhaltung, Aufwertung und Weiterentwicklung der Landschaftsräume</li> <li>- Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen</li> <li>- Bessere Vernetzung der Landschaftsräume</li> </ul>
<p><b>Richtplanrelevanz</b>  <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<p><b>Grundlagen:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- BLN-Inventar, Bundesinventar Auengebiete, Moorlandschaften und Wasser- und Zugvogelreservate, Smaragd-Gebiete</li> <li>- Kantonales Inventar Naturschutzgebiete</li> <li>- Regionale Landschaftsrichtpläne</li> <li>- Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013</li> </ul>

<b>Regionale Naturpärke und UNESCO-Welterbe SAJA</b>		<b>L-2</b>																					
<input type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Die Perimeter der regionalen Naturpärke Diemtigtal und Gantrisch und des UNESCO-Welterbe SAJA (Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch) sind im RGSK als Festsetzung aufgenommen und werden in der RGSK Karte dargestellt.																							
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> Die Gemeinden berücksichtigen die Zielsetzungen der Pärke (siehe Rückseite) in ihren Ortsplanungen.																							
<b>Federführung:</b> Regionen ERT, KA  <b>Beteiligte Stellen:</b> Regionale Naturpärke Diemtigtal, Gantrisch und UNESCO-Welterbe SAJA, betroffene Gemeinden, Regionen (ERT, OSSA, KA), Kanton	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten:</b>
<b>Stand der Koordination:</b> Festsetzung
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblätter: L-1
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> (s. auch Ziele der Pärke → Rückseite): Die Schönheit und Eigenheit der Region werden gepflegt und gestärkt und Beliebigkeit vermieden.  Auswirkungen auf den Verkehr:  Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:  Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:  Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erhaltung, Aufwertung und Weiterentwicklung der Landschaftsräume</li> <li>- Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen</li> <li>- Bessere Vernetzung der Landschaftsräume</li> </ul>
<b>Richtplanrelevanz</b> <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<b>Grundlagen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parkverträge der 2 Naturpärke</li> <li>- Vertrag UNESCO-Welterbe SAJA</li> <li>- Überregionaler Richtplan Regionaler Naturpark Diemtigtal, ERT und OS-SA, Mai 2014</li> </ul>

**Ziele der Pärke:****Regionaler Naturpark Diemtigtal**

Die strategischen Leitziele des Regionalen Naturparks Diemtigtal orientieren sich an Art. 23g NHG und an Art. 15, 20 und 21 PÄV. Der Regionale Naturpark Diemtigtal bezweckt insbesondere,

- die Qualität von Natur und Landschaft zu erhalten und aufzuwerten und
- die nachhaltig betriebene Wirtschaft zu stärken und die Vermarktung der im Park erzeugten Waren und Dienstleistungen zu fördern.

Der überregionale Richtplan Regionaler Naturpark Diemtigtal (2014) bildet zusammen mit der Charta (2011) die Grundlage für die nachhaltige Entwicklung des Parks. Mit dem Richtplan wird der regionale Naturpark Diemtigtal räumlich gesichert und raumwirksame Tätigkeiten werden aufeinander abgestimmt und behördenverbindlich festgelegt. Dadurch sollen die vorhandenen ökologischen und sozio-ökonomischen Werte erhalten und entwickelt werden.

Der Regionale Naturpark Diemtigtal zeichnet sich aus als

- Erhaltungs- und Entwicklungsgebiet für Tier- und Pflanzenwelt sowie Natur- und Kulturlandschaften,
- bedeutendes Ausflugsziel für inländische und ausländische Gäste im Berner Oberland,
- Wirtschaftsstandort für die in der Region ansässigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe,
- qualitativ hochwertiger Lebensraum für die Wohnbevölkerung.

**Regionaler Naturpark Gantrisch**

Der Naturpark Gantrisch liegt nur teilweise im RGSK Perimeter TOW (Gemeinden im Wirkungssperimeter: Burgstein, Forst-Längenbühl, Gurzelen, Wattenwil).

Der Regionale Naturpark Gantrisch ist ein Förder- und Koordinationsinstrument zur nachhaltigen Regionalentwicklung, basierend auf den drei Dimensionen Wirtschaft, Ökologie und Gesellschaft. Träger des Projektes ist der Förderverein Gantrisch (FRG).

Ziel ist:

- Erhaltung, Aufwertung und gegebenenfalls Weiterentwicklung der Natur-, Landschafts- und Kulturwerte,
- Stärkung und Förderung der nachhaltig betriebenen Wirtschaft (und insbesondere des naturnahen Tourismus)
- Förderung der Vermarktung ihrer Waren und Dienstleistungen,
- Förderung der regionalen Identität sowie Förderung der innerregionalen Sektor übergreifenden und der überregionalen Zusammenarbeit und Vernetzung,
- Sensibilisierung, Umweltbildung und Forschung sowie
- Koordination der Parkziele mit den Zielen der Regionalentwicklung resp. räumliche Sicherung

**UNESCO-Welterbe SAJA Charta vom 1. März 2005**

Der Perimeter des UNESCO Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch (SAJA) liegt nur teilweise im RGSK Perimeter TOW (betroffene Gemeinden: Kandersteg und Reichenbach).

Die Trägerschaft (Stiftung UNESCO-Welterbe Swiss Alps Jungfrau-Aletsch) bezweckt die Förderung und Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung unter dem Label des UNESCO-Welterbes im Sinne der Charta vom Konkordiaplatz (2011) und dem darauf aufgebauten Leitbild. Die Charta fordert eine wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologisch nachhaltige Entwicklung der Welterbe-Region und wurde von allen Standortgemeinden unterzeichnet. Das Gebiet soll in seiner gesamten Vielfalt für heutige und für die kommenden Generationen erhalten werden.

<b>Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft</b>		<b>L-3</b>																					
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input checked="" type="checkbox"/> Neue Massnahme																							
<b>Zielsetzung:</b> Die Arbeitshilfe zum „Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft“, welche im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Landschaftsrichtplans TIP 2009 entstanden ist, soll von den Gemeinden in ihren Ortsplanungen berücksichtigt werden. Anhand der Arbeitshilfe können Projekte rasch und einfach im Hinblick auf ihre Landschaftsverträglichkeit beurteilt werden.																							
<b>Massnahmen</b> Die Gemeinden berücksichtigen die Arbeitshilfe „Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft“.																							
<b>Federführung:</b> Gemeinden  <b>Beteiligte Stellen:</b> Gemeinden, ERT	<b>Priorität und Zeithorizont:</b> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2" style="width: 10%;">D</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">A1</th> <th rowspan="2" style="width: 10%;">A2</th> <th colspan="3" style="width: 60%;">A3</th> </tr> <tr> <th style="width: 10%;">A</th> <th style="width: 10%;">B</th> <th style="width: 10%;">C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

<b>Realisierung</b>
<b>Kosten:</b>
<b>Stand der Koordination:</b> Festsetzung
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b> Kommunikation und Verteilung der Arbeitshilfe 2015

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Die Gemeinden tragen Sorge zur Landschaft und achten auf einen schonenden Umgang mit der Landschaft beim Bauen ausserhalb der Bauzonen.  Auswirkungen auf den Verkehr:  Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:  Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:  Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Erhalten und Verbessern der Qualität des Landschaftsbilds - Bauten und Anlagen sollen sich respektvoll und gut in die Landschaft integrieren
<b>Richtplanrelevanz</b> <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<b>Grundlagen:</b> - Landschaftsrichtplan TIP 2008 - Arbeitshilfe. Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft gemäss Landschaftsrichtplan der Region TIP, September 2009 - Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013

<b>Erholungsgebiete</b>	<b>L-4</b>																																													
<input type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input checked="" type="checkbox"/> Neue Massnahme																																														
<b>Zielsetzung:</b> In den Intensiverholungsgebieten hat die Erholungsfunktion grosse Bedeutung und überlagert die Grundnutzung. Sie basiert auf den besonderen topographischen, landschaftlichen, kulturellen, landwirtschaftlichen und ökologischen Werten eines ausgeschiedenen Raumes und fördert diese Werte indem die Landschaften beispielhaft genutzt und gepflegt werden, um das Naturerlebnis sicher zu stellen. Neue Infrastrukturanlagen sollen hierbei die landschaftliche Qualität nicht beeinträchtigen. In den Extensiverholungsgebieten findet Erholung im Einklang mit der Natur statt. Die landschaftlichen Werte werden vorbildlich gepflegt und vor Beeinträchtigung geschützt.																																														
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> a) Intensiverholungsgebiete Intensiverholungsgebiete bezeichnen Landschafts- und Erholungsräume, welche bereits heute mehrheitlich flächig, touristisch genutzt werden. Skipisten, grosse Sonderzonen nach Zonenplan wie beispielsweise Golfanlagen und Gebiete, welche landschaftlich besonders attraktiv sind und ein hohes touristisches Aufkommen nach sich ziehen. In den touristischen Intensiverholungsgebieten sind, sofern sie die Landschaft nicht beeinträchtigen, u.a. nachfolgende Nutzungen möglich: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Skipisten</li> <li>- Rodelbahn</li> <li>- Seilpark</li> <li>- Bikewege/Bike-Anlagen</li> <li>- Gleitschirmstart- und -landeplätze</li> <li>- Klettersteige</li> </ul> Bereits im RGSK der 1. Generation wurden überregionale Berg-Ausflugsziele im räumlichen Entwicklungsleitbild festgehalten. Der Landschaftsrichtplan TIP (2008) weist zudem Tourismusgebiete mit touristischen Transportanlagen aus und definiert damit die Ausdehnung der Entwicklungsgebiete. Diese überregionalen Berg-Ausflugsziele mit Tourismusgebieten im Perimeter des ERT wurden im Rahmen des RTEK ERT überprüft und ins RGSK TOW der 2. Generation als Intensiverholungsgebiete überführt (Niesen, Niederhorn, Stockhorn und Wiriehorn). Die Intensiverholungsgebiete der Bergregion OS-SA und der Planungsregion KA werden in den Landschaftsrichtplänen der beiden Regionen festgesetzt und als Hinweise ins RGSK TOW übernommen*.																																														
b) Extensiverholungsgebiete Extensiverholungsgebiete bezeichnen Landschafts- und Erholungsräume, welche bereits heute ein touristisches Aufkommen haben. Die Gebiete liegen in sensiblen und landschaftlich besonders attraktiven Räumen. Das RTEK ERT scheidet keine Extensiverholungsgebiete aus. Die Extensiverholungsgebiete der Bergregion OS-SA und der Planungsregion KA werden in den Landschaftsrichtplänen der beiden Regionen festgesetzt und als Hinweise ins RGSK TOW übernommen*.																																														
<b>Übersicht der Einzelmassnahmen:</b>																																														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Nr.</th> <th rowspan="3">Massnahme</th> <th rowspan="3">Federführung</th> <th colspan="6">Priorität und Zeithorizont</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <th></th> <th>'11-'14</th> <th>'15-'18</th> <th>'19-'22</th> <th>'23-'26</th> <th>Ab '27</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>L-4-a</td> <td>Intensiverholungsgebiete</td> <td>Regionen OS-SA, KA, ERT</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>L-4-b</td> <td>Extensiverholungsgebiete</td> <td>Regionen OS-SA, KA</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Nr.	Massnahme	Federführung	Priorität und Zeithorizont						D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27		L-4-a	Intensiverholungsgebiete	Regionen OS-SA, KA, ERT	x							L-4-b	Extensiverholungsgebiete	Regionen OS-SA, KA	x						
Nr.	Massnahme				Federführung	Priorität und Zeithorizont																																								
						D	A1	A2	A3																																					
		A	B	C																																										
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																																									
L-4-a	Intensiverholungsgebiete	Regionen OS-SA, KA, ERT	x																																											
L-4-b	Extensiverholungsgebiete	Regionen OS-SA, KA	x																																											
<b>Beteiligte Stellen:</b> Regionen ERT, OS-SA, KA, Gemeinden																																														

\*Da die Landschaftsplanungen der Regionen KA und OS-SA zurzeit in Überarbeitung sind, wird auf eine Darstellung der Inhalte im RGSK 2. Generation verzichtet.

<b>Realisierung</b>		
<b>Kosten:</b>		
<b>Stand der Koordination:</b>		
<b>Nr.</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Koordinationsstand</b>
L-4-a	Intensiverholungsgebiete	Festsetzung
L-4-b	Extensiverholungsgebiete	Festsetzung
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>		

<b>Beurteilung</b>
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblätter: L-1, L-2, L-3, LV-7
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Auswirkungen auf den Verkehr: - Die touristische Konzentration erfolgt gezielt in den dafür bezeichneten, gut erschlossenen Gebieten  Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:  Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:  Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Freizeit, Tourismus und Erholung nehmen Rücksicht auf die natürlichen Lebensräume und empfindlichen Landschaften und verursachen keine Schäden und Störungen
<b>Richtplanrelevanz</b> <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<b>Grundlagen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Bergregion Obersimmental-Saenenland und Planungsregion Kandertal, 2015</li> <li>- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), ERT, 2015</li> <li>- Landschaftsrichtplan TIP, 2008</li> <li>- Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013</li> </ul>

## Liste der Intensiverholungsgebiete im ERT:

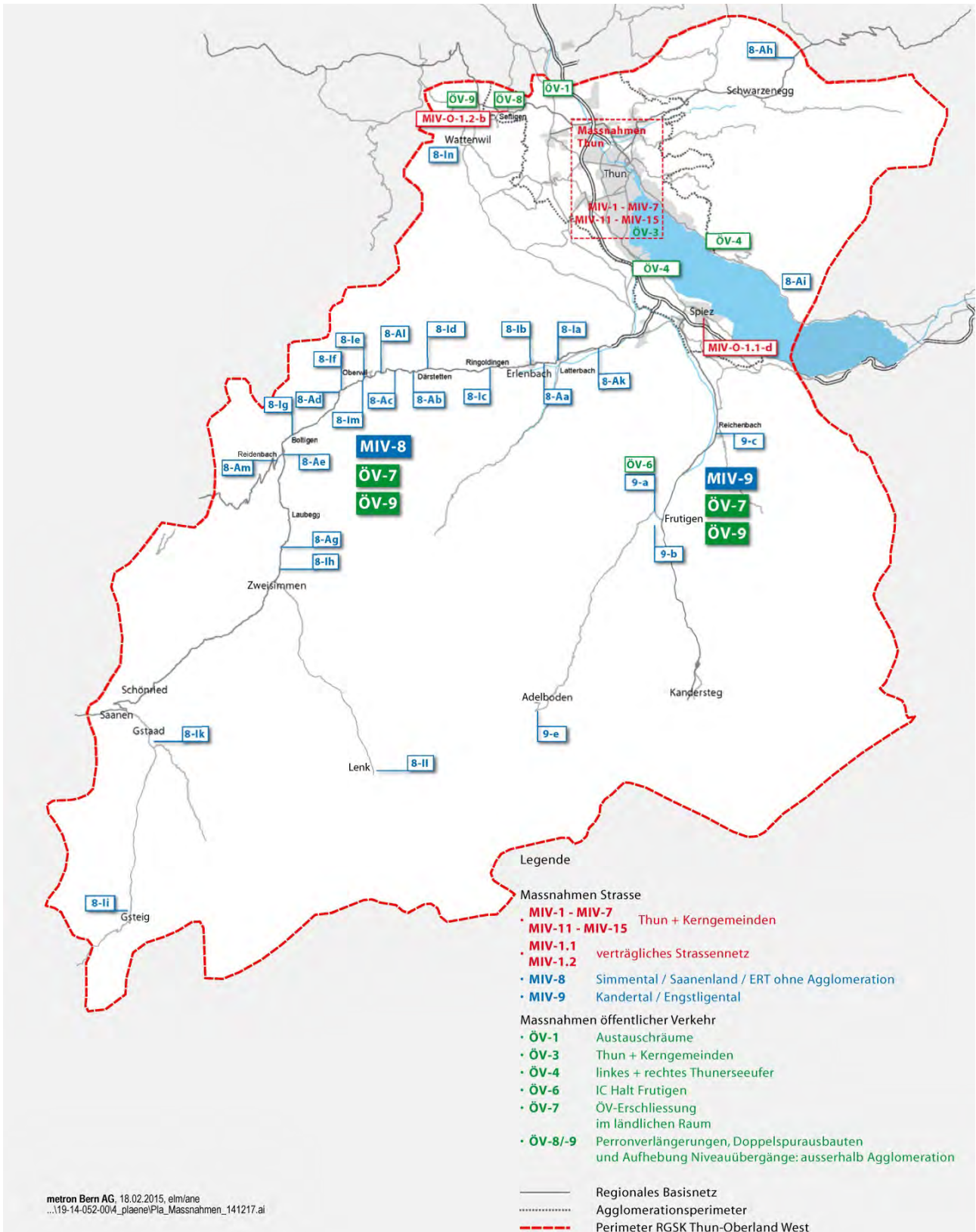
Nr.	Ortsbezeichnung	Koordinationsstand	Bemerkungen
L-4-a-01	Niesen	Festsetzung	Talstation Niesenbahn mit Parkplätzen (Sommerbetrieb); Ausgangspunkt für Freizeit/ Erholung. Wichtig: Verknüpfung mit öV (Eisenbahnstation Mülmen) und übergeordnetem Strassennetz (Anschluss an Nationalstrasse in Spiez).
L-4-a-02	Stockhorn	Festsetzung <i>zwischen- ergebnis</i>	Talstation mit Parkplätzen; Ausgangs-/ Zielpunkt fürs Wandern: Aussichtsplattform auf dem Stockhorn Wichtig: Verknüpfung mit öV (Eisenbahnstation Erlenbach) und übergeordnetem Strassennetz (Anschluss an Nationalstrasse in Wimmis).
L-4-a-03	Wiriehorn	Festsetzung	Tourismusgebiet mit ganzjähriger Bedeutung. Winter: Skigebiet mit Beschneiungsanlage, Sommer: Ausgangspunkt fürs Wandern, Spazieren, Trottinettabfahrt, Bikepark mit Downhillbikerouten. Wichtig: Verknüpfung mit öV (Postautolinie Oey- Diemtigen – Grimmialp, Station Riedli, Eisenbahnstation Oey-Diemtigen) und übergeordnetem Strassennetz (Anschluss an Nationalstrasse in Wimmis).
L-4-a-04	Niederhorn	Festsetzung	Ausgangspunkt (ganzjährig) für touristische Nutzungen Wichtig: Verknüpfung mit öV (Buslinie Thun – Interlaken [STI]; Schiffstation [BLS]) und übergeordnetem Strassennetz (Kantonsstrasse Thun – Gunten – Interlaken).

siehe Genehmigung AGR

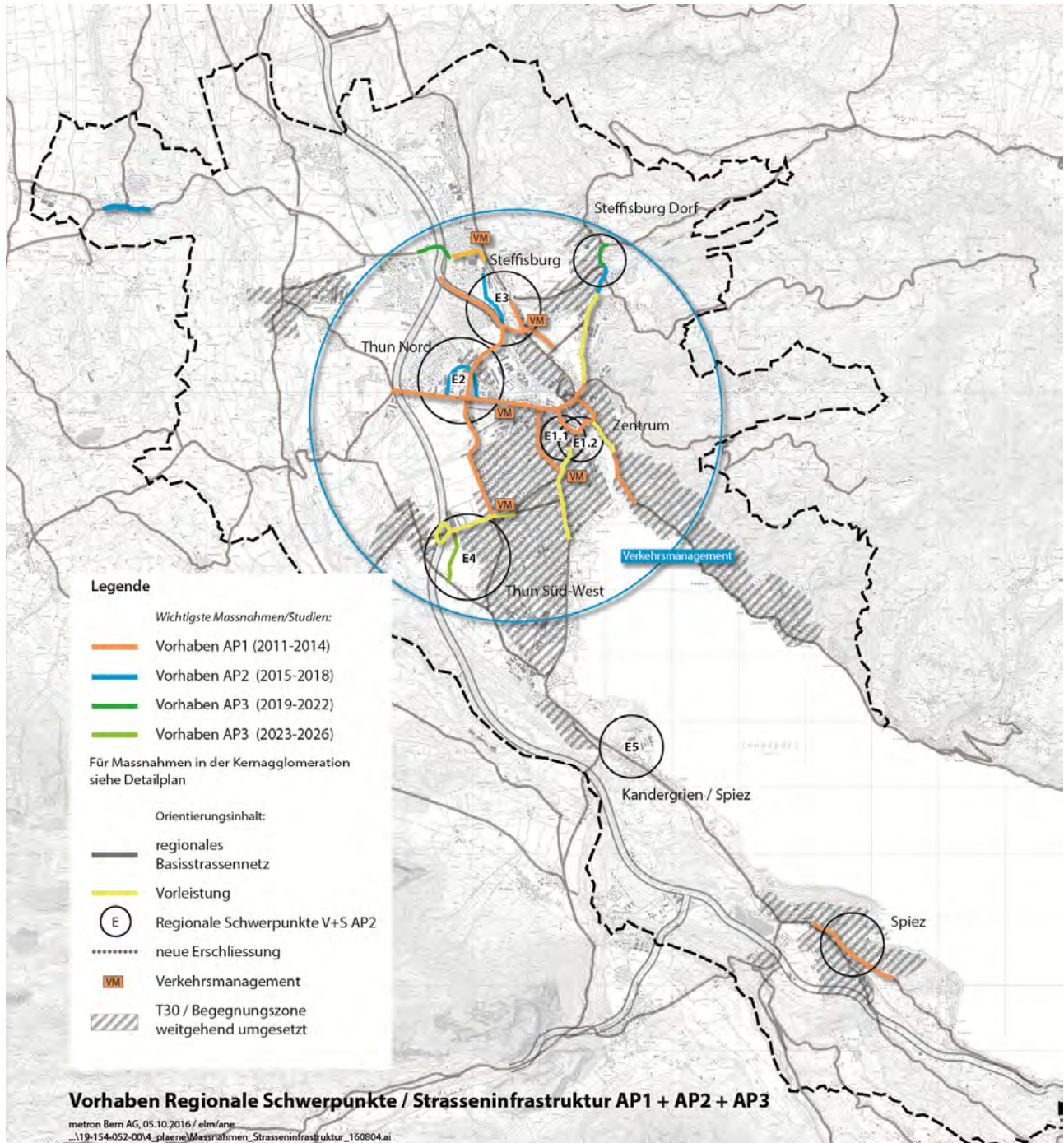


# Massnahmenblätter Verkehr

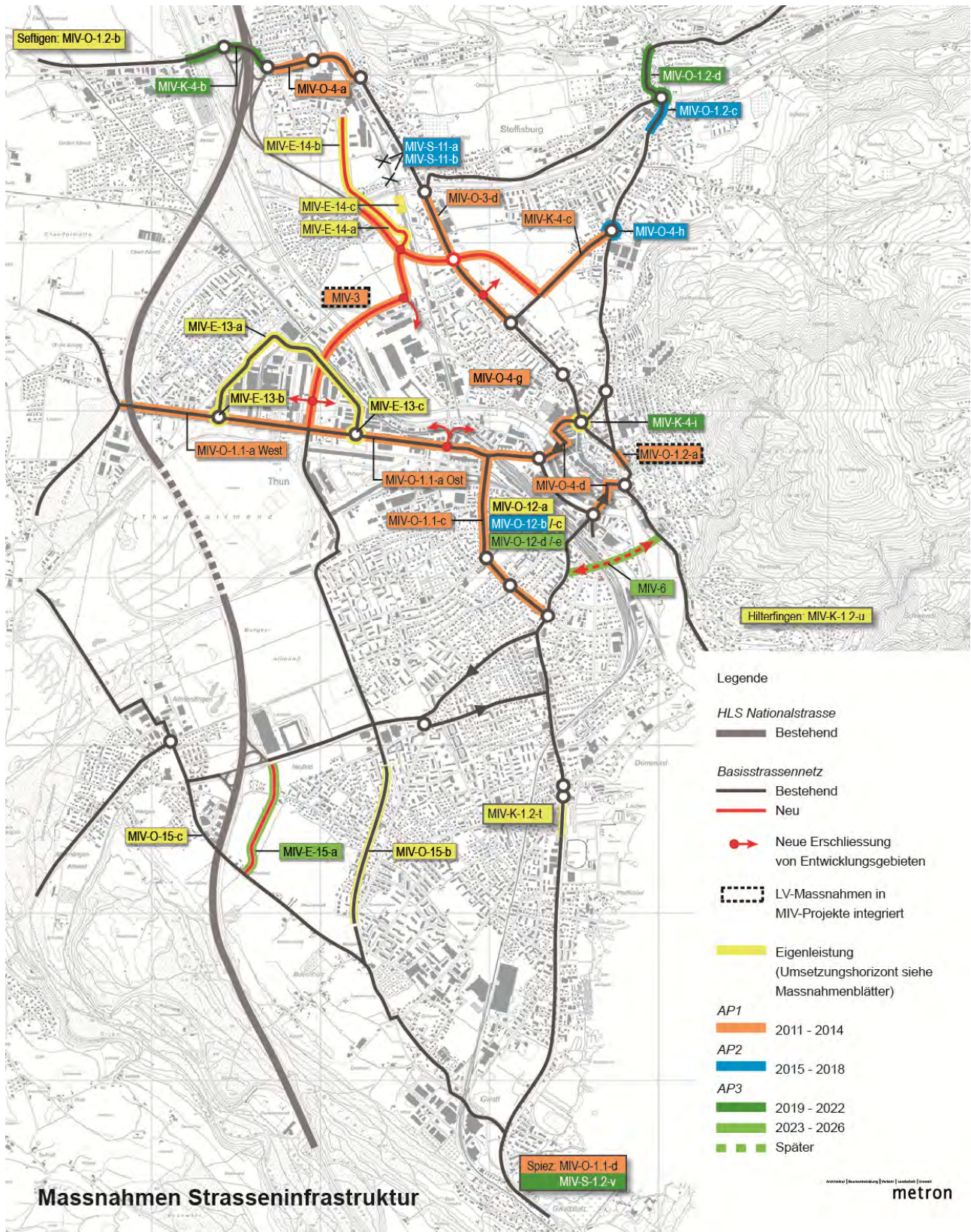
## Übersichtskarte Massnahmen



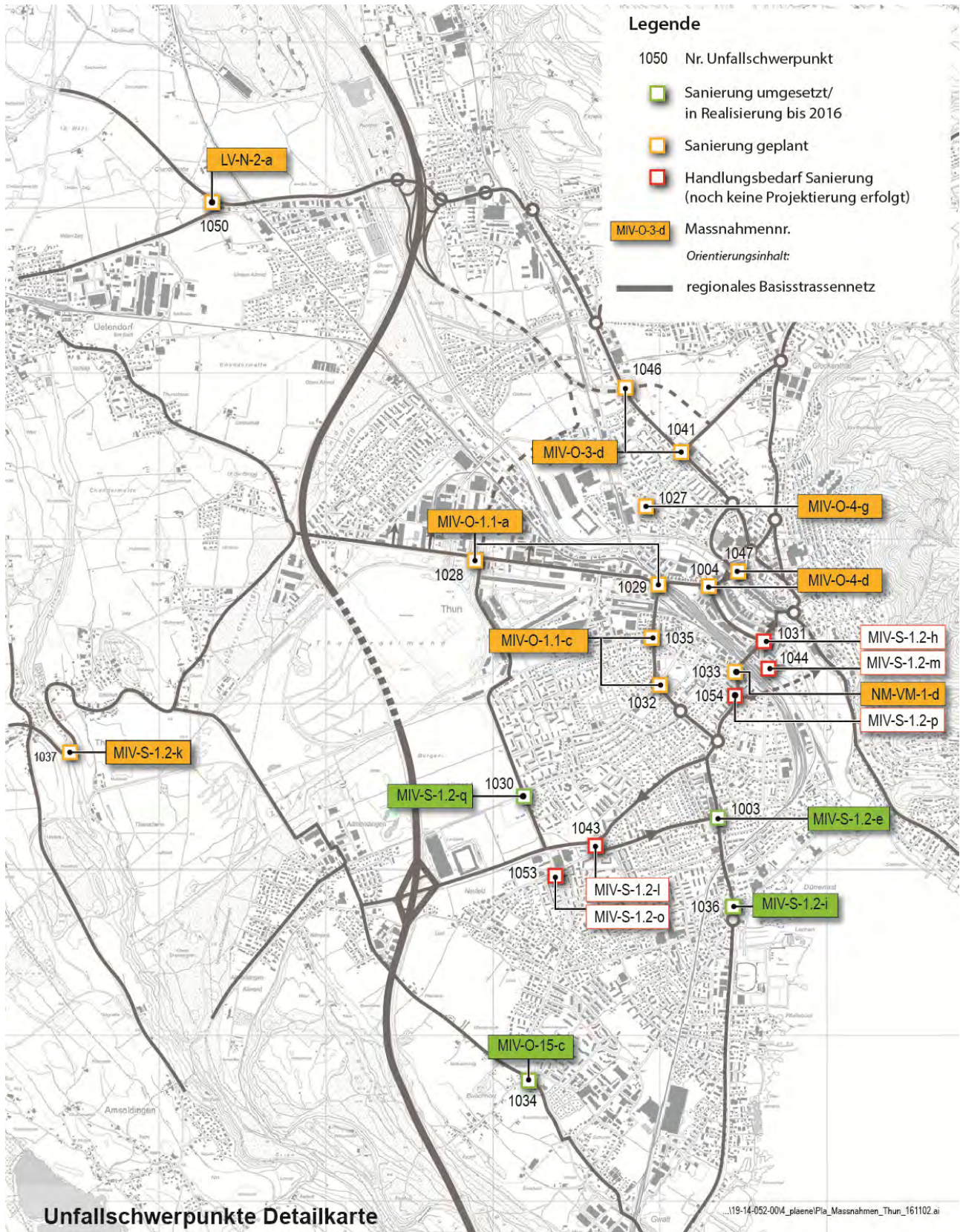
# Übersichtskarte Vorhaben Kantonale und regionale Entwicklungsgebiete / Strasseninfrastruktur



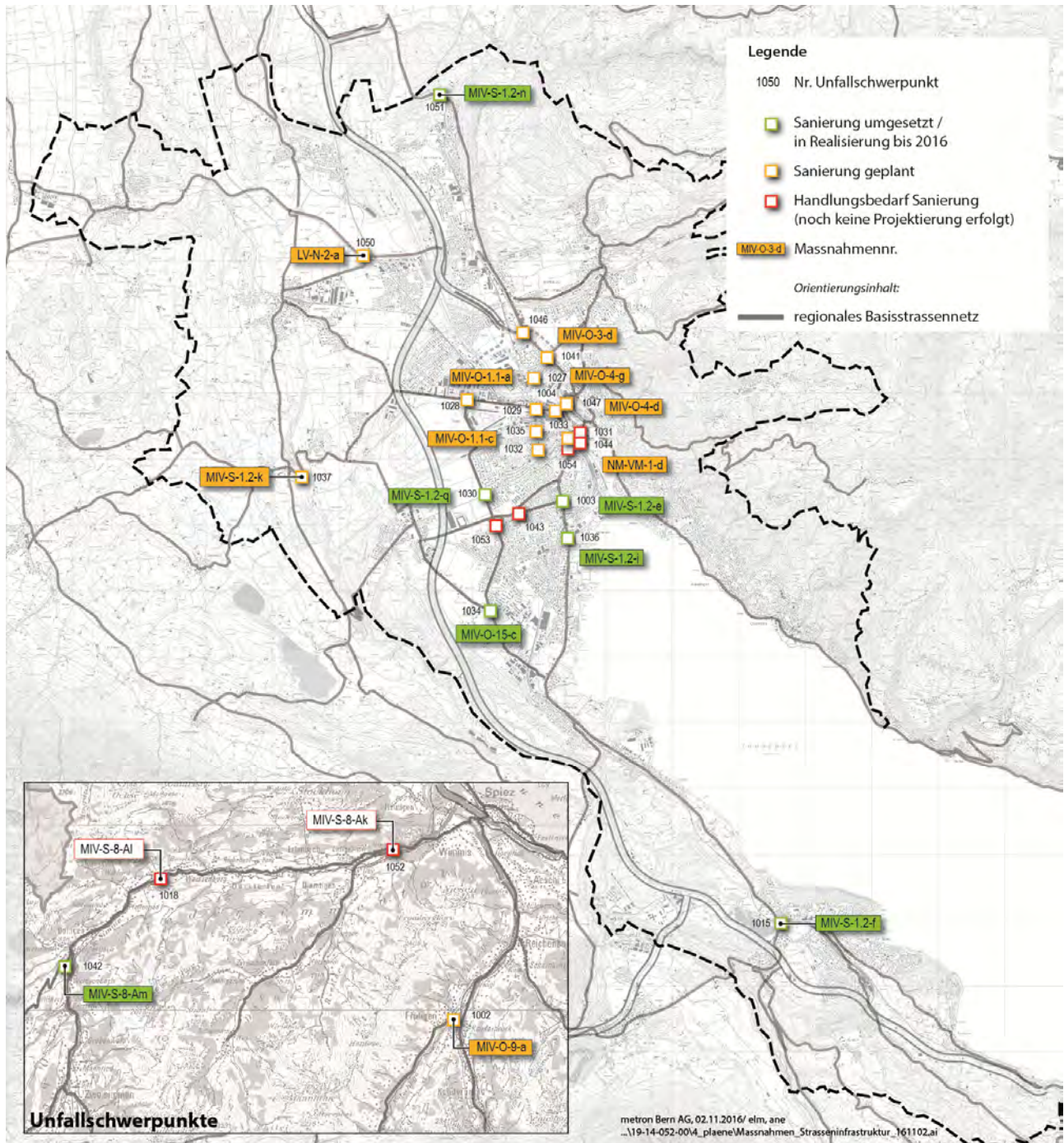
### Detailplan Massnahmen Strasseninfrastruktur



### Detailplan Unfallschwerpunkte (in AP3 + RGSK2)

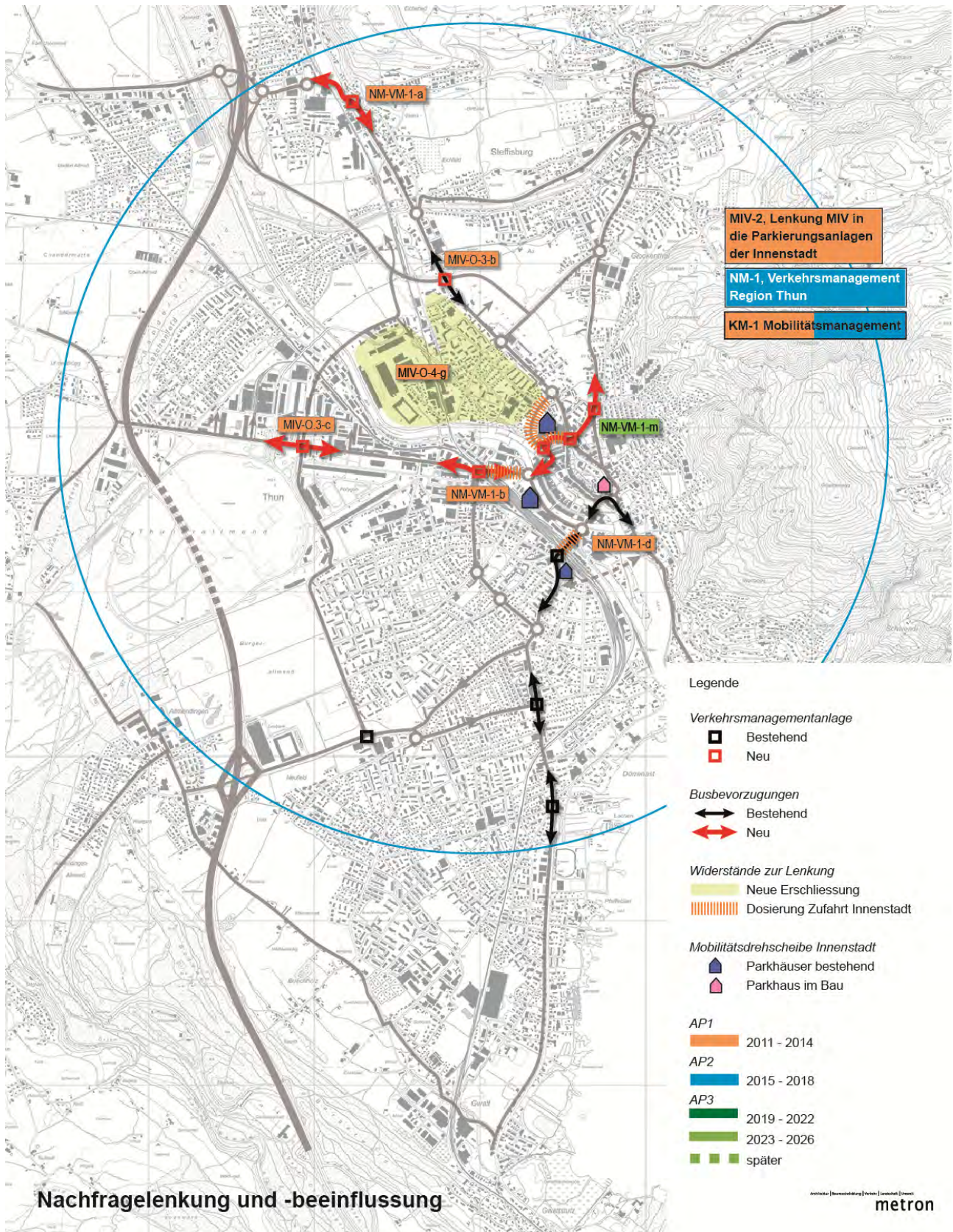


## Übersichtskarte Unfallschwerpunkte (in RGSK2)

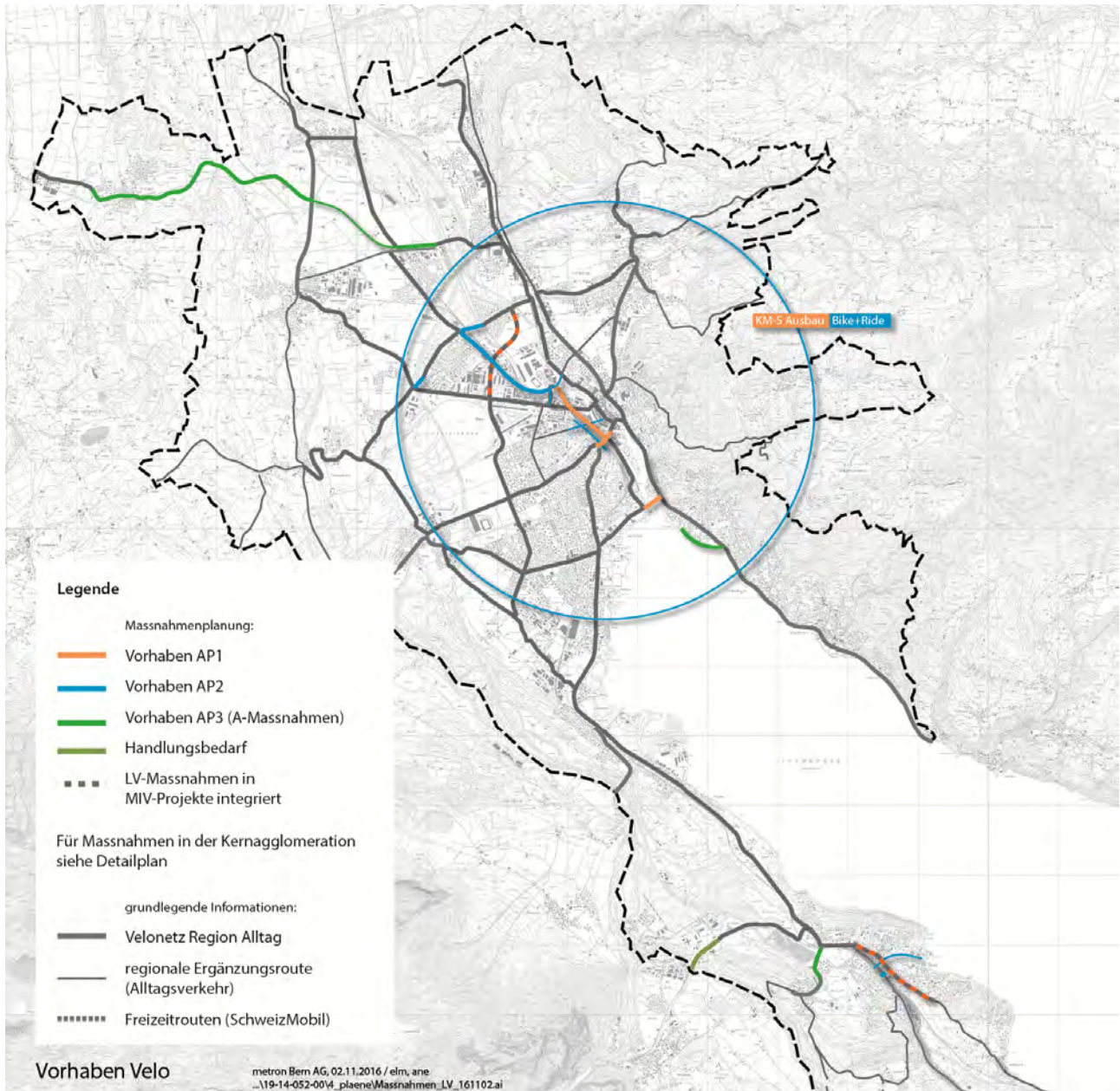


Eine Darstellung der Ermittlung von Unfallschwerpunkten sowie eine Übersicht zu allen Unfallschwerpunkt im RGSK Thun-Oberland West mit Hinweisen zum Bearbeitungs- bzw. Umsetzungsstand der Sanierung befindet sich im Anhang A.

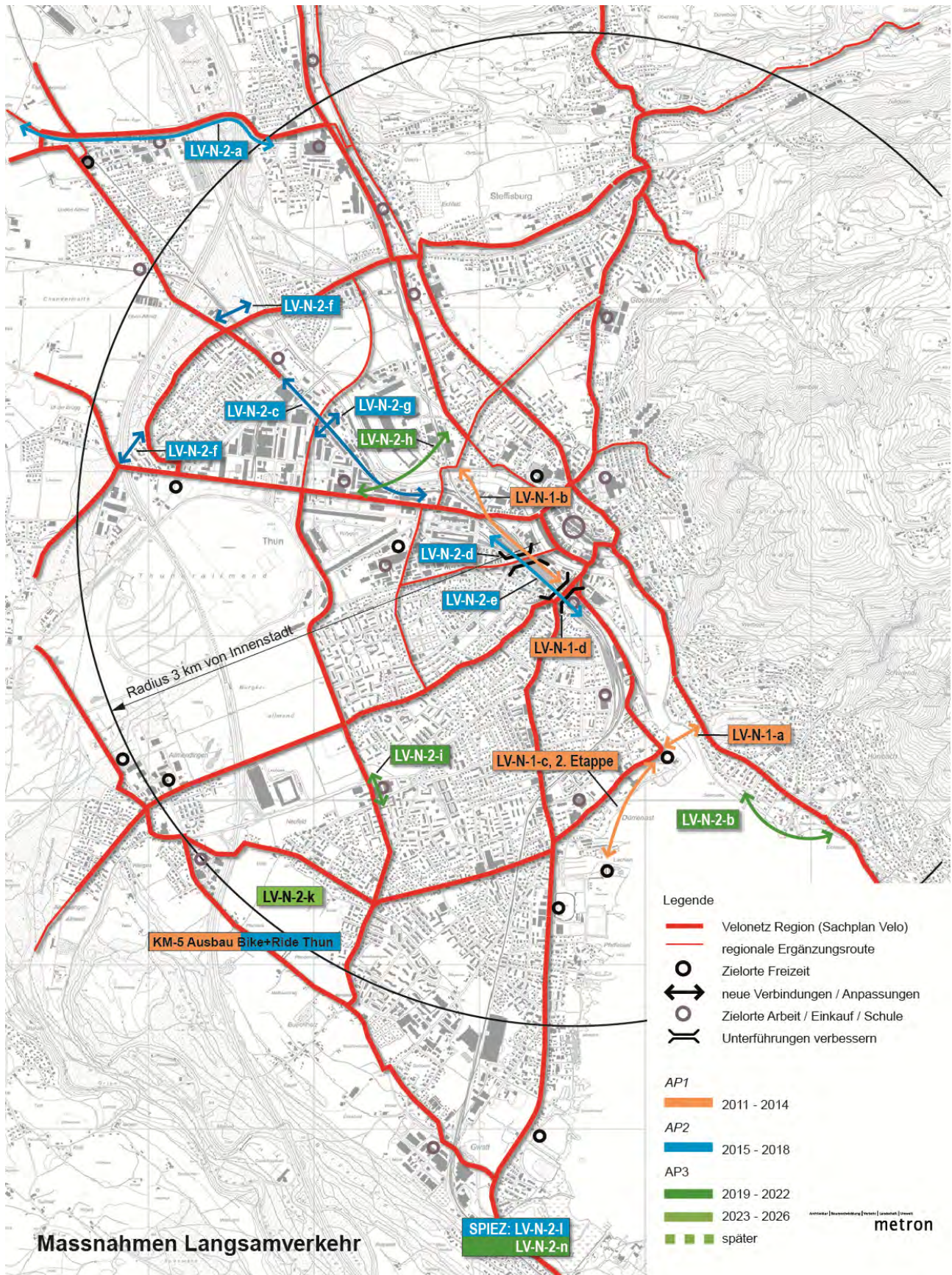
# Detailplan Nachfragelenkung und Beeinflussung



# Übersichtskarte Vorhaben Velo- und Fussverkehr "Velonetz Region Alltag"



# Detailplan Vorhaben Velo- und Fussverkehr





# Massnahmenblätter Motorisierter Individualverkehr (MIV)

<b>Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: A-Projekte</b>		<b>MIV-1.1</b>						
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		<input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.002 + 942.003						
<b>Zielsetzung</b>								
Durch gestalterische und bauliche Massnahmen soll der Verkehrsfluss des MIV verstetigt und verlangsamt werden, um die Lärm-, Luftbelastung sowie die Trennwirkung der Strasse innerhalb der Ortschaft zu reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit zu verbessern.								
<b>Massnahmen Agglomerationsprogramm: A1-Projekte</b>								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
				'11-'14	'15-'18	A	B	C
				'19-'22	'23-'26	ab '27		
MIV-O-1.1-a	Thun, Umgestaltung Allmendstrasse (Nr.942.002), Teil saniert (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-f) (auf Strecke liegen die Unfallschwerpunkte 1028 + 1029)	Stadt Thun	2.6	X	18			
MIV-O-1.1-c	Thun, Umgestaltung Jungfraustrasse – Stockhornstrasse (Nr.942.002) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-g) (auf Strecke liegen die Unfallschwerpunkte 1032+1035)	Stadt Thun	1.1	X	18			
MIV-O-1.1-d	Spiez, Umgestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergplatz (Nr. 942.003)	OIK I	4.3	X	18			
<b>Vorgehen</b>								
1. Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen 2. Umsetzung der Projekte								
<b>Beteiligte Stellen</b>		<b>Federführung</b>						
Region ERT, Spiez		OIK I / Thun						

<b>Realisierung</b>		
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>		<b>Infrastruktur</b>
AP1 Fr. 8 Mio.		<b>Total</b> 100 % Fr.
AP2 Fr. Mio. --		Anteil Bund % Fr.
AP3 Fr. Mio. --		Anteil Kanton % Fr.
		Anteil Gemeinde % Fr.
Kostenstand 2010, exkl. MwSt.		
<b>Stand der Koordination</b>		<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>
<input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen		--
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b>		
- Massnahmenblätter NM-1 - MIV-O-1.1-c Abhängigkeit mit Arealentwicklung Bahnhof West → E1.2 (AP3-Bericht Kap. 3.3) - MIV-O-1.1-d Koordination mit Fussgängerquerverbindung Bahnhofgebiet - Seebucht → LV-S-2-I		

<b>Zeitplan / Meilensteine</b>
- Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:

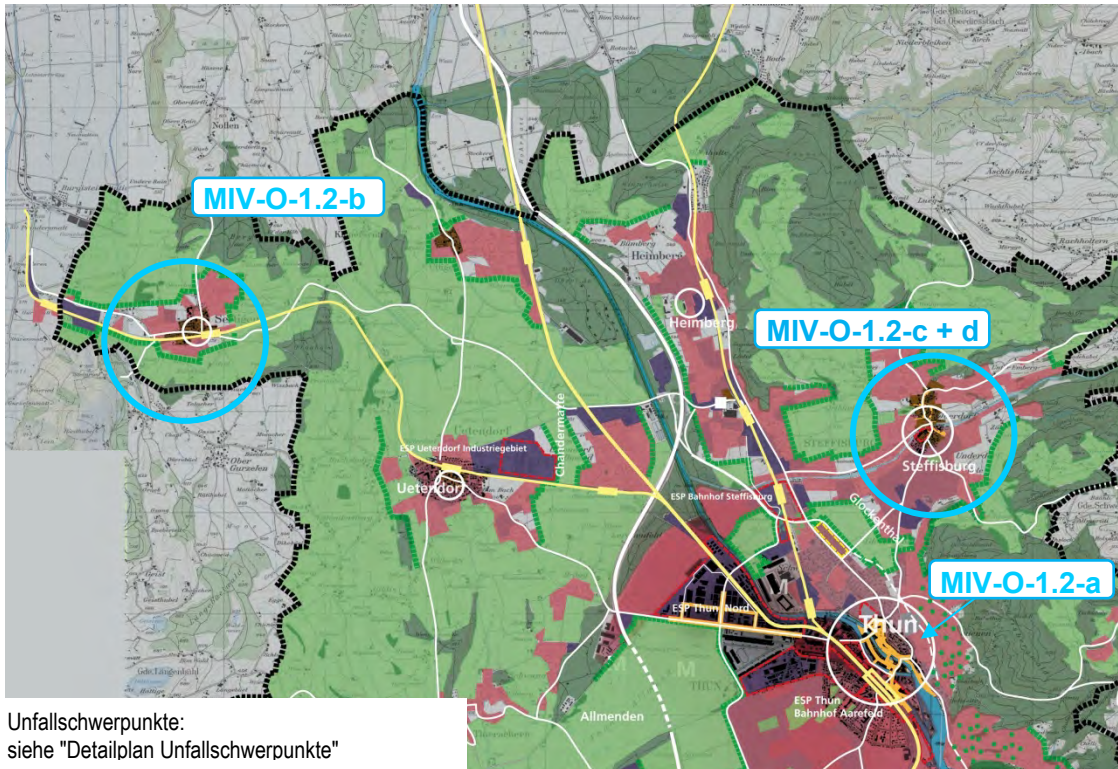
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
--	----------------------------	----------------------------	----------------------------

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b>
Die Massnahmen verbessern die Verträglichkeit auf dem HVS Netz, erhöhen die Verkehrssicherheit (weniger schwere Unfälle) und schaffen bessere Bedingungen für den strassengebundenen ÖV und den Fuss- und Veloverkehr. Durch eine Stärkung des ÖVs und des Fuss- und Veloverkehrs kann die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden. In Kombination mit einer attraktiveren Gestaltung wird die Lebensqualität für die BewohnerInnen verbessert.
<b>Bewertung</b>
Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

<b>Sonstiges</b>		
<b>Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM</b>		
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>
Thun, Allmendstrasse	7'300 - 13'400	10'300 - 16'600
Thun, Stockhornstrasse / Jungfraustrasse	2'400 - 5'500	4'500 - 7'100
<b>Bemerkungen / Hinweise</b>		
- MIV-O-1.1-a: Thun, Umgestaltung Allmendstrasse wurde aufgeteilt in drei Teilprojekte: Teil Guisanplatz - Allmendunterführung teilsaniert (weiterhin einseitiges Trottoir); Allmendunterführung bis Knoten Bypass (Beginn 2015); Knoten Bypass bis Lerchenfeld (Beginn 2018); Unfallschwerpunkt Knoten 1028 Allmendstrasse/General-Wille-Strasse (Teil Bypass: Federführung OIK I) und 1029 Allmendstrasse/Stockhornstrasse; Sofortmassnahmen werden aufgrund Unfallschwerpunkt geprüft.		
- MIV-O-1.1-c: Thun, Umgestaltung Jungfraustrasse – Stockhornstrasse: (Beginn 2018); Sofortmassnahmen werden aufgrund Unfallschwerpunkte 1032 + 1035 Jungfraustrasse/Pestalozzistrasse geprüft.		
<b>Grundlagendokumente</b> (Stand 2010):		
- Kantonales Strassenbauprogramm		
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun September, 2002		
- Agglomerationsprogramm Thun, 2007 (Massnahmenpaket 1)		
- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M1)		
- Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009		
- Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009		
- Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010		
- TBA, Analyse Unfallschwerpunkte Stadt Thun und Umgebung, Unfalldaten 2011 - 2013 (Stand 20. Oktober 2014)		

**Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: weitere Projekte Agglomeration** **MIV-1.2**

- Im Agglomerationsperimeter
- Im übrigen RGSK-Perimeter
- Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1.+ 2. Generation  
Prüfbericht Bund Nr. 942.002 + 942.003/0942.2.085 + 0942.2.008 +0942.2.009



**Zielsetzung**

Durch gestalterische und bauliche Massnahmen soll der Verkehrsfluss des MIV verstetigt und verlangsamt werden, um die Lärm-Luftbelastung sowie die Trennwirkung der Strasse innerhalb der Ortschaft zu reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit zu verbessern.

Seftigen: Die Verkehrssicherheit auf der Ortsdurchfahrt soll insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden (Handlungsbedarf aufgrund Analyse der Standards des Kantons).

Steffisburg: Die Ortsdurchfahrt soll im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzept den veränderten Ansprüchen an den Strassenraum angepasst werden (Erhöhung der Verträglichkeit, Strassenraumgestaltung als Teil des Ortszentrums). Im Unterdorf (Dükerweg) bestehen Bauabsichten von Privaten, die eine Koordination mit der Kantonsstrasse erfordern (siehe Massnahmenblatt S-3A - Umstrukturierungsgebiete).

Spiez: Bei der Sanierung des Knotens Gwattstutz soll die Verkehrssicherheit insbesondere für den querenden Fussverkehr erhöht werden (Handlungsbedarf aufgrund Analyse der Standards des Kantons).

Unfallschwerpunkte: Die Sicherheit ist zu erhöhen.

**Massnahmen**

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						A	B	C
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27				
MIV-O-1.2-a	Thun, Burgstrasse (Radstreifen Lautorstutz) (Nr. 942.002, Eigenleistung)	OIK I	2.5	X	18			
MIV-O-1.2-b	Seftigen, Umgestaltung Ortsdurchfahrt (Kosten ohne Bahn) (Nr. 942.003+0942.2.085, Eigenleistung)	OIK II	4.0		X	19-22		
MIV-O-1.2-c	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt Unterdorfstrasse (Nr. 0942.2.008)	OIK I	2.0		X	19-22		
MIV-O-1.2-d	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Oberdorfstrasse (Nr. 0942.2.009)	OIK I	1.0			X		
MIV-S-1.2-v	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	OIK I	0.8		X	X		

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3	B	C
				'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27
<b>Unfallschwerpunkte</b>								
MIV-S-1.2-h	Thun, Sanierung Maulbeerkreisel (Bahnhofstrasse/Aarestrasse) (Unfallschwerpunkt 1031)	Thun	H					
MIV-S-1.2-i	Thun, Sanierung Kreisel Talackerstrasse/Hohmadstrasse (Unfallschwerpunkt 1043)	Thun	H					
MIV-S-1.2-m	Thun, Sanierung Bahnhofplatz (Unfallschwerpunkt 1044) Sanierung im Rahmen Planung ESP Bahnhof Thun	Thun	H					
MIV-S-1.2-o	Thun, Sanierung Kreisel Burgerstrasse/Talackerstrasse (Unfallschwerpunkt 1053)	Thun	H					
MIV-S-1.2-p	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstrasse/Seefeldstrasse/Klosestrasse (Unfallschwerpunkt 1054) Sichtweiten prüfen	OIK I	1.0			X		
<b>Eigenleistungen Unfallschwerpunkte</b>								
MIV-S-1.2-e	Thun, Sanierung Knoten Frutigenstrasse/Talackerstrasse (Unfallschwerpunkt 1003), umgesetzt bis 2016	OIK I	H		X bis 16			
MIV-S-1.2-f	Spiez, Sanierung Kreisel Thunstrasse/Simmatalstrasse (Unfallschwerpunkt 1015), umgesetzt bis 2016	OIK I	H		X bis 16			
MIV-S-1.2-i	Thun, Sanierung Kreisel Frutigenstrasse/Seestrasse (Unfallschwerpunkt 1036) , umgesetzt bis 2014	OIK I	H	X bis 14				
MIV-S-1.2-k	Thierachern, Sanierung Einmündung Dorfstrasse/Mülimatt (Unfallschwerpunkt 1037)	OIK I	1.1		X bis 17			
MIV-S-1.2-n	Heimberg, Sanierung Einmündung Bernstrasse (im Cheer) (Unfallschwerpunkt 1051), umgesetzt bis 2016	OIK I	H		X bis 16			
MIV-S-1.2-q	Thun, Sanierung Kreisel Länggasse/Burgerstrasse (Unfallschwerpunkt 1030) Sichtweitenverbesserung und Optimierung Beleuchtung, umgesetzt bis 2016	Thun	H		X bis 16			
<b>Eigenleistungen weitere Massnahmen</b>								
MIV-K-1.2-t	Thun, Busspur Gwattstrasse vor Holiday-Kreisel	OIK I	0.3		X			
MIV-K-1.2-u	Hilterfingen, Sanierung Chartreuse-Kreuzung	OIK I	1.5		X			
<b>Beteiligte Stellen</b> Region ERT, OIK I, OIK II, Thun, Steffisburg, Seftigen, BLS		<b>Federführung</b> Siehe oben						

H = Handlungsbedarf, die Kosten liegen nach Erarbeitung der Massnahmen vor.

**Vorgehen**

1. Burgstrasse Thun: Projekt zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen, Strassenplan erarbeiten
2. Seftigen: Strassenplan erarbeiten, nach erfolgreicher Prioritätenfestlegung im Rahmen der Standards. Projektanbahnung mit laufenden Planungen der Gemeinde (Entwicklung Ortskern, kommunale Richtplanung) und der BLS (vgl. Abhängigkeiten)
3. Steffisburg: Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeiten. Koordination mit laufenden Planungen der Gemeinde (Studienauftrag Dükerweg, UeO Areal Dükerweg) Studienauftrag im Oberdorf.

**Unfallschwerpunkte**

1. Prüfung von Sofortmassnahmen
2. Knoten überprüfen, ob weiterer Handlungsbedarf besteht / Fussgängersicherheit, Velosicherheit
3. Projekt erarbeiten und zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen, Strassenplan erarbeiten

Realisierung	
<b>Kosten</b> (exkl. Massnahmen mit Handlungsbedarf)	
AP1	Fr. 2.5 Mio. Burgstrasse
AP2	Fr. 2.0 Mio. Steffisburg Unterdorf Fr. 4.0 Mio. Eigenleistungen - Seftigen
AP3	Fr. 1.8 Mio. Steffisburg Oberdorf, Spiez Gwattstutz Fr. 1.0 Mio. Sanierung Unfallschwerpunkte (Frutigenstr.) (Weitere Kosten noch nicht bekannt) Fr. 2.9 Mio. Eigenleistung OIK I in Thun, Thierachern, Hilterfingen
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	

	Infrastruktur	
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>Fr.</b>
Anteil Bund	0 %	Fr.
Anteil Kanton	0 %	Fr.
Anteil Gemeinde	0 %	Fr.

Stand der Koordination	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)
<input checked="" type="checkbox"/> Handlungsbedarf (Unfallschwerpunkte)	MIV-O-1.2-d: 1-2 Unfallschwerpunkte
<input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (Steffisburg, Spiez)	MIV-S-1.2-v: 1-2 MIV-S-1.2-h/-l/-m/-o: H
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (Seftigen)	MIV-S-1.2-p: 2
<input type="checkbox"/> Festsetzung	
<input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	

**Abhängigkeiten / Zielkonflikte**

Seftigen: Im Rahmen der Standarduntersuchung des Kantons wurde in Seftigen ein Handlungsbedarf für die Ortsdurchfahrt neu bestätigt (Ortsdurchfahrt, Schulwegsicherheit).

Im Zusammenhang mit der Ortsplanung und den Planungen der BLS wurde ein Konzeptplan zum Um- und Ausbau der Bahninfrastruktur, der Kantonsstrasse inkl. der flankierenden Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt und der Neuorganisation der Quartierserschliessung (insbesondere neuer Entwicklungsgebiete im Ortszentrum) erarbeitet. Federführung TBA-OIK II, Einwohnergemeinde und BLS Netz AG.

Abhängigkeit zum Ausbau der Bahninfrastruktur (Massnahmenblatt ÖV-8, Nr. ÖV-Reg-8-b) Verlängerung Perron auf 220m ca. 2020, Doppelspurausbau ca. 2030. Lagen/Standorte/Abmessungen sind definiert und die Auswirkungen auf Siedlungsentwicklung, Kantonsstrasse und Quartierserschliessung sind bekannt; Die Sanierung der Ortsdurchfahrt erfolgt erst, wenn die Frage der Haltestelle BLS geklärt ist.

Die Massnahmen werden in den laufenden Planungen der Gemeinde eng aufeinander abgestimmt: Erarbeitung eines kommunalen Richtplans (insb. Siedlungsentwicklungsgebiete mit Definition der Qualitätsanforderungen, Entwicklung Ortskern, Erschliessungsnetz, Landschaftsräume).

Steffisburg: Bei der Unterdorfstrasse besteht eine starke Abhängigkeit mit den Bauabsichten auf dem Areal im Unterdorf (S-3A Nr.4) Dükerweg Gschwend-Areal). Die Erschliessung, die Strassenraumgestaltung und der Städtebau erfordern eine Koordination der beiden Vorhaben. Es besteht die Chance, einen qualitativ hochwertigen Zentrumsraum im Unterdorf zu realisieren. Aufgrund der Nutzungsdichte, sowohl in städtebaulicher wie auch in verkehrlicher Hinsicht, ist eine Koexistenzlösung im Strassenraum anzustreben.

Auf der Oberdorfstrasse wurde der Handlungsbedarf aus der Schwachstellenanalyse ermittelt, angrenzende Gemeindestrassen sind in der Konzepterarbeitung miteinzubeziehen. Die Substanzerhaltung der Strasse wurde bereits gemacht. Defizite bestehen u.a. in der Querbarkeit und der Aufenthaltsqualität. Ein starker Zusammenhang besteht zur baulichen Entwicklung des Oberdorfs (Untersuchung durch Gemeinde).

Unfallschwerpunkte Stadt Thun: Die Stadt Thun erarbeitet zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept. Für die Unfallschwerpunkte werden in Abhängigkeit der Ergebnisse aus dem Gesamtverkehrskonzept Massnahmen definiert. Sofortmassnahmen zur Entschärfung der Situation werden umgehend geprüft und umgesetzt.

**Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen**

- Eingabe Vorprojekt beim Bund:
- geschätzter Baubeginn:
- geschätzte Inbetriebnahme:

**Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)**       A     B     C

Beurteilung
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>WK1: Verbesserung und Attraktivierung der LV-Verbindungen im Ortsbereich. In Abhängigkeit mit weiteren Massnahmen im Bereich des Bahnhofs erhöht sich die Erreichbarkeit des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr (Umsteigeplattform).</p> <p>WK2: Verbesserung der Siedlungsdichte im Umfeld des Bahnhofs durch die Entwicklung von drei grösseren Gebieten.                      Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Aufwertung des Ortskerns im Bahnhofumfeld und durch Erneuerung/Verdichtung der angrenzenden Bauten.</p> <p>WK3: Verstetigung, Niedriggeschwindigkeit und Koexistenz von LV und MIV auf der Ortsdurchfahrt und den angrenzenden Strassen und Plätzen.</p> <p>WK4: Verminderung der Flächenbeanspruchung durch Siedlungsverdichtung.</p>

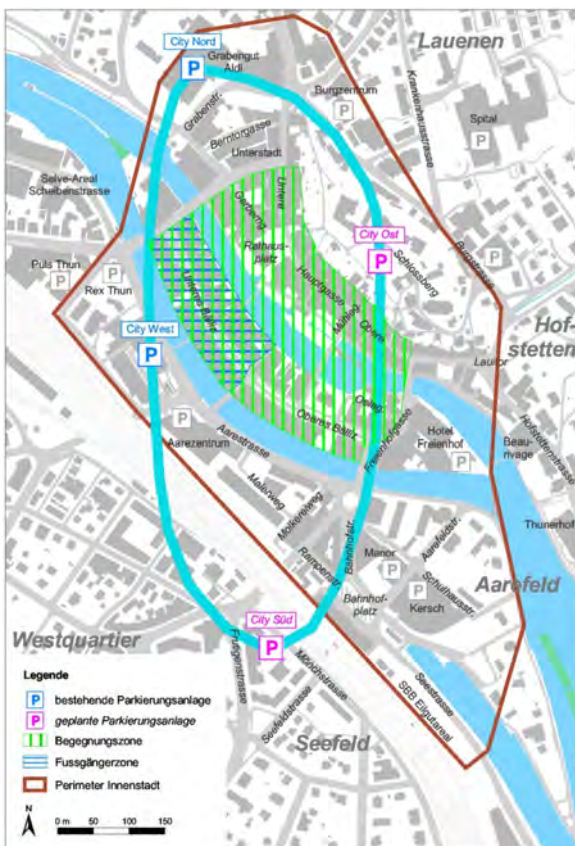
Sonstiges															
<p><b>Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;"><u>DWV Ist 2012</u></th> <th style="text-align: center;"><u>DWV Prognose 2030</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Thun, Burgstrasse</td> <td style="text-align: center;">12'100 - 13'600</td> <td style="text-align: center;">19'900 - 20'600</td> </tr> <tr> <td>Steffisburg, Oberdorfstrasse</td> <td style="text-align: center;">12'000</td> <td style="text-align: center;">15'000</td> </tr> <tr> <td>Steffisburg, Unterdorfstrasse</td> <td style="text-align: center;">10'700</td> <td style="text-align: center;">14'600</td> </tr> <tr> <td>Seftigen, Ortsdurchfahrt</td> <td style="text-align: center;">7'500 (DTV, 2015)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>	Thun, Burgstrasse	12'100 - 13'600	19'900 - 20'600	Steffisburg, Oberdorfstrasse	12'000	15'000	Steffisburg, Unterdorfstrasse	10'700	14'600	Seftigen, Ortsdurchfahrt	7'500 (DTV, 2015)	
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>													
Thun, Burgstrasse	12'100 - 13'600	19'900 - 20'600													
Steffisburg, Oberdorfstrasse	12'000	15'000													
Steffisburg, Unterdorfstrasse	10'700	14'600													
Seftigen, Ortsdurchfahrt	7'500 (DTV, 2015)														
<p><b>Bemerkungen / Hinweise -</b></p>															
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun September, 2002</li> <li>- Agglomerationsprogramm Thun, 2007 (Massnahmenpaket 1)</li> <li>- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M1)</li> <li>- Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009</li> <li>- TBA, Arbeitshilfe Standards Kantonsstrasse, 2011</li> <li>- Konzeptplan Entwicklung Verkehrsinfrastruktur Seftigen, 21. Dezember 2011 (Seftigen)</li> <li>- Kommunalen Richtplan, Entwurf vom 5. März 2012 (Stand Mitwirkung) (Seftigen)</li> <li>- Steffisburg: Studienauftrag Dükerweg, 2013, Studienauftrag Dükerweg 2015</li> <li>- TBA, Analyse Unfallschwerpunkte Stadt Thun und Umgebung, Unfalldaten 2011 - 2013 (Stand 20. Oktober 2014)</li> <li>- TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014)</li> <li>- TBA OIK II, Gemeinde Seftigen, BLS Netz AG, Entwicklung Verkehrsinfrastruktur Seftigen, Variantenbeurteilung und Konzeptplan, Bericht zweite Bearbeitungsphase 14. April 2014</li> </ul>															

<b>Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun</b>		<b>MIV-2</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.005 <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter																	
<b>Zielsetzung</b> - Lenkung des MIV von den Einfallsachsen direkt in die Parkierungsanlagen, möglichst ohne Querung der Innenstadtbrücken - Abbau der Dominanz des MIV in der Innenstadt																	
<b>Massnahme MIV-O-2 Thun, Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun (A1-Projekt)</b> - Parkleitsystem (942.005) A 1-Projekt - Schrittweise Aufheben der oberirdischen PP in der Innenstadt im Zusammenhang mit den neu zu erstellenden Parkhäusern Parking Schlossberg (City Ost) und Bahnhof-Parking (City Süd) - Ergänzung Parkhäuser zu intermodalen Schnittstellen (Mobilitätsdrehscheiben)																	
<b>Priorisierung</b> <input checked="" type="checkbox"/> A1 ('11-'14)       <input checked="" type="checkbox"/> A2 ('15-'18) 2018 Realisierung       A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)																	
<b>Vorgehen</b> 1. Projektierung Parkleitsystem (Vorprojekt 2010 eingereicht) 2. Integration in Gesamtkonzept Parkierung Massnahmenblatt KM-3																	
<b>Beteiligte Stellen</b> Region ERT, OIK I		<b>Federführung</b> Thun															
<b>Realisierung</b>																	
<b>Kosten gesamte Massnahmen Fr. 2.78 Mio.</b> <table border="1" style="float: right; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th style="text-align: left;">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Total</b></td> <td style="text-align: center;">%</td> <td><b>2.78 Mio. Fr.</b></td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>875'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>					Infrastruktur	<b>Total</b>	%	<b>2.78 Mio. Fr.</b>	Anteil Bund	%	875'000 Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
		Infrastruktur															
<b>Total</b>	%	<b>2.78 Mio. Fr.</b>															
Anteil Bund	%	875'000 Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
AP1 Fr. 2.78 Mio. AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. --  Kostenstand 2016, exkl. MwSt.																	
<b>Stand der Koordination:</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen		<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b> --															
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> - Voraussetzung ist der Bau der Parkhäuser City Ost und City Süd. Eine Vereinbarung mit Innenstadt-Genossenschaft Thun (IGT) ist erfolgt. - Massnahmenblätter: KM-W-1, KM-P-1																	
<b>Zeitplan / Meilensteine AP1-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)</b> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: 2010 - geschätzter Baubeginn: Bahnhof-Parking/City Süd: 2014, Parking Schlossberg/City Ost: 2017 - geschätzte Inbetriebnahme: Bahnhof-Parking/City Süd: 2016, Parking Schlossberg/City Ost: 2019																	
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																	

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>Durch Lenkung kann eine Reduktion der MIV-Fahrten auf den Aarequerungen der Innenstadt erreicht werden und es entsteht weniger Suchverkehr. Die Innenstadt wird weniger stark belastet, wodurch die Lärm- und Luftbelastung gesenkt und die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt verbessert wird.</p>
<p><b>Bewertung</b></p> <p>Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorgehen Aufhebung der öffentlichen Parkplätze: <i>Vorgehen beschreiben nach Mitwirkung</i></li> <li>- Das Bahnhof-Parking City Süd wurde 2016 fertiggestellt.</li> </ul>
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002</li> <li>- Agglomerationsprogramm Thun, 2007 (Massnahmenpaket 1)</li> <li>- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M2)</li> <li>- Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009</li> <li>- Vorprojekt Parkleitsystem Stadt Thun, PLS, November 2009, (Nov. 2010 von Stadt Thun zu Händen des Bundes eingereicht)</li> <li>- Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009</li> <li>- Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010</li> <li>- Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015, Volkswirtschaftsdirection des Kantons Bern, beco, 2010 (Massnahme P3)</li> <li>- Parkraumkonzept der Stadt Thun, 16. Juni 2012 (Vorabzug 09. März 2012) (Karte Übersicht Parkhausring)</li> </ul>

### Übersicht Parkhausring sowie Begegnungs- und Fussgängerzone



Auszug Bericht Parkraumkonzept der Stadt Thun, 25. November 2012, Abb. 1



<b>Zubringer A6 / Bypass Thun Nord</b>						<b>MIV-3</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		<input checked="" type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation Prüfbericht Bund Nr. 942.006 + 942.008						
<b>Zielsetzung</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entlastung der Innenstadt und der Bernstrasse</li> <li>- Bessere und direkte Erschliessung der grossen Entwicklungsgebiete ESP Thun Nord, ESP Bahnhof Steffisburg, Gewerbegebiet Schwäbis</li> <li>- Verbesserte Zufahrt von der A6 zum rechten Seeufer</li> </ul>								
<b>Massnahmen: A1-Projekte</b>								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
				'11-'14	'15-'18	A	B	C
					'19-'22	'23-'26	ab '27	
MIV-O-3-a	Agglomeration, Bypass Thun Nord (Nr. 942.008) - Verlängerung der Kantonsstrasse bis zur Stockhornstrasse - Neue Strasse und neue Brücke vom Autobahnezubringer bis zur Allmendstrasse	OIK I	145	X	18			
MIV-O-3-b	Steffisburg, Busbevorzugung Bernstrasse (Nr. 942.006) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-h)	OIK I	in MIV-O-3-a	X	18			
MIV-O-3-c	Thun, Busbevorzugung Allmendstrasse (Lerchenfeld) (Nr. 942.006) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-f)	OIK I	in MIV-O-3-a	X	18			
MIV-O-3-d	Steffisburg, Neuorganisation Bernstrasse (Nr. 942.008) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-h; auf Strecke liegen die Unfallschwerpunkte 1041 + 1046)	OIK I	in MIV-O-3-a	X	18			
<b>Vorgehen</b>								
1. Genehmigung Strassenplan 2. Kreditbeschaffung und Realisierung								
<b>Beteiligte Stellen</b>						<b>Federführung</b>		
Region ERT, TBA FS VM, Thun, Steffisburg, Armasuisse						OIK I		
<b>Realisierung</b>								
<b>Kosten gesamtes Massnahmenbündel</b>								
AP1	Fr. 145 Mio. (Stand Nov. 2012)				<b>Infrastruktur</b>			
AP2	Fr. Mio. --				<b>Total</b>	%	<b>145 Mio. Fr.</b>	
AP3	Fr. Mio. --				Anteil Bund	%	42 Mio. Fr.	
					Anteil Kanton	%	101 Mio. Fr.	
					Anteil Gemeinde	%	2 Mio. Fr.	
Kostenstand November 2012, exkl. MwSt.								
<b>Stand der Koordination</b>					<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>			
<input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input checked="" type="checkbox"/> Umgesetzt im kantonalen Richtplan und im SNP					--			
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zwingend flankierende Massnahmen zum Bypass: MIV-4 Nr. MIV-K-4-c Stockhornstrasse Steffisburg, MIV-4 Nr. MIV-K-4-d Neues Verkehrsregime und attraktive Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt Aarequerungen, MIV-4 Nr. MIV-K-4-e Lärmschutz Bürgerallee / Westquartier Thun</li> <li>- Massnahmenblätter: ÖV -3, MIV-6, MIV-7, NM-1</li> </ul>								

**Zeitplan / Meilensteine AP1-Massnahmen: MIV-O-3-a (Bypass Thun Nord)**

- Eingabe Vorprojekt beim Bund: 2011
- geschätzter Baubeginn: Bypass im Bau seit 2013; die drei weiteren Massnahmen Baubeginn 2015
- geschätzte Inbetriebnahme: 2018 (alle Massnahmen)

**Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)**       A       B       C

**Beurteilung**

**Zweckmässigkeit und Wirkung**

- Mit dem Bypass Thun Nord soll primär die Entlastung der Innenstadt von Thun, die Entlastung der Bernstrasse in der Gemeinde Steffisburg sowie die Sicherstellung der Siedlungsentwicklung im nördlichen Gebiet der Agglomeration Thun erreicht werden:
- Entlastung der Innenstadt Thun: Mit der neuen, leistungsfähigen Aarequerung im Norden der Kernagglomeration sollen die bestehenden Aarequerungen in der Innenstadt und im Schwäbis entlastet werden. Dabei können die Wohn- und Arbeitsgebiete im Norden und Westen der Agglomeration von Thun direkt miteinander verbunden werden, ohne dass der MIV einen „Umweg“ durch die Innenstadt fahren muss.
- Entlastung der Bernstrasse: Die Entlastung der Strasse soll einerseits dadurch erreicht werden, dass der MIV Richtung Steffisburg primär über den Bypass direkt auf die Stockhornstrasse geleitet werden kann. Andererseits sollen grössere Entwicklungsgebiete (u.a. ESP Thun Nord, ESP Bahnhof Steffisburg) direkt durch den Bypass erschlossen werden können.
- Entwicklung des Agglomerationsraumes Thun Nord: Die vorgesehene Anpassung des Strassensystems bietet die Chance, die Stadtlandschaft an den Rändern der Siedlungsgebiete der Stadt Thun, sowie der Gemeinden Steffisburg und Heimberg mindestens in Teilbereichen aus einer ganzheitlichen Sicht zu formen und ihr ein Gesicht zu geben. Ein Gesicht, das auch das Thema Stadt- und Ortseingänge aufnimmt. Die vorgesehene Erweiterung des Strassensystems soll eine funktionale und stadträumliche Klärung ermöglichen, so dass auch die Orientierung im Raum wieder leichter wird.

**Bewertung**

Der Bypass Thun Nord hat einen sehr hohen Nutzen für die Region und ist Auslöser für viele flankierende Massnahmen, die insgesamt eine hohe Bedeutung für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Region haben werden.

**Sonstiges**

**Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM**

	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>
Steffisburg, Bernstrasse	13'600 - 27'200	16'200 - 20'400
Thun, Allmendstrasse	7'300 - 13'400	10'300 - 16'600

**Bemerkungen / Hinweise**

Controlling: Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

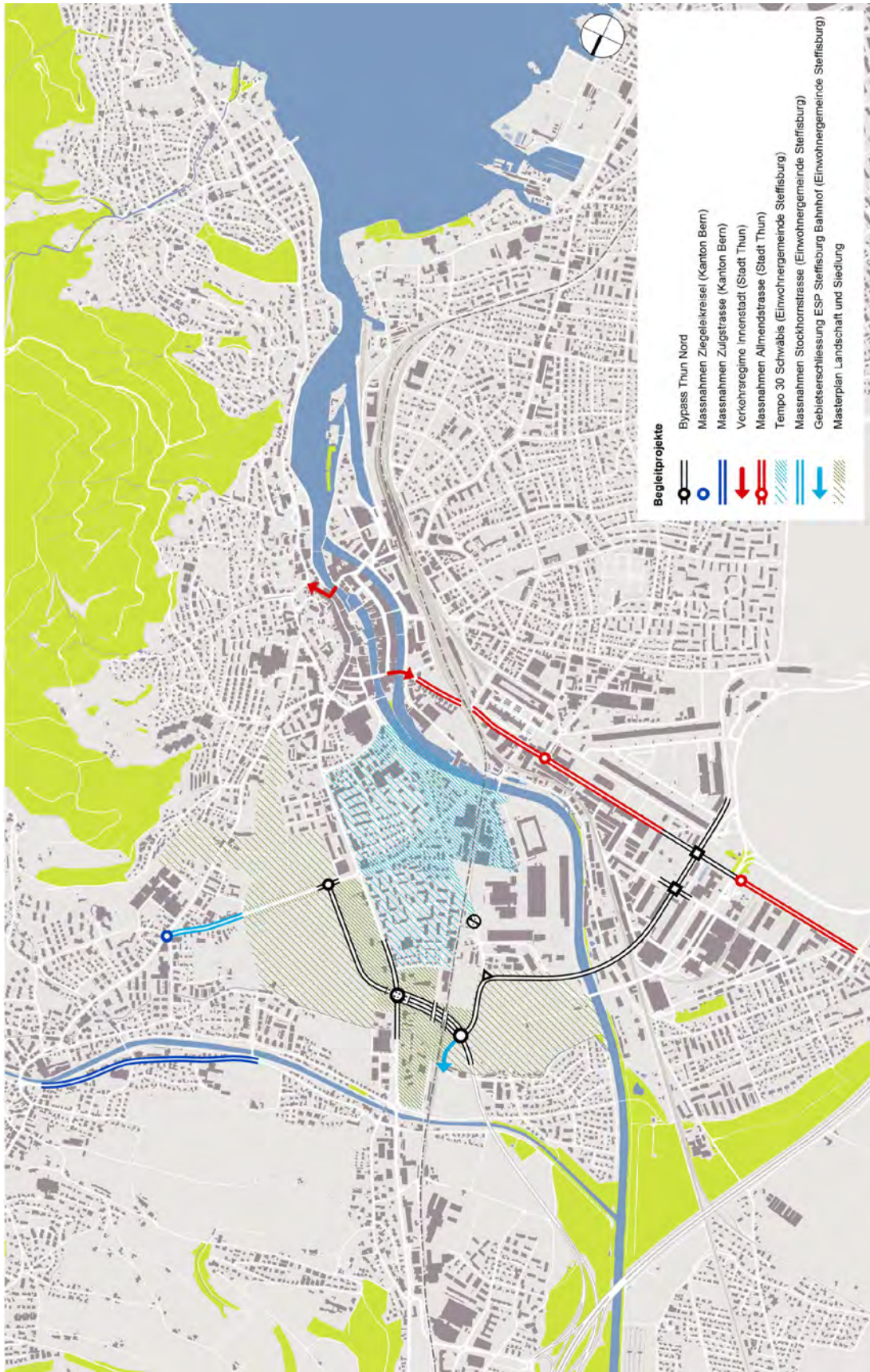
**Grundlegendokumente** (Stand Juli 2010)

- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002
- Studienauftrag Bypass Thun Nord, 2006
- Agglomerationsprogramm Thun (Massnahmenpaket 1), 2007
- Studienauftrag Neue Aarebrücke, 2008
- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M3)
- Masterplan Landschaft und Siedlung, 2009
- Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009
- Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009
- N06 / Abschnitt 40, Thun Nord, Neubau Kreisel Glättimühli, generelles Projekt, Dezember 2009
- Kantonaler Strassenplan, Entwurf 18.12.2009
- Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010

**Bypass Thun Nord**

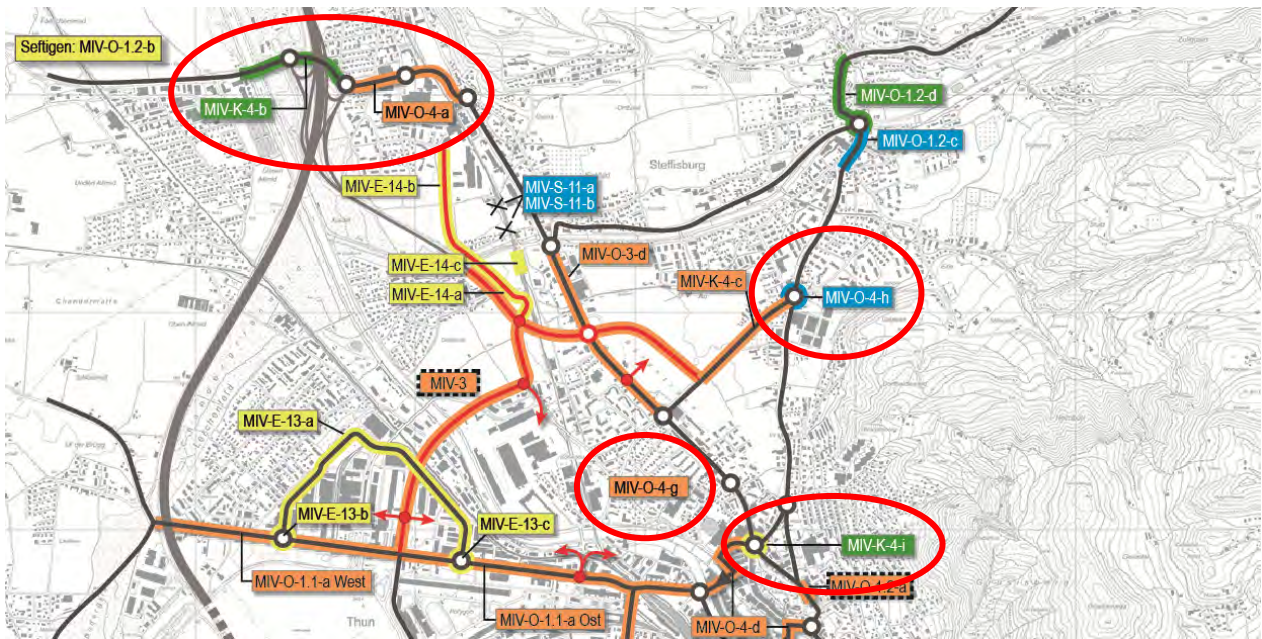
- Bypass Thun Nord: Übersichtsplan der Begleitprojekte (1:4'000 Ausschnitt, 10.07.2010)
- Bypass Thun Nord: Übersichtsplan Stadtentwicklung (1:4'000 Ausschnitt, 10.07.2010)
- 12. März 2012: Genehmigung des Strassenplans durch die Bau-Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
- TBA, Analyse Unfallschwerpunkte Stadt Thun und Umgebung, Unfalldaten 2011 - 2013 (Stand 20. Oktober 2014)

## Bypass Thun Nord: Übersichtsplan der Begleitprojekte



**Zwingende flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet für Bypass Thun Nord** **MIV-4**

Im Agglomerationsperimeter  Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. + 2. Generation  
 Im übrigen RGSK-Perimeter Prüfbericht Bund Nr. 942-004 + 942-008 + 0942.2.011 +0942.2.012



**Zielsetzung**

- Nutzen der Entlastung durch die neuen Strasseninfrastrukturen zu Gunsten einer qualitativen Aufwertung der vorhandenen Strassenachsen im Siedlungsgebiet (Stadtreparatur).
- Schutz des Westquartiers bei Inbetriebnahme des Bypass Nord.
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses Thun Nord, Erhöhung der Verträglichkeit der Anschlussstrecke Gurnigelstrasse.

**Massnahmen**

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						A	B	C
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27				
<b>Massnahmen A1-Projekte</b>								
MIV-O-4-a	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)–Autobahnanschluss Thun Nord - Uetendorf Allmend (vgl. NM-VM-1-I) (Nr. 942.008) - Teil Ganderkreisel bis Autobahnanschluss Thun Nord: Umgestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Umsetzung in Abhängigkeit des Autobahnanschlusses, voraussichtlich ab 2019	OIK I	0.75	X		19 <sup>1</sup>		
MIV-K-4-b	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)–Autobahnanschluss Thun Nord - Uetendorf Allmend (vgl. NM-VM-1-I); im Rahmen RUTS - Teil Ganderkreisel bis Uetendorf Allmend: Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses Thun Nord, allenfalls Dosierung (Nr. 0942.2.011, andere Finanzierung)	ASTRA	3.0			X		
MIV-O-4-c	Steffisburg, Stockhornstrasse (Nr. 942.008)	Steffisburg	1.1	X	17			
MIV-O-4-d	Thun, Neues Verkehrsregime und attraktivere Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt - Aarequerungen (im Abschnitt liegen die Unfallschwerpunkte 1004 und 1047)	Thun	1.7	X		18/19		

<sup>1</sup> A1-Massnahme wird ab 2019 realisiert

	<b>Nicht subventionierte A1-Projekte</b>							
MIV-O-4-g	Steffisburg, Nachfragelenkung Schwäbis (Lokale Umgestaltung Mittel-, Schwäbisstrasse, Tempo 30 (vgl. NM-VM-1-k) (Nr. 942.004) (Eigenleistung); Umsetzung mit Inbetriebnahme Bypass (im Abschnitt liegt der Unfallsschwerpunkt 1027)	Steffisburg	0.4	X		19		
	<b>Massnahme A2-Projekt</b>							
MIV-O-4-h	Steffisburg, Umbau Ziegeleikreisel (Nr. 0942.2.012)	OIK I	1.5		X			
	<b>Massnahme A3-Projekt</b>							
MIV-K-4-i	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	OIK I	2.3			X		

MIV-K-4-a /-b: Notwendige Erhöhung der Leistungsfähigkeit oder Dosierung des Autobahnanschlusses aufgrund Kapazitätsüberlastung in Spitzenzeiten.  
 MIV-K-4-b: Notwendige Kapazitätserhöhung wegen Mehrverkehr auf Stockhornstrasse infolge Bypass Thun Nord.  
 MIV-K-4-i: Umbau zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.

**Vorgehen**

1. Strassenpläne erstellen
2. Realisierung zur Inbetriebnahme vor dem Bypass Thun Nord
3. Studie Leistungssteigerung Autobahnanschluss Thun Nord (ASTRA)

**Beteiligte Stellen**

Region ERT, OIK I, Steffisburg, Thun, Heimberg, Uetendorf

**Federführung**

siehe oben

**Realisierung**

**Kosten gesamte Massnahmen**

AP1 Fr. 3.55 Mio.  
 Fr. 0.40 Mio. Eigenleistungen  
 AP2 Fr. 1.5 Mio.  
 AP3 -A MIV-K-4-b Fr. 3.0 Mio. 100% ASTRA (Nationalstrasse. Unterhalt und Ausbau)  
 MIV-K-4-i Fr. 1.3 Mio.  
 Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.

	Infrastruktur	
Total	100 %	Fr.
Anteil Bund	0 %	Fr.
Anteil Kanton	0 %	Fr.
Anteil Gemeinde	0 %	Fr.

**Stand der Koordination**

- Handlungsbedarf
- Vororientierung (MIV-O-4-h (OIK I) und MIV-K-4-b [ASTRA])
- Zwischenergebnis
- Festsetzung
- Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen

**Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)**

MIV-K-4-b: 2 (Astra-Projekt)  
 MIV-K-4-i: 2

**Abhängigkeiten / Zielkonflikte**

- Zeitliche Abhängigkeiten bei den Realisierungen der Stockhornstrasse, Verkehrsregime Innenstadt, Zulgrasse und Schwäbis zum Bypass Thun Nord (MIV-3)
- Massnahmenblätter: LV-1, LV-2 (LV-N-2-a), MIV-3, NM-1  
 In der Massnahme MIV-O-4-a und MIV-K-4-b ist die Optimierung der Veloverbindung Heimberg - Uetendorf Allmend (LV-N-2-a) mit einzubeziehen (Beschrieb Velokonzept Thun Nord); Sachplan Veloverkehr: qualitative Netzlücke Nr. 17 (Koordinationsstand ZE)

**Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)**

- Eingabe Vorprojekt beim Bund:
- geschätzter Baubeginn: 2019 (MIV-O-4-b)
- geschätzte Inbetriebnahme:

**Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)**

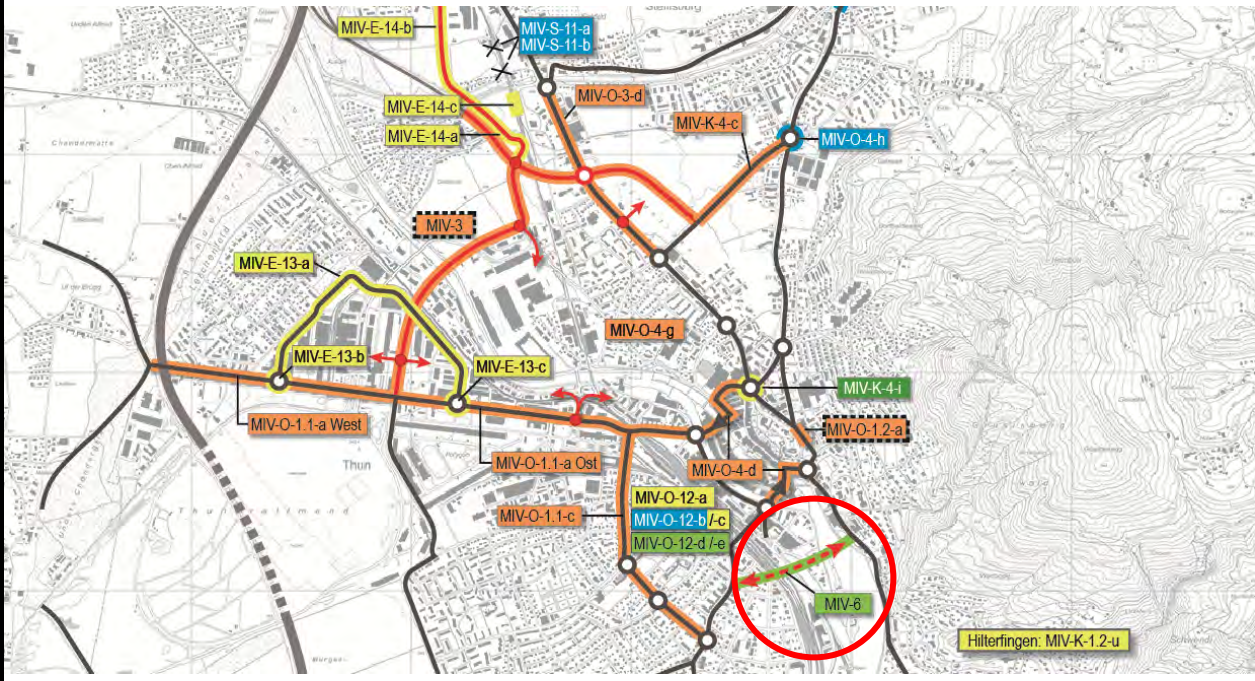
- A  B  C

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>Die Massnahmen verbessern die Verträglichkeit auf dem HVS Netz, erhöhen die Verkehrssicherheit (weniger schwere Unfälle) und schaffen bessere Bedingungen für den strassengebundenen ÖV und den Fuss- und Veloverkehr. Durch eine Stärkung des ÖVs und des Fuss- und Veloverkehrs kann die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden. In Kombination mit einer attraktiveren Gestaltung wird die Lebensqualität für die BewohnerInnen verbessert.</p> <p><u>Wirkung Umgestaltung Gurnigelstrasse</u></p> <p>WK1: Sicherstellung Betrieb und Leistungsfähigkeit der Zubringerstrasse zum Autobahnanschluss Thun Nord                  WK2: attraktivere und sichere Veloverbindung zwischen Uetendorf und Heimberg                  WK3: Sicherstellung Fahrplanstabilität des ÖV</p>
<p><b>Bewertung</b></p> <p>Die flankierenden Massnahmen zum Bypass Thun Nord, insbesondere der Gewinn an Aufenthaltsqualität in der Innenstadt haben einen hohen Nutzen für die Region.</p>

<b>Sonstiges</b>															
<p><b>Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM</b></p> <table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;"><u>DWV Ist 2012</u></th> <th style="text-align: center;"><u>DWV Prognose 2030</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- Ziegeleikreisel Steffisburg,; Stockhornstr. / Unterdorfst.</td> <td style="text-align: center;">7'300 - 10'700</td> <td style="text-align: center;">12'900 - 14'600</td> </tr> <tr> <td>- Steffisburg, Schwäbisstrasse</td> <td style="text-align: center;">8'600 - 10'300</td> <td style="text-align: center;">2'400 - 4'900</td> </tr> <tr> <td>- Steffisburg, Zulgstrasse</td> <td style="text-align: center;">6'400 - 9'900</td> <td style="text-align: center;">6'600 - 10'900</td> </tr> <tr> <td>- Heimberg, Gurnigelstrasse (Höhe Ganderkreisel)</td> <td style="text-align: center;">17'000</td> <td style="text-align: center;">17'600</td> </tr> </tbody> </table>		<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>	- Ziegeleikreisel Steffisburg,; Stockhornstr. / Unterdorfst.	7'300 - 10'700	12'900 - 14'600	- Steffisburg, Schwäbisstrasse	8'600 - 10'300	2'400 - 4'900	- Steffisburg, Zulgstrasse	6'400 - 9'900	6'600 - 10'900	- Heimberg, Gurnigelstrasse (Höhe Ganderkreisel)	17'000	17'600
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>													
- Ziegeleikreisel Steffisburg,; Stockhornstr. / Unterdorfst.	7'300 - 10'700	12'900 - 14'600													
- Steffisburg, Schwäbisstrasse	8'600 - 10'300	2'400 - 4'900													
- Steffisburg, Zulgstrasse	6'400 - 9'900	6'600 - 10'900													
- Heimberg, Gurnigelstrasse (Höhe Ganderkreisel)	17'000	17'600													
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hinweis aus Verfügung 2012: Massnahme MIV-O-4-a ist in den kantonalen Programmen noch nicht enthalten, da erst die Planungsergebnisse des ASTRA betreffend Kapazitätssteigerung des Autobahnanschlusses Thun Nord abgewartet werden müssen.</li> <li>- MIV-K-4-b wird realisiert im Rahmen RUTS (Erneuerung A6 Rubigen, Thun, Spiez)</li> </ul>															
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002</li> <li>- Agglomerationsprogramm Thun, 2007 (Massnahmenpaket 2)</li> <li>- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M5)</li> <li>- Masterplan Landschaft und Siedlung, 2009</li> <li>- Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009</li> <li>- Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009</li> <li>- Gesamtprojekt Bypass Thun Nord (u.a. kant. Strassenplan + kommunale Begleitprojekte), Dezember 2009</li> <li>- Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010</li> <li>- Velokonzept Thun Nord, 2012</li> <li>- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014</li> </ul>															

**Neue Aarequerung Thun Süd** **MIV-6**

- Im Agglomerationsperimeter  Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. --  
 Im übrigen RGSK-Perimeter



**Zielsetzung**

Neue Aarequerung Thun Süd als Verbindungsstrasse für den MIV (ev. ÖV und LV) zur Schaffung einer verkehrsarmen Achse Freienhofgasse. Entlastung Maulbeerplatz zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs für den strassengebundenen ÖV. Eliminierung des Unfallschwerpunktes Achse Maulbeerplatz – Lauitor. Stadtbild- und nutzungsverträgliche Trassierung.

**Massnahme MIV-U-6 Thun, Neue Aarequerung Thun Süd**

Nach Inbetriebnahme Bypass Thun Nord Wirksamkeitsanalyse als Grundlage für Grundsatzentscheid durchführen.

**Priorisierung**

- A ('19-'22)  B ('23-'26) Grundsatzentscheid  C (ab '27)

**Vorgehen**

1. Prozess einleiten zu einem Grundsatzentscheid

**Beteiligte Stellen**

Region ERT, Thun

**Federführung**

OIK I

**Realisierung**

**Kosten gesamte Massnahmen**

- AP1 Fr. Mio. --  
 AP2 Fr. Mio. --  
 AP3 Fr. Mio. --

Kostenstand Oktober 2010, excl. MwSt.

	Infrastruktur	
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>Fr.</b>
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>  MIV-U-6: 1
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> - Massnahmenblätter: MIV-3, MIV-7 - Hochwasserschutz - Gewässerraum	
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahme</b> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:	
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b> <div style="display: inline-block; margin-left: 100px;"> <input type="checkbox"/> A                 </div> <div style="display: inline-block; margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> B                 </div> <div style="display: inline-block; margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> C                 </div>	

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> Durch die Aarequerung wird das rechte Seeufer besser an das Westquartier angebunden. In der Innenstadt kann mit einer Aarequerung Thun Süd die Freienhofgasse (südliche Innenstadtbrücke) nur noch für ÖV, LV und Anlieferung offen gehalten werden. Dadurch reduziert sich die MIV-Belastung von rund 10'000 Fahrzeugen (nach Umsetzung Bypass Thun Nord) auf 1'000 Fahrzeuge.  Das Realisierungsbedürfnis wird nach Umsetzung des Bypass Thun Nord in einer Wirksamkeitsanalyse näher untersucht.
<b>Bewertung</b> Die Massnahme ist für die langfristige Entwicklung der Region zu untersuchen.

<b>Sonstiges</b>						
<b>Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;"></th> <th style="width: 20%; text-align: center;"><u>DWV Ist 2012</u></th> <th style="width: 20%; text-align: center;"><u>DWV Prognose 2030</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Thun, Freienhofgasse (bestehende Querung)</td> <td style="text-align: center;">11'000</td> <td style="text-align: center;">9'400</td> </tr> </tbody> </table>		<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>	Thun, Freienhofgasse (bestehende Querung)	11'000	9'400
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>				
Thun, Freienhofgasse (bestehende Querung)	11'000	9'400				
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> - Die Städte-Initiative Thun verlangt, dass der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen in Thun nur unter der Bedingung zulässig ist, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht.						
<b>Grundlagendokumente</b> - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun (Massnahmenpaket 3), 2007 - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr (M6), Dezember 2008 - Städte-Initiative, Thun 2016						



<b>Trasseerfreihaltung Kernumfahrung Thun / Hübelitunnel</b>		<b>MIV-7</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter																	
<b>Zielsetzung</b> Langfristig, raumplanerische Sicherstellung des Trasses für einen späteren Neubau der Zufahrt zum rechten Thunerseeufer.																	
<b>Massnahme MIV-U-7 Thun/Steffisburg, Trasseerfreihaltung Kernumfahrung Thun /Hübelitunnel</b> Langfristig, raumplanerische Sicherstellung des Trasses eines Hübelitunnels auf dem Gemeindegebiet von Steffisburg und Thun für den Fall, dass dereinst eine Entlastung der Achse Anschluss Thun Nord – Burgstrasse rechtes Thunerseeufer anders nicht erreicht werden kann.																	
<b>Priorisierung</b> <input checked="" type="checkbox"/> A1 ('11-'14)    <input type="checkbox"/> A2 ('15-'18)       A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab '27) Grundsatzentscheid / Realisierung																	
<b>Vorgehen</b> Sicherstellung im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision																	
<b>Beteiligte Stellen</b> Region ERT, Hilterfingen, Oberhofen, Sigriswil, Oberingenieurkreis I		<b>Federführung</b> Thun / Steffisburg															
<b>Realisierung</b>																	
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b> (Trasseerfreihaltung ohne Kostenfolge) AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																	
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Total</b></td> <td style="text-align: center;"><b>100 %</b></td> <td style="text-align: center;"><b>Fr.</b></td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>Fr.</b>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>Fr.</b>															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
<b>Stand der Koordination</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen) <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen		<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b> MIV-U-7: 1															
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> Massnahmenblätter: MIV-3, MIV-6, Koordination mit Ortsplanungsrevision Steffisburg und Thun Nord																	
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahme</b> - Eingabe Vorprojekt beim Bund:																	

<ul style="list-style-type: none"> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>			
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>Die Trasseefreihaltung lässt die langfristige Option einer zusätzlichen Nord - Südverbindung offen. Unter Einbezug des optimalen Wirkungsgrades und der Investitionskosten und in Abwägung zu einer optionalen Aarequerung Süd wird das Bedürfnis nach Umsetzung des Bypass Thun Nord in einer Wirksamkeitsanalyse näher untersucht.</p>
<p><b>Bewertung:</b></p> <p>Die Massnahme ist für die langfristige Entwicklung der Region zu untersuchen.</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b></p> <p>Controlling: Nachweis der Trasseefreihaltung in der Ortsplanungsrevision Steffisburg und Thun Nord</p>
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002</li> <li>- Agglomerationsprogramm Thun (Massnahmenpaket 3), 2007</li> <li>- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M7)</li> </ul>

Strassenanlagen Simmental , Saanenland, ERT ohne Agglomeration					MIV-8				
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter									
<b>Zielsetzung</b> Verstärkung des Verkehrs (Reduktion der Wartezeiten vor Bahnübergängen, Behebung von Engpässen etc.), Reduktion der Beeinträchtigung der Anwohner und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Simmental (Umsetzung der Korridorstudie) und in der Region des ERT.									
<b>Massnahmen</b>									
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität					
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3			
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27	
<b>Innerortsstrecken / Ortsdurchfahrten (= I)</b>									
MIV-O-8-Ia	Latterbach, Sanierung Ortsdurchfahrt (Studie: E1-E5)	OIK I	5.0			X	23		
MIV-O-8-Ib	Erlenbach, Sanierung Ortsdurchfahrt (Studie: E8-E10)	OIK I	1.5		X				
MIV-O-8-Ic	Ringoldingen, Gestaltung Mittelbereich, Eingangsbereich (Studie: E12/13)	OIK I	3.0		X		25		
MIV-O-8-Id	Därstetten/Reichenbach, Sanierung Ortsdurchfahrt (Studie: D2,4,5)	OIK I	2.0			X	24		
MIV-O-8-Ie	Oberwil, Sanierung Heideweidli (Studie: O6)	OIK I	4.0			X	23		
MIV-O-8-I f	Oberwil, Sanierung Kurve Steini (Studie: O7)	OIK I	2.5			X	26		
MIV-O-8-Ig	Boltigen/Reidenbach/Weissenbach, Sanierung Ortsdurchfahrten (Studie: B3-6)	OIK I	6.0		X				
MIV-O-8-Ih	Zweisimmen, Gestaltung Ortseingang mit Abzweiger (Studie: Z4)	OIK I	1.0			X			
MIV-O-8-Ii	Gsteig, Sanierung Ortsdurchfahrt	OIK I	H						
MIV-O-8-Ik	Gstaad, Sanierung Ortsdurchfahrt	OIK I	H						
MIV-O-8-Il	Lenk, Sanierung Ortsdurchfahrt	OIK I	H						
MIV-S-8-Im	Oberwil, Korrektur Kurve Mühlibüel	OIK I	H						
MIV-O-8-In	Wattenwil, Sanierung Ortsdurchfahrt	OIK II	H			X			
<b>Niveauübergänge / Ausserortsstrecken (= A)</b>									
MIV-O-8-Aa	Latterbach, Sanierung Chastelkurve, ausserorts (Studie: E6/E7)		2.5		X	20			
MIV-O-8-Ab	Oberwil, Fahrbahnverbreiterung, ausserorts (Studie: O1)	OIK I	3.5				X		
MIV-O-8-Ac	Oberwil, Ausbau Simmenweidli, ausserorts (Studie: O3)	OIK I	4.0				X		
MIV-O-8-Ad	Oberwil, Pfaffenriedbrücke: Gehweg, Fahrbahnverbreiterung, ausserorts (Studie: O8)	OIK I	4.4				X		
MIV-O-8-Ae	Boltigen, Sanierung Garvenkurve, ausserorts (Studie: B7)	OIK I	4.0				X		
MIV-O-8-Ag	Zweisimmen, Stegacher/Galgenbühl, Vergrösserung Kurvenradien, ausserorts (Studie: Z2)	OIK I	3.0				X		
MIV-S-8-Ah	Oberlangenegg, Erneuerung und Korrektur Chrützweg - Süderen	OIK I	1.8			X			
MIV-S-8-Ai	Sigriswil, Sanierung Strasse Beatushöhlen	OIK I	offen			X			
MIV-S-8-Ak	Erlenbach, Sanierung Einmündung KS 11 Abzweiger Oey (Unfallschwerpunkt 1052), Temporeduktion prüfen	OIK I	H						
MIV-S-8-AI	Oberwil, Sanierung Kurve KS 11 Höhe Wyssenbach (Unfallschwerpunkt 1018)	OIK I	H						
MIV-S-8-Am	Boltigen, Sanierung Kurve Jaunpassstrasse (Eschi) (Unfallschwerpunkt 1042, Eigenleistung)	OIK I	H		X				
H = Handlungsbedarf, die Kosten liegen nach Erarbeitung der Massnahmen vor									
<b>Vorgehen</b> Vorstudien, -projekte auslösen gemäss Prioritätensetzung Unfallschwerpunkte: Überprüfung, ob weiterer Handlungsbedarf besteht									
<b>Beteiligte Stellen</b> Region ERT, Region OSSA, Boltigen, Därstetten, Erlenbach, Oberwil, Zweisimmen, Gsteig, Gstaad, Lenk, Oberwil, Wattenwil, Oberlangenegg, BLS					<b>Federführung</b> OIK I; bei Wattenwil Federführung bei OIK II				

Realisierung																																													
<p><b>Kosten gesamte Massnahmen Fr 48.2 Mio.</b> (exkl. Kosten für Massnahmen mit Handlungsbedarf)</p> <p>Kostenstand November 2012 Studie Simmental: Kosten 2'000 + 1/3 Teuerungsaufrechnung /</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Total</b></td> <td><b>100</b></td> <td><b>48.2 Mio. Fr.</b></td> </tr> <tr> <td>Anteil Bun</td> <td>0 %</td> <td>0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>100 %</td> <td>48.2 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0 %</td> <td>0 Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>48.2 Mio. Fr.</b>	Anteil Bun	0 %	0 Fr.	Anteil Kanton	100 %	48.2 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.																													
	Infrastruktur																																												
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>48.2 Mio. Fr.</b>																																											
Anteil Bun	0 %	0 Fr.																																											
Anteil Kanton	100 %	48.2 Mio. Fr.																																											
Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.																																											
<p><b>Stand der Koordination</b></p> <p><input type="checkbox"/> Handlungsbedarf</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (MIV-O-8-lb, -lg)</p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen</p>	<p><b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b></p> <table border="0"> <thead> <tr> <th colspan="2">Innerorts</th> <th colspan="2">Ausserorts</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MIV-O-8-la:</td> <td>1</td> <td>MIV-O-8-Ab</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-ld:</td> <td>1</td> <td>MIV-O-8-Ac</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-le:</td> <td>1</td> <td>MIV-O-8-Ad</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-lf:</td> <td>1</td> <td>MIV-O-8-Ae</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-lh:</td> <td>1-2</td> <td>MIV-O-8-Ag</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-li:</td> <td>H</td> <td>MIV-O-8-Ah:</td> <td>1-2</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-lk:</td> <td>H</td> <td>MIV-O-8-Ai:</td> <td>1-2</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-ll:</td> <td>H</td> <td>MIV-O-8-Ak:</td> <td>H</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-lm:</td> <td>H</td> <td>MIV-O-8-Al:</td> <td>H</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-ln:</td> <td>H</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Innerorts		Ausserorts		MIV-O-8-la:	1	MIV-O-8-Ab	1	MIV-O-8-ld:	1	MIV-O-8-Ac	1	MIV-O-8-le:	1	MIV-O-8-Ad	1	MIV-O-8-lf:	1	MIV-O-8-Ae	1	MIV-O-8-lh:	1-2	MIV-O-8-Ag	1	MIV-O-8-li:	H	MIV-O-8-Ah:	1-2	MIV-O-8-lk:	H	MIV-O-8-Ai:	1-2	MIV-O-8-ll:	H	MIV-O-8-Ak:	H	MIV-O-8-lm:	H	MIV-O-8-Al:	H	MIV-O-8-ln:	H		
Innerorts		Ausserorts																																											
MIV-O-8-la:	1	MIV-O-8-Ab	1																																										
MIV-O-8-ld:	1	MIV-O-8-Ac	1																																										
MIV-O-8-le:	1	MIV-O-8-Ad	1																																										
MIV-O-8-lf:	1	MIV-O-8-Ae	1																																										
MIV-O-8-lh:	1-2	MIV-O-8-Ag	1																																										
MIV-O-8-li:	H	MIV-O-8-Ah:	1-2																																										
MIV-O-8-lk:	H	MIV-O-8-Ai:	1-2																																										
MIV-O-8-ll:	H	MIV-O-8-Ak:	H																																										
MIV-O-8-lm:	H	MIV-O-8-Al:	H																																										
MIV-O-8-ln:	H																																												
<p><b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblätter: S7b, LV-3</p>																																													
<p><b>Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>																																													
<p><b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>      <input type="checkbox"/> A    <input type="checkbox"/> B    <input type="checkbox"/> C</p> <p>Priorisierte Massnahmen aus Region sind die Ortsdurchfahrten Erlenbach und Boltigen</p>																																													
Beurteilung																																													
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>Die verschiedenen Massnahmen bewirken eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Verbesserung der Verträglichkeit des Alltagsverkehrs. Die Ortsdurchfahrten werden verträglicher gestaltet und können dadurch besser gequert werden, wodurch sich die Lebensqualität der Bewohner und -innen erhöht. Dies führt zu einer Steigerung der Attraktivität der Gesamtregion.</p>																																													
<p><b>Bewertung</b></p> <p>Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden ist gegeben, da der Verkehr verstetigt wird und die Verkehrssicherheit wird verbessert.</p>																																													
Sonstiges																																													
<p><b>Belastung bestehende Strassennetz (DTV, Januar 2015)</b></p> <table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;"><u>DTV 2015</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- Simmental, Hauptstrasse Latterbach - Zweisimmen</td> <td style="text-align: center;">5'000 - 8'500</td> </tr> <tr> <td>- Saanenland, Gstaadstrasse</td> <td style="text-align: center;">8'500 - 9'500</td> </tr> <tr> <td>- Saanenland, Gsteigstrasse</td> <td style="text-align: center;">2'000</td> </tr> </tbody> </table>			<u>DTV 2015</u>	- Simmental, Hauptstrasse Latterbach - Zweisimmen	5'000 - 8'500	- Saanenland, Gstaadstrasse	8'500 - 9'500	- Saanenland, Gsteigstrasse	2'000																																				
	<u>DTV 2015</u>																																												
- Simmental, Hauptstrasse Latterbach - Zweisimmen	5'000 - 8'500																																												
- Saanenland, Gstaadstrasse	8'500 - 9'500																																												
- Saanenland, Gsteigstrasse	2'000																																												
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Wattenwil: Handlungsbedarf aus Schwachstellenanalyse, insb. Velo längs und Querbarkeit; 2. Mitwirkung Frühling 2015, Auflage Strassenplan 2017</li> <li>- siehe LV3 (Bemerkungen)</li> <li>- Erlenbach: Handlungsbedarf wird im Rahmen der Ortsdurchfahrtstudie nochmals geklärt; Abklärung Bedürfnis Erlenbach 2030 Umfahrung</li> </ul>																																													
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Korridorstudie Simmental, 2000</li> <li>- TBA, Analyse Unfallschwerpunkte Stadt Thun und Umgebung, Unfalldaten 2011 - 2013 (Stand 20. Oktober 2014)</li> <li>- TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014)</li> <li>- Verkehrsstudie Dorfkern Wattenwil, 2012</li> </ul>																																													

<b>Strassenanlagen Kandertal und Engstligental</b>		<b>MIV-9</b>						
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter								
<b>Zielsetzung</b> Verstärkung des Verkehrs (Reduktion der Stausituationen, Behebung von Engpässen etc.), Reduktion der Beeinträchtigung der Anwohner und Erhöhung der Verkehrssicherheit in Frutigen, Umsetzung der Korridorstudie.								
<b>Massnahmen</b>								
<b>Nr.</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Federführung</b>	<b>Kosten in Mio.</b>	<b>Priorität</b>				
				<b>A1</b>	<b>A2</b>	<b>A3</b>		
				'11-'14	'15-'18	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>
						'19-'22	'23-'26	ab '27
MIV-O-9-a	Frutigen, Sanierung Ortsdurchfahrt (Unfallschwerpunkt 1002)	OIK I	5.0		X			
MIV-U-9-b	Frutigen, Umfahrung (Vorprojekt)	OIK I	0.6			X		
MIV-O-9-c	Reichenbach, Engpassbeseitigung (Vorprojekt bis 2015)	OIK I	2.25			X		
MIV-O-9-e	Adelboden, Sanierung Strasse Mineralquelle - Ende KS	OIK I	1.0			X		
<b>Vorgehen</b>								
1. Vorgehen gemäss kantonalem Strassenbauprogramm								
2. Vorstudien, -projekte auslösen								
<b>Beteiligte Stellen</b>				<b>Federführung</b>				
Region KA, OIK I, Frutigen, Reichenbach, Kandersteg, Adelboden				siehe oben				

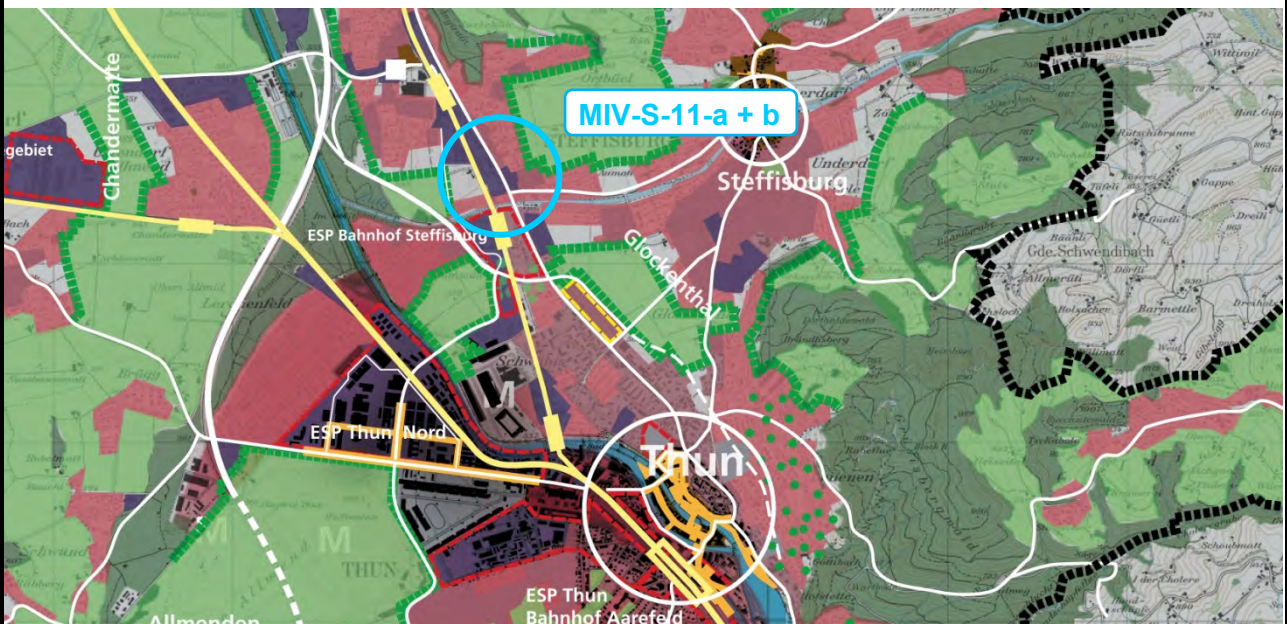
<b>Realisierung</b>																	
<b>Kosten gesamte Massnahmen Fr. 8.85 Mio.</b>																	
AP1      Fr. Mio. -- AP2      Fr. 5.0 Mio.  AP3 -A    Fr. 1.6 Mio. (Fr. 2.25 Mio. andere Finanzierung)		<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td></td> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>Infrastruktur</b></td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;"><b>Total</b></td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </table>		<b>Infrastruktur</b>		<b>Total</b>	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	<b>Infrastruktur</b>																
<b>Total</b>	%	Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
Kostenstand 2012																	
<b>Stand der Koordination</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen) <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (MIV-O-9-c, MIV-O-9-e) <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (MIV-O-9-a, MIV-U-9-b) <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b> MIV-U-9-b:            2 MIV-O-9-c:            2 MIV-O-9-e:            1-2																
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> - MIV-O-9-c / Engpassbeseitigung Reichenbach: In Bezug auf Reichenbach muss der Beschluss des Bundes zum Sachplan Strasse abgewartet werden. - MIV-U-9-b / Frutigen, Umfahrung: Querung Engstlige → Hochwasserschutz - Massnahmenblätter: S-7B																	
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen</b> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																	
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																	

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>Die verschiedenen Massnahmen bewirken eine Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine Verbesserung der Verträglichkeit des Alltags- und Freizeitverkehrs. Die heutigen Hauptachsen werden verträglicher gestaltet und können dadurch besser gequert werden, womit die Lebensqualität der Bewohner und -innen erhöht wird. Dies führt zu einer Steigerung der Attraktivität der Gesamtregion.</p>
<p><b>Bewertung:</b></p> <p>Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden ist gegeben, da der Verkehr verstetigt wird und die Verkehrssicherheit verbessert wird.</p>

<b>Sonstiges</b>								
<p><b>Belastung bestehende Strassennetz (DTV, Januar 2015)</b></p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;"><u>DTV 2015</u></td> </tr> <tr> <td>- Kandertal, Hauptstrasse Reichenbach - Frutigen</td> <td style="text-align: right;">14'500</td> </tr> <tr> <td>- Kandertal, Hauptstrasse Frutigen - Kandersteg</td> <td style="text-align: right;">2'000 - 9'100</td> </tr> <tr> <td>- Engstligental, Frutigen - Adelboden</td> <td style="text-align: right;">3'000 - 4'000</td> </tr> </table>		<u>DTV 2015</u>	- Kandertal, Hauptstrasse Reichenbach - Frutigen	14'500	- Kandertal, Hauptstrasse Frutigen - Kandersteg	2'000 - 9'100	- Engstligental, Frutigen - Adelboden	3'000 - 4'000
	<u>DTV 2015</u>							
- Kandertal, Hauptstrasse Reichenbach - Frutigen	14'500							
- Kandertal, Hauptstrasse Frutigen - Kandersteg	2'000 - 9'100							
- Engstligental, Frutigen - Adelboden	3'000 - 4'000							
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b></p> <p>Die Massnahme LV 4.1 (RGSK1) ist Bestandteil der Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt Frutigen.</p> <p>Massnahme MIV-U-9-b: Für die Umfahrung Frutigen wird ein Vorprojekt erstellt zur Festlegung des Korridors als Grundlage für die Ortsplanung</p>								
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Korridorstudie Kandertal, Projektgruppe Verkehrsentslastung Kandertal, Arbeitsgruppe Korridorstudie, 1999</li> <li>- Vorstudie Verkehrssanierung Ortsdurchfahrt Reichenbach, 2005</li> </ul>								

**Aufhebung Niveauübergänge Heimberg** **MIV-11**

- Im Agglomerationsperimeter
- Im übrigen RGSK-Perimeter
- Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.018 + 0942.2.019



**Zielsetzung**

Aufheben von zwei generell gefährlichen Niveauübergängen und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr auf dem kant. Radweg im Bereich der Bahnübergänge.

**Massnahmen**

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						A	B	C
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27				
MIV-S-11-a	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Töpferweg - Anteil Strassenrückbau (Nr. 0942.2.018; Benchmark LV A)	Heimberg	- 0.1		X			
MIV-S-11-b	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Untere Zulgstrasse - Anteil Strassenrückbau (Nr. 0942.2.019, Benchmark LV A)	Heimberg	- 0.1		X			

**Vorgehen**

1. Planverfahren erstellen
2. Realisierung nach Inbetriebnahme der neuen Erschliessungsstrasse Heimberg Süd. Die Erschliessungsstrasse ist Voraussetzung für die Schliessung der Bahnübergänge.

**Beteiligte Stellen**

Region ERT, BLS, OIK I

**Federführung**

Heimberg

**Realisierung**

**Kosten gesamte Massnahmen Fr. 200'000.-**

- AP1 Fr. Mio. --
- AP2 Fr. 0.2 Mio. (Heimberg 0.2 Mio. Fr. / Schliessung: Eigenleistung BLS)
- AP3 Fr. Mio. --

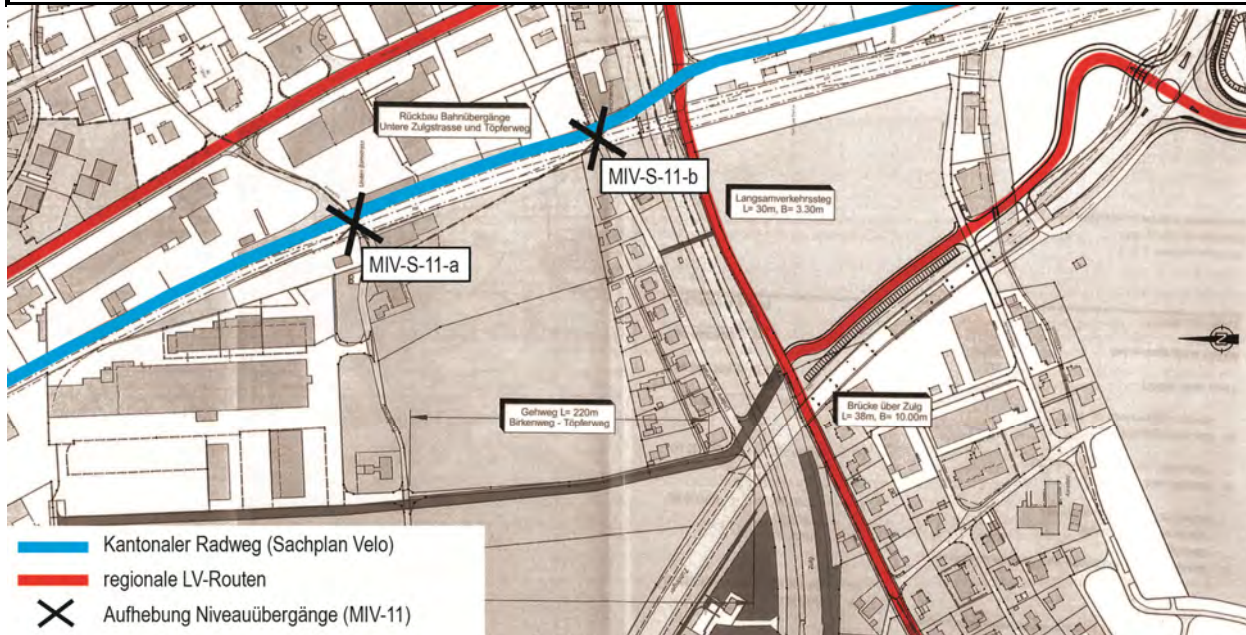
	Infrastruktur	
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>200'000 Fr.</b>
Anteil Bund	35%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.

<p><b>Stand der Koordination</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Handlungsbedarf</li> <li><input type="checkbox"/> Vororientierung</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis</li> <li><input type="checkbox"/> Festsetzung</li> <li><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen</li> </ul>	<p><b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b></p> <p>--</p>
<p><b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b></p> <p>Das Aufheben erfordert die Inbetriebnahme der Erschliessungsstrasse Kreisel Glättimühli - ESP Bhf Steffisburg und die Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, vgl. Massnahmenblatt MIV-14. Die Gemeinden Steffisburg und Heimberg haben 2014 die Kredite für die Erschliessungsstrassen gesprochen.</p>	
<p><b>Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>	
<p><b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>                      <input type="checkbox"/> A    <input type="checkbox"/> B    <input type="checkbox"/> C</p>	

<p><b>Beurteilung</b></p>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>Durch die Aufhebung der Niveauübergänge werden zwei gefährliche Stellen für den LV entfernt. Dies erhöht die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr auf den tangierenden kantonalen Radwegrouten.</p>

<p><b>Sonstiges</b></p>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b>                      --</p>
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Variantenstudie und Problemanalyse Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, 2010</li> <li>- Kostenschätzung Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, Januar 2011 (Kosten +/- 25%)</li> <li>- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014</li> </ul>

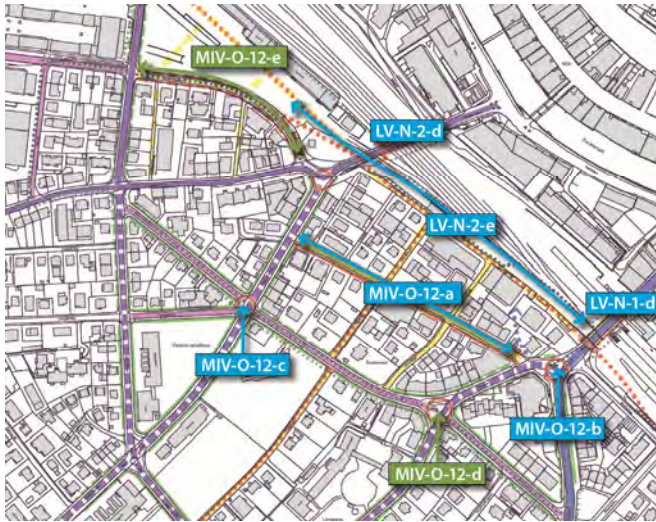


Situationsplan Variante 4.2, Kissling+Zbinden AG, Stand Januar 2011 (Aufhebung der Bahnübergänge Töpferweg und Untere Zugstrasse); Linienführung regionaler Veloverkehr nach Schliessung der Bahnübergänge; Route entlang Bahn: Kantonaler Radweg gemäss Sachplan Veloverkehr (Stand September 2015)



**Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Bahnhof Thun West** **MIV-12**

- Im Agglomerationsperimeter
- Im übrigen RGSK-Perimeter
- Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation  
Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.021 + 0942.2.022 + 0942.2.023



**Zielsetzung**

Zur Attraktivierung der Innenstadtbereiche als attraktive Wohn- und Arbeitsorte und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an neuralgischen Punkten, erfolgt im Gebiet Bahnhof Thun West die gezielte (Um-)Gestaltung von einigen Quartierachsen bzw. Plätzen. Mit einer urbanen Ausformulierung der öffentlichen Plätze und Strassen soll das "Image der Bahnhofrückseite" entkräftet werden.

**Massnahmen**

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						A	B	C
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27				
MIV-O-12-a	Thun, Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse (Nr. 0942.2.021, Eigenleistung)	Thun	0.75		X			
MIV-O-12-b	Thun, Umgestaltung Mönchplatz (Nr. 0942.2.022, Teil umgesetzt)	Thun	1.0		X			
MIV-O-12-c	Thun, Umgestaltung Knoten Waisenhaus- / Pestalozzistrasse (Nr. 0942.2.023, Eigenleistung)	Thun	0.5		X			
MIV-O-12-d	Thun, Umgestaltung Eigerplatz	Thun	0.5				X	
MIV-O-12-e	Thun, Gestaltung Quartierachse Kasernenstrasse	Thun	0.75				X	

**Vorgehen**

- Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeiten
- Strassenplan erstellen für die Strassenräume

**Beteiligte Stellen**

Region ERT, SBB, BLS, AÖV, STI, OIK I

**Federführung**

Thun

**Realisierung**

**Kosten gesamte Massnahmen:**

- AP1 Fr. Mio. --
- AP2 Fr. 1 Mio.
- Fr. 1.25 Mio. Eigenleistung
- AP3 -A Fr. Mio. --
- AP3 -B Fr. 1.25 Mio.

	Infrastruktur	
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>Fr.</b>
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.

<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>  MIV-O-12-d: 1-2 MIV-O-12-e: 1-2
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> - Massnahmenblätter: ÖV-3, LV-1, LV-2, KM-8, S4, S7a, S8a - MIV-O-12-b: Umgebung Frutigenstrasse 15 2013 fertiggestellt. Teilw. Umsetzung mit Sanierung Bau Frutigenstrasse - Länggasse	
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)</b> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:	
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> WK1: Durchgehende Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang den Gleisen, verbesserter Zugang zu Bahnhof und Perrons. Gestalterische Aufwertung der Bahnunterführungen (für den LV). Verbesserung der Erreichbarkeit von Innenstadt und Bahnhof. WK2: Schaffung neuer Nutzungsreserven in zentralster Lage durch Verdichtung (neue attraktive Wohn- und Arbeitsplatzangebote). Verbesserung der städtebaulichen Qualität und der öffentlichen Aussenräume. Erhöhung der Wertschöpfung, Ausschöpfung des Lagepotenzials und Nutzung von Brachen. WK3: Verkehrsberuhigung, Niedriggeschwindigkeit und Quartierachsen als urbane Begegnungsräume. Klärung der öffentlichen Strassenräume im Rahmen der Gestaltung. WK4: Erhöhung des Modalsplits zu Gunsten ÖV/LV, urbaner Modalsplit an zentraler Lage. Begrenzung der oberirdischen Parkierung.

<b>Sonstiges</b>												
<b>Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM</b> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 40%;"></th> <th style="width: 30%; text-align: center;"><u>DWV Ist 2012</u></th> <th style="width: 30%; text-align: center;"><u>DWV Prognose 2030</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- Thun, Eigerplatz: Länggasse / Klosestrasse</td> <td style="text-align: center;">400 - 1'000</td> <td style="text-align: center;">600 - 900</td> </tr> <tr> <td>- Thun, Mönchplatz: Frutigenstrasse</td> <td style="text-align: center;">11'500</td> <td style="text-align: center;">13'000</td> </tr> <tr> <td>- Thun, Waisenhaus-/Pestalozzistrasse</td> <td style="text-align: center;">5'600</td> <td style="text-align: center;">5'900</td> </tr> </tbody> </table>		<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>	- Thun, Eigerplatz: Länggasse / Klosestrasse	400 - 1'000	600 - 900	- Thun, Mönchplatz: Frutigenstrasse	11'500	13'000	- Thun, Waisenhaus-/Pestalozzistrasse	5'600	5'900
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>										
- Thun, Eigerplatz: Länggasse / Klosestrasse	400 - 1'000	600 - 900										
- Thun, Mönchplatz: Frutigenstrasse	11'500	13'000										
- Thun, Waisenhaus-/Pestalozzistrasse	5'600	5'900										
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b> --												
<b>Grundlagendokumente</b> - Richtplan Gesamtentwicklung Bahnhof West, Stadt Thun, 9. Dezember 2004 (Quelle Grafik) - Strategie Stadtentwicklung, Stadt Thun, Mai 2009 2010 - Thun Umgestaltung Mönchplatz: Gestaltungsstudie 2010 - Thun, Umgestaltung Knoten Waisenhaus- / Pestalozzistrasse, Gestaltungsstudie 2014												

<b>Erschliessung Kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord</b>		<b>MIV-13</b>																																																	
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		<input checked="" type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.027 + 0942.2.028 + 0942.2.029																																																	
<p><b>Zielsetzung</b></p> <p>Die grossflächige Arbeitszone wird über die innere Ringstrasse erschlossen. Kurzfristig erfolgt die Erschliessung an den Bypass Thun Nord. Mittelfristig werden zwei Anschlüsse an die Allmendstrasse ergänzt.</p>																																																			
<p><b>Massnahmen</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Nr.</th> <th rowspan="3">Massnahme</th> <th rowspan="3">Federführung</th> <th rowspan="3">Kosten in Mio.</th> <th colspan="5">Priorität</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <th>'11-'14</th> <th>'15-'18</th> <th>'19-'22</th> <th>'23-'26</th> <th>ab '27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MIV-E-13-a</td> <td>Thun, Erschliessung Ringstrasse: gelbe Strecke (Nr. 0942.2.027, Eigenleistung) (rote Strecke: Eigenleistung Grundeigentümer, Stadt)</td> <td>Thun</td> <td>6.5</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MIV-E-13-b</td> <td>Thun, Anschluss Ringstrasse West - Allmendstrasse (Nr. 0942.2.028, Eigenleistung)</td> <td>Thun</td> <td>0.9</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MIV-E-13-c</td> <td>Thun, Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse (Nr. 0942.2.029, Eigenleistung)</td> <td>Thun</td> <td>0.9</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität					A1	A2	A3			A	B	C	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27	MIV-E-13-a	Thun, Erschliessung Ringstrasse: gelbe Strecke (Nr. 0942.2.027, Eigenleistung) (rote Strecke: Eigenleistung Grundeigentümer, Stadt)	Thun	6.5		X				MIV-E-13-b	Thun, Anschluss Ringstrasse West - Allmendstrasse (Nr. 0942.2.028, Eigenleistung)	Thun	0.9		X				MIV-E-13-c	Thun, Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse (Nr. 0942.2.029, Eigenleistung)	Thun	0.9			X		
Nr.	Massnahme	Federführung					Kosten in Mio.	Priorität																																											
								A1	A2	A3																																									
			A	B	C																																														
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27																																															
MIV-E-13-a	Thun, Erschliessung Ringstrasse: gelbe Strecke (Nr. 0942.2.027, Eigenleistung) (rote Strecke: Eigenleistung Grundeigentümer, Stadt)	Thun	6.5		X																																														
MIV-E-13-b	Thun, Anschluss Ringstrasse West - Allmendstrasse (Nr. 0942.2.028, Eigenleistung)	Thun	0.9		X																																														
MIV-E-13-c	Thun, Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse (Nr. 0942.2.029, Eigenleistung)	Thun	0.9			X																																													
<p><b>Vorgehen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeiten</li> <li>- Strassenplan erstellen für die Erschliessung</li> </ul>																																																			
<p><b>Beteiligte Stellen</b></p> <p>Region ERT, SBB, BLS, AÖV, STI, OIK I</p>		<p><b>Federführung</b></p> <p>Thun</p>																																																	

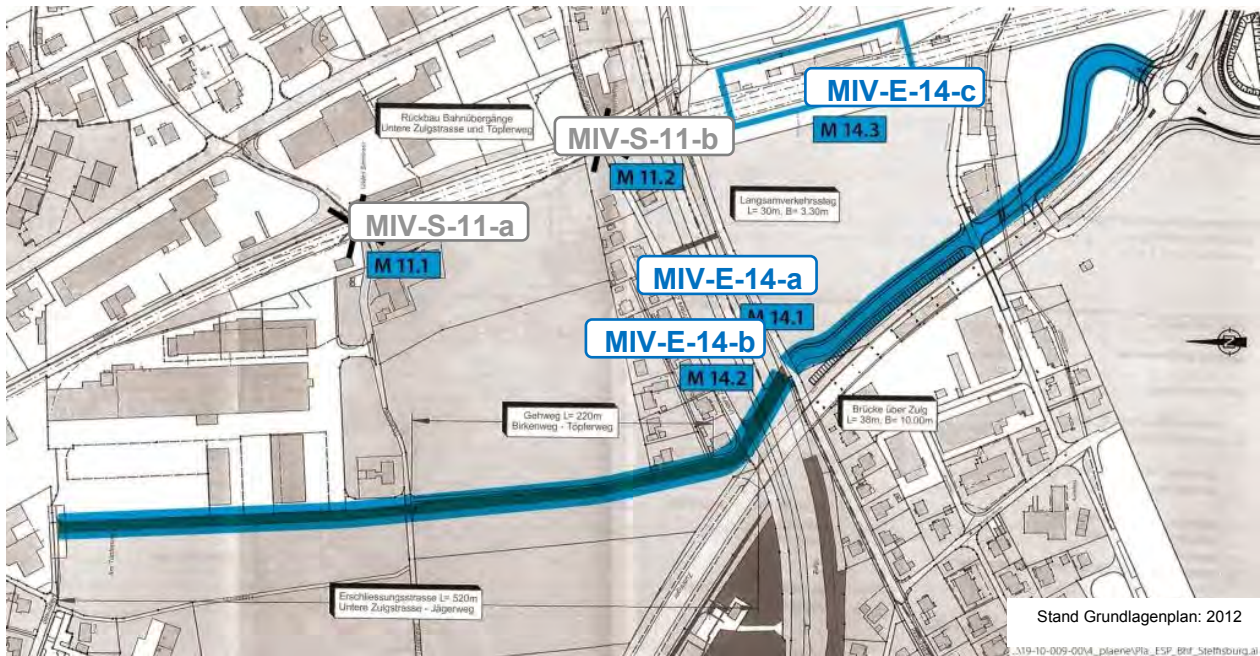
<b>Realisierung</b>																
<b>Kosten gesamte Massnahmen Fr. 8.3 Mio.</b>																
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 7.4 Mio. Eigenleistung AP3 -A Fr. 0.9 Mio. Eigenleistung Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><b>Total</b></td> <td style="text-align: center;"><b>100 %</b></td> <td style="text-align: center;"><b>Fr.</b></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </table>		Infrastruktur		<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>Fr.</b>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur															
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>Fr.</b>														
Anteil Bund	%	Fr.														
Anteil Kanton	%	Fr.														
Anteil Gemeinde	%	Fr.														
<b>Stand der Koordination</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen) <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>  MIV-E-13-c:            2															
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> - Massnahmenblätter: ÖV-3, LV-1, LV-2, KM-8, S4, S7a, S8a																
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: keine Eingabe (Eigenleistung) - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> WK1: Öffnung der Uttigenstrasse als sichere Alternative zur Allmendstrasse für den LV. Erhöhung der Durchlässigkeit des LV-Netzes (zusätzliche Bahnquerungen). Übersichtlichkeit, Adressbildung und Verbesserung der Erreichbarkeit des reg. bedeutenden Arbeitsschwerpunktes für MIV, ÖV, LV. Optimale Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit dem ÖV. WK2: Erhöhung der Konzentration von Arbeitsplätzen im bereits überbauten, innenstadtnahen Gebiet. Nutzen und Verfügbarmachen von Industriebrachen. Städtebauliche Qualität der Bebauung und der öffentlichen Räume. WK3: Optimale Gestaltung und Sicherheit der wichtigen Knoten (Anschlüsse an die Allmendstrasse). Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch alternative Verbindung Uttigenstrasse und feines arealinternes LV-Netz. WK4: Bessere Ausnutzung des Bebauten Raums und von Brachen vermeidet Entwicklung nach aussen.

<b>Sonstiges</b>						
<b>Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM</b> <table style="width: 100%; margin-top: 5px;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="text-align: center;"><u>DWV Ist 2012</u></td> <td style="text-align: center;"><u>DWV Prognose 2030</u></td> </tr> <tr> <td>Thun, Allmendstrasse</td> <td style="text-align: center;">7'300 - 13'400</td> <td style="text-align: center;">10'300 - 16'600</td> </tr> </table>		<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>	Thun, Allmendstrasse	7'300 - 13'400	10'300 - 16'600
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>				
Thun, Allmendstrasse	7'300 - 13'400	10'300 - 16'600				
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> Planungsstand: <a href="http://www.wirtschaftspark-thun.ch">www.wirtschaftspark-thun.ch</a>						
<b>Grundlagendokumente</b> - Strategie Stadtentwicklung, Stadt Thun, Mai 2009 2010 - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 - Velokonzept Thun Nord, 2012 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - Kommunaler Richtplan ESP Thun Nord, Genehmigungsexemplar, Thun, 13. Februar 2014 - STEP Ausbauschrift 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern, Planungsraum Bern - Oberland, AÖV, 2014						

**Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Heimberg Süd** **MIV-14**

- Im Agglomerationsperimeter
- Im übrigen RGSK-Perimeter
- Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation  
Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.031 + 0.942.2.032 + 0942.2.033



**Zielsetzung**

- 1) Aufwertung des Bahnhofgebietes als neues Zentrum und Verkehrsdrehscheibe in Steffisburg. Erschliessung des ESP Bahnhof Steffisburg direkt ab Glättimühlikreisel
- 2) Erschliessung Gewerbegebiet Heimberg Süd zur Entlastung des Wohnquartiers Heimberg Süd und der Gurnigelstrasse vom Schwerverkehr.

**Massnahmen**

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						A	B	C
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27				
MIV-E-14-a	Steffisburg, Neue Erschliessungsstrasse ab Kreisel Glättimühli (Nr. 0942.2.031, Eigenleistung)	Steffisburg	4.7		X			
MIV-E-14-b	Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd (Nr. 0942.2.032, Eigenleistung) (ohne Fuss- und Veloverkehrssteg über Zug; zusätzliche Eigenleistung Gemeinde 0.1 Mio.)	Heimberg	3.5		X			
MIV-E-14-c	Steffisburg, Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung (Nr. 0942.2.033, Eigenleistung)	Steffisburg	1.5		X			

**Vorgehen**

- MIV-E-14-a und MIV-E-14-b: Strassenplan erstellen für die Erschliessung ab Glättimühli bis Heimberg Süd, Projektkoordination
- Für den Abschnitt MIV-E-14-a wird in Zusammenhang mit der Arealentwicklung "raum5" der Strassenplan erstellt.
- MIV-E-14-c: Entwicklung des Bahnhofbereichs: Betriebs- und Gestaltungskonzept für MIV, ÖV und LV-Erschliessung erarbeiten: Bahnhofbereich ab Bernstrasse, bis Anschluss MIV-E-14-a/b (Ausbau, Umbau Aarestrasse oder alternative Linienführung, für MIV, LV längs- und quer, sowie für strassengebundenen ÖV)  
Klären der Bedürfnisse/Absichten der BLS im Bereich des Bahnhofs

**Beteiligte Stellen**

Region ERT, Steffisburg, Heimberg, Burgergemeinde Thun, BLS, AÖV, OIK I, ASTRA

**Federführung**

Siehe oben

<b>Realisierung</b>																
<b>Kosten gesamt Massnahmen Fr. 9.7 Mio.</b>																
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 9.7 Mio. Eigenleistung AP3 Fr. Mio. --  Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;"><b>Total</b></td> <td style="text-align: center;"><b>100 %</b></td> <td style="text-align: center;"><b>9.7 Mio. Fr.</b></td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: center;">0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: center;">0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: center;">9.7 Mio. Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Infrastruktur	<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>9.7 Mio. Fr.</b>	Anteil Bund	0 %	0 Mio. Fr.	Anteil Kanton	0 %	0 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	100 %	9.7 Mio. Fr.
		Infrastruktur														
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>9.7 Mio. Fr.</b>														
Anteil Bund	0 %	0 Mio. Fr.														
Anteil Kanton	0 %	0 Mio. Fr.														
Anteil Gemeinde	100 %	9.7 Mio. Fr.														
<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (MIV-E-14c) <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (MIV-E-14a, b) <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b> --															
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> - Massnahmenblätter MIV-11, ÖV-3 - MIV-E-14-b / Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd: Beide Querungen Zulug → Hochwasserschutz																
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: keine Eingabe (Eigenleistung) - geschätzter Baubeginn: -- - geschätzte Inbetriebnahme: --																
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b> <div style="display: inline-block; margin-left: 100px;"> <input type="checkbox"/> A                 </div> <div style="display: inline-block; margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> B                 </div> <div style="display: inline-block; margin-left: 20px;"> <input type="checkbox"/> C                 </div>																

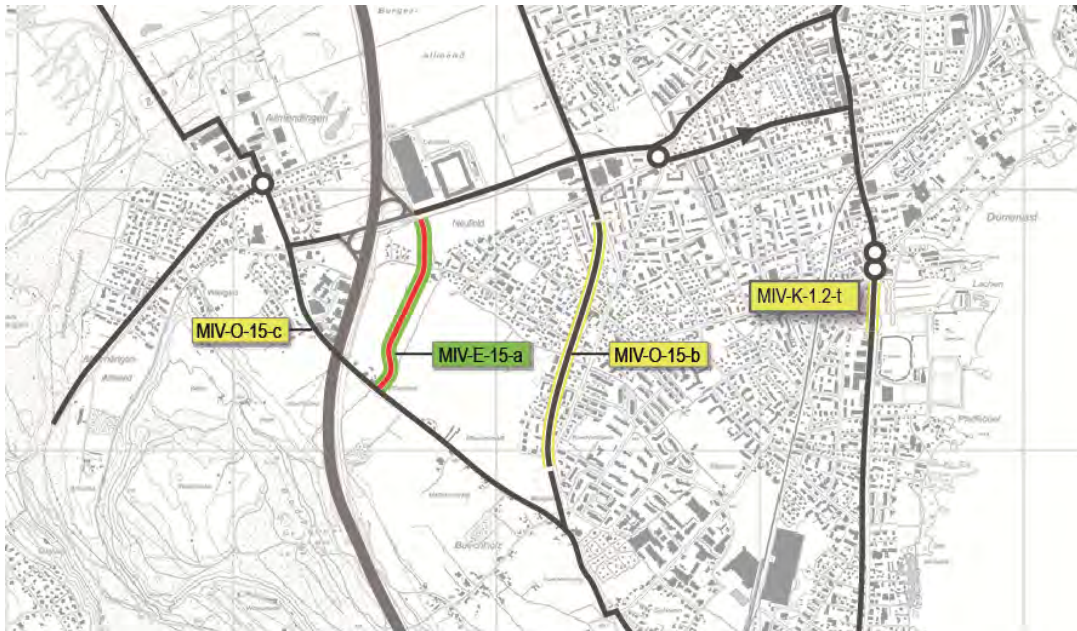
<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> WK1: Durchgehende Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang den Geleisen, Verbesserter Zugang zu Bahnhof und Perrons. Gestalterische Aufwertung der Bahnunterführungen (für den LV). Verbesserung der Erreichbarkeit von Innenstadt und Bahnhof WK2: Schaffung neuer Nutzungsreserven in zentralster Lage durch Verdichtung (neue attraktive Wohn- und Arbeitsplatzangebote). Verbesserung der städtebaulichen Qualität und der öffentlichen Aussenräume WK3: Verkehrsberuhigung, Niedriggeschwindigkeit und Quartierachsen als urbane Begegnungsräume. Klärung der öffentlichen Strassenräume im Rahmen der Gestaltung. Die neue Quartierserschliessung und Gewerbeerschliessung entlastet Wohngebiete vor Schwerverkehr. die Verkehrssicherheit wird erhöht. WK4: Erhöhung des Modalsplits zu Gunsten ÖV/LV, urbaner Modalsplit an zentraler Lage. Begrenzung der oberirdischen Parkierung.

<b>Sonstiges</b>
<b>Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> --
<b>Grundlagendokumente</b> - Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Steffisburg, Realisierungsplan, Burgergemeinde Steffisburg, September 2010 - Vorprojekt Erschliessung ESP Steffisburg Station, Einwohnergemeinde Steffisburg, April 2011, (Kosten +/-20%) - Variantenstudie und Problemanalyse Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, 2010 - Kostenschätzung Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, Januar 2011 (Kosten +/- 25%) - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 - Bildnachweis und Angaben über Projektfortschritt www.raum5-steffisburg.ch; Nachhaltiger Arbeitspark Steffisburg; Bild Ergebnis Studienauftrag 2014

**Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd/Südwest** **MIV-15**

- Im Agglomerationsperimeter
- Im übrigen RGSK-Perimeter

Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation  
 Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.035 + 0942.2.036 + 0942.2.037



**Zielsetzung**

Eine neue Erschliessungsstrasse verbindet die Pfanderstrasse mit dem Autobahnanschluss Thun Süd. Die neue Erschliessungsstrasse trägt dazu bei, auch bei Siedlungserweiterungen im Raum Thun Süd ein leistungsfähiges Strassennetz sicherzustellen. Durch die neue Verteilung der Verkehrsströme bleibt der Knoten Weststrasse /Burgerstrasse leistungsfähig.

Das neue Wohngebiet kann direkt an die neue Strasse angeschlossen werden, die Buchholzstrasse und die Pfanderstrasse werden verträglicher gestaltet. Die Erschliessungsstrasse dient auch dem südlichen Gebiet Schorenpark und Kandergrien für eine direkte Erschliessung aufs übergeordnete Strassennetz.

Die Erreichbarkeit des Korridors Süd soll verbessert werden. Die Entlastung des Quartiers rund um die Buchholzstrasse und des Ortskerns von Allmendingen vom motorisierten Verkehr soll möglichst gross sein, die Trennwirkung soll abgebaut werden, die Verkehrssicherheit im Siedlungsgebiet soll erhöht werden.

**Massnahmen**

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						A	B	C
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27				
MIV-E-15-a	Thun, Lüsslispange, Neue Verbindung Pfanderstrasse - Weststrasse (Nr. 0942.2.035)	Thun	9.5				X	
MIV-O-15-b	Thun, Umgestaltung Buchholzstrasse (Beruhigung Wohnquartiere) (Nr. 0942.2.036, Eigenleistung)	Thun	0.2				X	
MIV-O-15-c	Thun, Umgestaltung Pfanderstrasse (Entlastung MIV, Verbesserung LV) (Nr. 0942.2.037, Eigenleistung), Teil realisiert enthält Unfallschwerpunkt 1034	Thun	2.5 (insgesamt)				X	

**Vorgehen**

- Projektentwicklung der Lüsslispange: Verkehrsstudie Gebiet Thun Süd/Südwest: MIV - Verbindung Weststrasse - Pfanderstrasse (2011)
- Abklärungen Anschluss Weststrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die flankierenden Massnahmen auf der Pfanderstrasse und der Buchholzstrasse (Ausbau der Pfanderstrasse Bereich Buchholzstrasse bis Anschluss Lüsslispange, Optimierung für Velo und Fussverkehr)

**Beteiligte Stellen**

Region ERT, OIK I, Astra

**Federführung**

Thun

<b>Realisierung</b>																
<b>Kosten gesamte Massnahmen:</b>																
AP1 Fr. Mio. --																
AP2 Fr. Mio. --																
AP3 - A Fr. Mio. --																
AP3 - B Fr. 9.5 Mio. Fr. 2.7 Mio. Eigenleistung																
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="2"></th> <th style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><b>Total (AP3)</b></td> <td style="text-align: center;"><b>100 %</b></td> <td style="text-align: center;"><b>9.5 Mio. Fr.</b></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Mio. Fr.</td> </tr> </table>			Infrastruktur	<b>Total (AP3)</b>	<b>100 %</b>	<b>9.5 Mio. Fr.</b>	Anteil Bund	%	Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	%	Mio. Fr.
		Infrastruktur														
<b>Total (AP3)</b>	<b>100 %</b>	<b>9.5 Mio. Fr.</b>														
Anteil Bund	%	Mio. Fr.														
Anteil Kanton	%	Mio. Fr.														
Anteil Gemeinde	%	Mio. Fr.														
Kostenstand Dezember 2011, exkl. MwSt.																
<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>  MIV-E-15-a: 1-2 MIV-O-15-b: 1-2 MIV-O-15-c: 1-2															
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> - Planlegende zu Grafik MIV-15 siehe Detailplan Massnahmen Strasseninfrastruktur. Die kommunale Verbindung von Allmendingen nach Thierachern ist im regionalen Basisnetz aufgenommen. Allfällige Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind auch auf diesem Netz möglich, falls der Druck auf den Autobahnzubringer steigt.																
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen</b> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> WK1: Optimale Erreichbarkeit der neuen Quartiere und Vermeidung der Belastung bestehender Quartiere. Optimale Erreichbarkeit der südlichen Gebiete, insbesondere des Gewerbeareals Schorenpark, des neuen Areals Kandergrien durch neuen, direkten Autobahnanschluss Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Reisezeit und Weglängen werden verringert. WK2: Durch die Massnahme kann die Siedlungsentwicklung im Lüssli stärker vom internen motorisierten Verkehr reduziert werden. Die Verkehrssicherheit wird auf den angrenzenden Strassen erhöht, wo flankierende Massnahmen umgesetzt werden WK3: Flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren Neufeld (z.B. Buchholzstrasse) und Allmendingen (Entlastung Durchgangsverkehr). WK4: Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses auf der Buchholzstrasse und Pfandernstrasse. Insgesamt nimmt die Flächenbeanspruchung durch die Neuanlage örtlich zu. Durch die konzentrierte Anordnung der Siedlung an guter, städtischer Lage wird jedoch Verkehr durch Nicht-Bauen im Umland vermieden.

<b>Sonstiges</b>		
<b>Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM</b>		
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>
Pfandernstrasse	10'500 - 11'500	12'100 - 13'300
Buchholzstrasse	4'900 - 8'400	6'300 - 11'500



**Bemerkungen / Hinweise**

Der Bund hat die Lüsslispange im AP2 vom B ins C (Horizont 23-26) verschoben im AP2, da sie ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Die Lüsslispange muss besser mit dem Verkehrsnetz abgestimmt werden. Diese Abstimmung erfolgt im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes, das die Stadt Thun ab 2015 erstellen wird. Das Gesamtverkehrskonzept wird im Rahmen der Ortsplanungsrevision erstellt, die Entwicklung des Gebietes Lüssli ist ein wichtiger Baustein in der Ortsplanungsrevision.

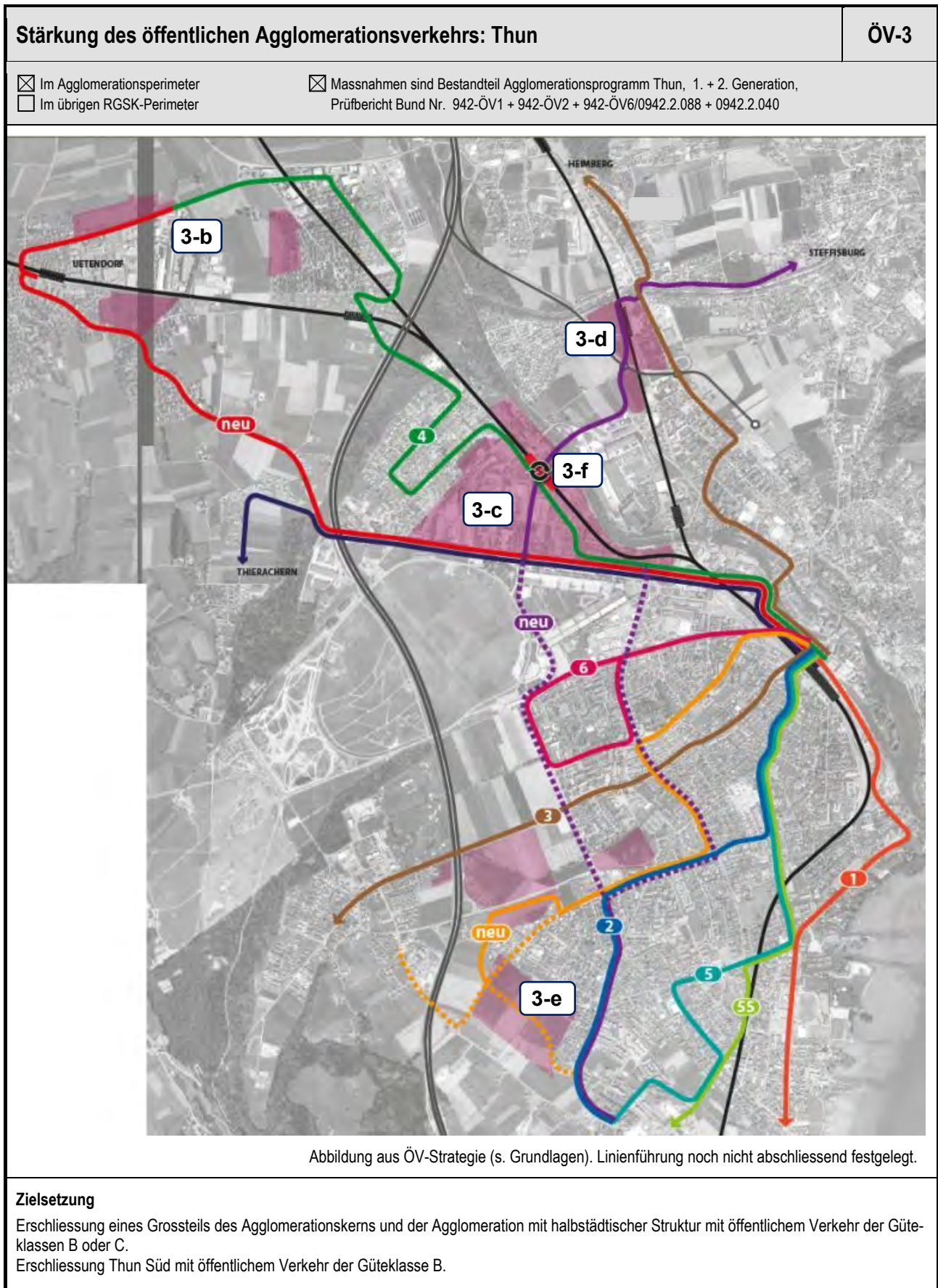
Die Städte-Initiative Thun verlangt, dass der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen in Thun nur unter der Bedingung zulässig ist, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht.

**Grundlagendokumente**

- "Strategie Stadtentwicklung" Stadt Thun, Mai 2009
- Stadtentwicklung im Raum Thun Südwest: Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft, Mai 2011
- Verkehrsstudie Lüsslispange, Stadt Thun, Dezember 2011
- ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011
- Städte-Initiative Thun, 2016



<b>Beurteilung</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> Die Verbesserung des Bahnangebotes (Fernverkehr und S-Bahn) fördert den Modal Shifts zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs.</p>
<p><b>Bewertung</b> Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.</p>
<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b>      --</p>
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002</li> <li>- Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1)</li> <li>- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (ÖV5)</li> <li>- Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008</li> <li>- ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011</li> <li>- ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013</li> <li>- STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern, Planungsraum Bern - Oberland, AÖV, 2014</li> </ul>



Massnahmen								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						A	B	C
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27				
<b>Massnahmen A1-Projekte</b>								
ÖV-Str-3-b	Agglomeration, Verbessern der ÖV-Erschliessung, Korridor Thun Nordwest - Uetendorf: Verkehrsmittel, Takt, Linienführung (942-ÖV2)	RVK	2.0	X		22		
ÖV-Str-3-c	Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord (Verkehrsmittel, Takt, Linienführung noch offen) (Nr. 942-ÖV6/0942.2.088)	RVK	0.5		X	22		
ÖV-Str-3-d	Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Bahnhof Steffisburg - ESP Thun Nord (Verkehrsmittel, Takt, Linienführung noch offen) (Nr. 942-ÖV6/0942.2.088)	RVK	0.5		X	22		
<b>Weitere Massnahmen</b>								
ÖV-Str-3-e	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung, ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd (Neufeld, Allmendingen) aufeinander abstimmen (Nr. 0942.2.040)	RVK	0.5			X		
ÖV-Reg-3-f	Agglomeration, Neue S-Bahn Anbindung ESP Thun Nord vgl. Bericht ÖV-Vision	BAV					X	
Kosten = Investitionskosten								
<b>Vorgehen</b>								
1. Umsetzung Angebotskonzept Thun Nord, überarbeitetes ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 2. Umsetzung Angebotskonzept Thun Süd (Erschliessung Stadion und neues EKZ) gemäss überarbeitetem Konzept 3. Weiterentwicklung der Varianten ÖV-Studie Thun Süd in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung Thun Süd, gemäss überarbeitetem Konzept								
<b>ÖV-Str-3-b</b>	<b>Agglomeration, Verbessern der ÖV-Erschliessung, Korridor Thun Nordwest - Uetendorf (942-ÖV2)</b>							
Massnahme	Einführung einer neuen Buslinie Thun - Uetendorf - Uetendorf Industrie (15-Min.-Takt) dadurch Erschliessung der Entwicklungsgebiete in Uetendorf sowie des noch nicht erschlossenen Ortsteils Chandermatte, gute Anschlüsse von der Gürbetalbahn in die Industrie Uetendorf. Verlängerung und Änderung der Linienführung der Linie 4 (15-Min.-Takt), Erschliessung des noch nicht erschlossenen Teils der Allmend Uetendorf. In einem ersten Schritt wird ab Fahrplan 2017 die Postautolinie 57 (Linie Gurzelen – Uetendorf) ins Lerchenfeld verlängert (Haltestelle Thun, Waldeck) und erhält dort Anschluss an die städtische Linie 4 der STI Thun Bahnhof - Lerchenfeld.							
Zuständigkeit	RVK (Federführung), AÖV, Stadt Thun, Gemeinde Uetendorf							
Bruttokosten	10-12 neue Haltestellen, ca. CHF 2 Mio., Betriebskosten ca. CHF 2.0 Mio.							
Planungsstand	Konzeptstudie							
Abhängigkeit	ESP Thun Nord, Siedlungsentwicklungen in Uetendorf, Verkehrsmanagement, Angebotskonzept 2022-2025							
Baubeginn	ab 2022							
Grundlagen	ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011, ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013							
Koordinationsstand	Vororientierung							
Priorisierung	A1, Realisierung ab 2022							
Bemerkungen	Nummer AP2: ÖV 3.3							
<b>Wirkung:</b>								
WK1: Diese Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Grunderschliessung der nicht erschlossenen Gebiete von Uetendorf. WK2: Durch die bessere ÖV-Erschliessung wird die Entwicklung nach innen gefördert. WK3: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV. WK4: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.								

<b>ÖV-Str-3-c+d</b>	<b>Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg (942-ÖV6/0942.2.088)</b>
Massnahme	<p>ESP Thun Nord: Führung der Buslinie 4 durch den ESP Thun Nord, neue Buslinie entlang der Allmendstrasse, womit der ESP auf 2 Achsen sehr gut erschlossen wird.</p> <p>ESP Bahnhof Steffisburg: Verdichtung der Buslinie 3</p> <p>beide ESP's: Verbindung der beiden ESP's über eine neue Buslinie Steffisburg – ESP Bahnhof Steffisburg - ESP Thun Nord - Thun Südwest. Erschliessung der noch nicht erschlossenen Zugstrasse.</p> <p>Längerfristig: Inbetriebnahme einer neuen Bahn-Haltestelle beim ESP Thun Nord an der Aaretalstrecke, neuer Umsteigepunkt Bus-Bahn</p>
Zuständigkeit	RVK (Federführung), AÖV, Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg
Bruttokosten	5-8 neue Haltestellen, ca. CHF 1.0 Mio., Betriebskosten ca. CHF 2.0 Mio.
Planungsstand	Konzeptstudie
Abhängigkeit	Bypass Thun Nord, Verkehrsmanagement; Angebotskonzept 2022-2025
Baubeginn	in Abhängigkeit mit der Siedlungsentwicklung ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg, , ca. 2015-2018
Grundlagen	ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011; ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013
Koordinationsstand	Vororientierung
Priorisierung	A2, Realisierung ab 2022
Bemerkungen	Nummer AP2: ÖV 3.4 und 3.5, Prüfbericht Bund 2. AP, Mitfinanzierung Bestandteil A-Liste
<b>Wirkung:</b>	
<p>WK1: Diese Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Attraktive und schnelle Verbindungen von den ESP's ins Zentrum, aber auch in die umliegenden dichten Wohngebiete.</p> <p>Längerfristig: starke Verkürzung der Reisezeiten von Steffisburg/ESP Steffisburg und ESP Thun Nord nach Bern.</p> <p>WK2: Durch diese Massnahmen wird eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung gegen Innen erreicht.</p> <p>WK3: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.</p> <p>WK4: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.</p>	
<b>ÖV-Str-3-e</b>	<b>Agglomeration, Linienoptimierung in Koordination mit der Siedlungsentwicklung in Thun Süd (0942.2.040)</b>
Massnahme	<p>Einführung einer neuen Buslinie mit Bedienung der Entwicklungspunkte Schoren/Neufeld, Weststrasse Süd und Siegenthalergut in dichtem Takt, Direktverbindung zu Zentrum und Bahnhof</p> <p>Verbindung Thun Südwest - ESP Thun Nord - ESP Steffisburg - Steffisburg</p> <p>Optimierung des Liniennetzes durch direktere Führung der Linie 2 Richtung Bahnhof/Zentrum, nachfragebestimmte Verdichtung der Takte</p>
Zuständigkeit	RVK (Federführung), AÖV, Stadt Thun
Bruttokosten	3-4 neue Haltestellen, ca. CHF 0.5 Mio., Betriebskosten ca. CHF 1.5 Mio.
Planungsstand	Konzeptstudie
Abhängigkeit	Siedlungsentwicklungen Schoren/Neufeld, Weststrasse Süd, Stadion Thun, ESP Thun Nord, Verkehrsmanagement; Angebotskonzept 2022-2025
Baubeginn	in Abhängigkeit mit der Siedlungsentwicklung Thun Süd, ca.2019-2022
Grundlagen	ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011
Koordinationsstand	Vororientierung
Priorisierung	A, Realisierung ab 2022
Bemerkungen	Nummer AP2: ÖV 3.7
<b>Wirkung:</b>	
<p>WK1: Diese Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Grunderschliessung der neuen Siedlungsgebiete. Attraktive und schnelle Verbindungen ins Zentrum, aber auch in die umliegenden dichten Wohngebiete. Kürzere Reisezeiten durch direktere Linienführung der Linie 2.</p> <p>WK2: Durch diese Massnahmen wird eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung gegen Innen erreicht.</p> <p>WK3: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.</p> <p>WK4: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.</p>	

<b>ÖV-Reg-3-f</b>	<b>Agglomeration, Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord</b>
Massnahme	Neubau einer S-Bahnhaltestelle ESP Thun Nord mit Umsteigemöglichkeiten auf das lokale Busnetz
Zuständigkeit	BAV (Federführung), BLS, SBB, Region ERT, AÖV, RVK, Thun, OIK I
Bruttokosten	Kosten (+/-50%) liegen voraussichtlich Ende 2016 vor; Finanzierung über BIF
Planungsstand	Antrag im Rahmen des Berichtes STEP Ausbauschnitt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, Nov. 2014 beim BAV eingereicht (vgl. Bericht Kap. 1.3.1 Nationale Grundlagen; BE 20)
Abhängigkeit	ÖV-Str-3-c, ÖV-Str-3-d
Baubeginn	frühestens ab 2023; sofern im Beschluss STEP 2030 enthalten
Grundlagen	Kommunaler Richtplan ESP Thun Nord, November 2010, ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011, STEP Ausbauschnitt 2030 Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014,
Koordinationsstand	Vororientierung
Priorisierung	B
Bemerkungen	Nummer AP2: ÖV 3.8
<b>Wirkung:</b>	
<p>WK1: Das Gebiet ESP Thun Nord bietet Potenzial für 4'500 - 6'700 zusätzliche Arbeitsplätze sowie 300-500 zusätzliche Einwohnende. Diese Massnahme bewirkt eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Mit einer S-Bahnhaltestelle werden attraktive und schnelle Verbindungen ins Aaretal und ins Zentrum möglich. Die Haltestelle wird mit optimalen Anschlüssen ans Busnetz auch ein wichtiger Umsteigepunkt für PendlerInnen nach Steffisburg und in den Südwesten der Stadt und entlastet dadurch auch den ÖV-Knotenpunkt in der Innenstadt. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf ÖV.</p> <p>WK2: Diese Massnahme schafft gute Voraussetzungen in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach Innen. Die erhebliche Aufwertung des ÖV-Knotenpunkts verbessert die Erschliessung des Arbeitsschwerpunkts und führt zu einer Konzentration von Arbeitsplätzen und Einwohnenden. Im Rahmen der Potentialanalyse neuer Bahnhaltestellen der NWCH- Kantone und des Kantons Bern weist die Haltestelle Thun Nord eines der grössten Potenziale auf.</p> <p>WK3: Die Massnahme bringt eine Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Folgemaassnahmen (Bau von Plätzen und Koexistenzonen rund um den Bahnhof) erhöhen die Verkehrssicherheit.</p> <p>WK4: Durch die Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.</p>	

<b>Realisierung</b>																
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																
AP1 Fr. 2.0 Mio. Infrastruktur, Fr. 2.0 Mio. Betrieb AP2 Fr. 1.0 Mio. Infrastruktur, Fr. 2.0 Mio. Betrieb AP3 Fr. Mio. -; ÖV-Reg-3-f: Finanzierung über BIF	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>100 %</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		Total	100 %	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur															
Total	100 %	Fr.														
Anteil Bund	%	Fr.														
Anteil Kanton	%	Fr.														
Anteil Gemeinde	%	Fr.														
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																
<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (siehe oben) <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen (ÖV-Reg-3-f)	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b> ÖV-Str-3-e: 1 ÖV-Reg-3-f: 1															
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> - Massnahmenblätter: MIV-3, MIV-12, MIV-13, MIV-14, NM-1, S3, S4, S6a, S7a, S8a - Richtplan ESP Thun Nord: Im Rahmen der Überarbeitung wurde die ÖV-Erschliessung überprüft (Achsen innerhalb Gelände). - Angebotskonzept ÖV 2022-2025																
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)</b> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																

<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>		<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B	<input type="checkbox"/> C
<b>Beurteilung</b>				
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b>				
Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region, da sie dazu beitragen motorisierten Individualverkehr auf den ÖV zu verlagern.				
<b>Sonstiges</b>				
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> --				
<b>Grundlagendokumente</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002</li> <li>- ÖV-Konzept Thun Nord, 2006</li> <li>- Agglomerationsprogramm (Massnahmenpaket 1 und 2), 2007</li> <li>- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr, Dezember 2008 (ÖV 1, ÖV 2, ÖV 4, ÖV 5)</li> <li>- Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008</li> <li>- Nutzungsprofil des Stadionvorhabens</li> <li>- Richtplan Stadtentwicklung</li> <li>- ÖV-Studie Thun Süd, Erschliessung neuer Siedlungsgebiete und des Stadions mit Mantelnutzung, 2008</li> <li>- Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010</li> <li>- Busversuchsbetrieb – weiterentwickeltes Konzept Ortsbus Heimberg, 12.02.2010</li> <li>- Stadtentwicklung im Raum Thun Südwest: Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft, Mai 2011</li> <li>- ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 (Grafik Auszug, die neuen Linienführungen sind noch nicht abschliessend festgelegt)</li> <li>- Velokonzept Thun Nord, 2012</li> <li>- ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013</li> <li>- STEP Ausbauschrift 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern, Planungsraum Bern - Oberland, AÖV, 2014</li> </ul>				



<b>Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: linkes und rechtes Thunerseeufer</b>						<b>ÖV-4</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		<input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation Prüfbericht Bund Nr. 942.211 / 0942.2.042 / 0942.2.044						
<b>Zielsetzung</b>								
Verbessern der Erschliessung des linken und rechten Thunerseeufers (bis Oberhofen) mit dem öffentlichen Verkehr (anstreben der Güteklasse B/C).								
<b>Massnahme</b>								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27
ÖV-Str-4-a	Agglomeration, Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer (Nr. 942.211/0942.2.042)  10'-Minuten-Takt (bewilligt), Linienführung, Eilkurse / Attraktive Umsteigemöglichkeiten auch am Wochenende schaffen (neue Leute auf den ÖV gewinnen)	RVK	offen		X			
ÖV-Str-4-b	Agglomeration, ÖV-Anbindung Kandergrien (Nr. 0942.2.044)  Verlängern der (kurzen) Linie 1 vom derzeitigen Endpunkt Gwatt Deltapark ins Kandergrien (Teillinie nach Spiez unverändert), Verdichtung der Hauptlinie zum 7.5-Min.-Takt, auf den beiden Endästen (Spiez resp. Kandergrien) jeweils 15-Min.-Takt. Freihalten der Wendemöglichkeit im Areal	RVK	0.3					X
<b>Vorgehen</b>								
<b>ÖV-Str-4-a:</b>								
1. Betriebliche Überprüfung der Strecke rechtes Thunerseeufer bis Oberhofen im Hinblick auf durchgehenden 10'-Takt und Wochenendoptimierung 2. 10'-Takt umsetzen								
Die beschriebenen Massnahmen, sowie die Verdichtung bis Gunten / Merligen und die Verbesserung des Hangbussystems werden im Angebotskonzept 2014-2017 überprüft und festgelegt.								
<b>ÖV-Str-4-b:</b>								
1. Koordination mit Resultaten Ideenstudie "Oberes Kandergrien" 2. ÖV-Erschliessung im Rahmen Masterplan zur Arealentwicklung präzisieren 3. ÖV-Planung im Rahmen späterer Angebotskonzepte konkretisieren, sobald Gemeinde Entwicklung weiter forcieren wird								
<b>Beteiligte Stellen</b>						<b>Federführung</b>		
Region ERT, Hilterfingen, Oberhofen, Thun, Spiez, Luterbach, OIK I, AÖV, STI, BLS, Vigier Management AG						RVK		
<b>Realisierung</b>								
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>				Nicht infrastrukturelle Massnahmen. Keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds (Prüfbericht Bund, 2. AP).				
AP1	Fr. Mio. --							
AP2	Fr. Mio. <b>offen, je nach Konzept</b>							
AP3	Fr. Mio. --							
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.								

<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (ÖV-Str-4-b) <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis (ÖV-Str-4-a) <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>  ÖV-Str-4-b:            1
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> - Inbetriebnahme Bypass Thun Nord abwarten mit neuem Verkehrsregime am Engpass Lauitor - Massnahmenblatt NM-1 Verkehrsmanagement Hofstettenstrasse (NM-VM-1-m; die unbehinderte Zufahrt ins Stadtzentrum muss sichergestellt werden, vgl. Controlling NM-1), KM-8, LV-2, S6a, S7a, S8a - weitere Bemerkungen: Als Ergänzung zum ÖV könnten Anreizsysteme mit E-Bikes einen Beitrag dazu leisten, den motorisierten Verkehr etwas zu reduzieren. Die Wohnorte an den Hanglagen bieten gute Voraussetzungen dazu. - Siedlungsentwicklung Kandergrien, S-3A-12	
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:	
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C	

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> ÖV- Massnahmen in Kombination mit Massnahmen beim LV und Kombiniertes Mobilität schaffen das Potential um Modalsplitveränderungen herbeizuführen und die Verkehrsbelastung durch den MIV zu vermindern. Dies verbessert die Qualität des Verkehrssystems, erhöht die Siedlungsentwicklung nach innen, erhöht die Verkehrssicherheit und hilft mit die Umwelt zu entlasten.  WK1: Diese Massnahmen bewirken eine Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Taktverdichtung auf beiden Seeseiten. Linkes Thunerseeufer: Grunderschliessung der nicht erschlossenen Areale im Kandergrien, ÖV-Güteklasse B/C. WK3: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV. WK4: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.
<b>Bewertung</b> Die Massnahme hat einen hohen Nutzen für die Region, da sie dazu beiträgt neue Entwicklungsgebiete, die Potenzial für konzentrierte Siedlungsentwicklung bieten, nachhaltig zu gestalten und motorisierten Individualverkehr von Anfang an auf den ÖV zu verlagern.

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> --
<b>Grundlagendokumente</b> - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm (Massnahmenpaket 1), 2007 - Erfahrungen Oberingenieurkreis I mit „Korrektion Hofstettenstrasse“, 2007 - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (-) - Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008 - Aktueller Planungsstand „Radstreifen Bächimatt bis Tankstelle“, OIK I, Dezember 2009 (Quelle VM) - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010 - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 - Ideenstudie "Oberes Kandergrien", Vigier Management AG, Programm März 2011 - ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013



Erschliessung Kandergrien, linkes Thunerseeufer

<b>ÖV-Anbindung Frutigen</b>		<b>ÖV-6</b>
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		
<b>Zielsetzung</b>		
Optimalere Anbindung von Frutigen an den Fernverkehr in Abwägung übergeordneter Interessen prüfen		
<b>Massnahme ÖV-FV-6 Frutigen, ÖV-Anbindung</b>		
- Abschätzung Nachfragepotenzial für IC-Halt Frutigen in Abhängigkeit mit „Lötschberger“ (Massnahme umgesetzt) - IC-Halt Frutigen einführen		
<b>Priorisierung</b>		
<input type="checkbox"/> A2 ('15-'18)    <input type="checkbox"/> A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input checked="" type="checkbox"/> C (ab '27)		
<b>Vorgehen</b>		
1. Ausarbeitung Studie IC-Halt Frutigen (2011 erstellt) 2. Antrag für einen IC-Halt Frutigen als priorisierte Fernverkehrs-Variante im Rahmen des Berichts STEP Ausbauschnitt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014 beim BAV eingereicht. 3. ggf. Umsetzung entsprechender Massnahmen		
<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführung</b>	
BAV, Region KA, Adelboden, Frutigen, Kandersteg	AÖV	

<b>Realisierung</b>																	
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																	
AP1    Fr. Mio. --	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <td></td> <td colspan="2" style="background-color: #e0e0e0;"><b>Infrastruktur</b></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;"><b>Total</b></td> <td style="background-color: #e0e0e0;">%</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Anteil Bund</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">%</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Anteil Kanton</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">%</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Anteil Gemeinde</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">%</td> <td style="background-color: #e0e0e0;">Fr.</td> </tr> </table>			<b>Infrastruktur</b>		<b>Total</b>	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
			<b>Infrastruktur</b>														
<b>Total</b>			%	Fr.													
Anteil Bund			%	Fr.													
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
AP2    Fr. Mio. --																	
AP3    Fr. Mio. <b>offen, je nach Konzept</b>																	
<table style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;"><b>Stand der Koordination</b></td> <td style="width: 50%; padding: 5px;"><b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;"> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf  <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung  <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis  <input type="checkbox"/> Festsetzung  <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen         </td> <td style="padding: 5px; text-align: center;">--</td> </tr> </table>			<b>Stand der Koordination</b>	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>	<input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	--											
<b>Stand der Koordination</b>	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>																
<input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	--																
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> --																	
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen)																	
- Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																	
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																	

<b>Beurteilung</b>	
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b>	
Verbessertes Angebot für die Region Frutigen und Adelboden und trägt zu einer Verkehrsverlagerung bei.	
<b>Bewertung:</b>	
Die Massnahme kann attraktiv sein für die Tourismusregion, bewirkt also einen Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und führt zu weniger Lärm- und Luftbelastung.	

Sonstiges
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b> --</p> <p>Im Bericht STEP Ausbauschnitt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014 wurden vier Varianten Aaretal - Oberland (BE-02) entwickelt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Variante 1: Verdichtung FV mit Halt in Frutigen (1. Priorität)</li><li>- Variante 2: Verdichtung FV ohne Halt Frutigen (2. Priorität)</li><li>- Variante 3: Konzeptänderung RE ohne Verdichtung (3. Priorität)</li><li>- Variante 4: Konzeptänderung RE mit Verdichtung (3. Priorität)</li></ul> <p>Die RVK setzt sich für den IC-Halt ein. Prüfung IC-Halt auf nationaler Ebene (Voraussetzung ist Vollausbau Lötschberg).</p>
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Studie IC-Halte Frutigen, 03.03.2010</li><li>- Studie IC-Halte Frutigen, 14. August 2011</li><li>- Regionales Angebotskonzept 2014-2017, RVK 5, 30. Mai 2012</li><li>- Bericht STEP Ausbauschnitt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014</li></ul>

<b>ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum</b>		<b>ÖV-7</b>
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		
<b>Zielsetzung</b> Die Korridore Kandertal und Simmental-Saanenland sowie der ländliche Raum um die Agglomeration Thun sind ausreichend mit den angrenzenden Agglomerationen (Thun, Bern) verbunden. Beim öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum kann längerfristig mindestens der Status quo erhalten werden.		
<b>Massnahme ÖV-Str-7 Agglomeration, ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum</b> Festlegung der notwendigen Massnahmen zur Sicherung einer ausreichenden Erschliessung des ländlichen Raumes mit dem öffentlichen Verkehr, insbesondere für die Zentren 3./ 4. Stufe, Tourismuszentren und Ausflugsziele gemäss RGSK (Angebotsverbesserungen, Neuerschliessung von Gebieten im ländlichen Raum, Infrastrukturmassnahmen Strasse/ Schiene etc.) - Alternative Transportangebote für die Öffentlichkeit prüfen, z.B. Schulbusse, private Buslinien, ...		
<b>Priorisierung</b> <input checked="" type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)		
<b>Vorgehen</b> 1. Ausarbeitung der notwendigen Grundlagen im Rahmen der nächsten Regionalen Angebotskonzepte der RVK 5 und falls notwendig in weiteren Studien. 2. Umsetzung der entsprechenden Massnahmen.		
<b>Beteiligte Stellen</b> Regionen ERT, OSSA, KA, AÖV, betroffene Gemeinden, TUs, Tourismusdestinationen	<b>Federführung</b> RVK	

<b>Realisierung</b>																	
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																	
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. offen, je nach Konzept	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;"></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">Total</th> <th style="text-align: center;">%</th> <th style="text-align: center;">Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Infrastruktur		Total	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																
Total	%	Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>  ÖV-Str-7:                      1-2																
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> Massnahmen: ÖV-1, ÖV-6, KM-2, KM-4, KM-6																	
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)</b> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																	
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																	

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> Mit Hilfe der Massnahme kann die Attraktivität von Tourismusregionen gesteigert, der Modal Split im Freizeitverkehr zu Gunsten des ÖV verbessert (Verkehrsverlagerung) sowie die Bevölkerungszahl in den ländlichen Gebieten gehalten werden.
<b>Bewertung</b> Die Massnahme bewirkt einen Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und führt zu weniger Lärm- und Luftbelastung.
<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> --
<b>Grundlagendokumente</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Studie IC-Halte Frutigen, 14. August 2011</li><li>- Regionales Angebotskonzept 2014 – 2017, RVK 5, 30. Mai 2012</li><li>- ÖV-Konzept Saanenland, RVK November 2012</li><li>- Streckenkonzept Spiez - Zweisimmen, RVK, in Erarbeitung</li><li>- Studie Regionalverkehr Interlaken-Spiez, AÖV, 2015 in Erarbeitung</li></ul>

<b>Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten</b>						<b>ÖV-8</b>																						
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter		<input checked="" type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation																										
<input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.046 + 0942.2.047																										
<b>Zielsetzung</b>																												
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrzeitverkürzung bzw. Sicherstellung der Umsteigebeziehungen in Thun</li> <li>- Umsetzung des Betriebskonzeptes bzw. Erhöhung der Betriebsstabilität</li> </ul>																												
<b>Massnahmen</b>																												
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität																								
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3																						
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27																				
ÖV-Reg-8-a	Uetendorf, Perronverlängerung (220m lang), Doppelspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend. Mit Option Verlängerung der Doppelspur bis Thun Lerchenfeld. (Nr. 0942.2.046)	BLS	36.0			X																						
ÖV-Reg-8-b	Seftigen, Perronverlängerung (220m lang) (Nr. 0942.2.047)	BLS	ca. 25.0				X																					
<b>Vorgehen</b>																												
Studien, Vorprojekte, PGV																												
<b>Beteiligte Stellen</b>						<b>Federführung</b>																						
Region ERT, BAV, AÖV, Gemeinden, Regionalkonferenz						BLS																						
<b>Realisierung</b>																												
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																												
AP1	Fr. Mio. --	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th></th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td></td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>									Infrastruktur		Total		%	Fr.	Anteil Bund		%	Fr.	Anteil Kanton		%	Fr.	Anteil Gemeinde		%	Fr.
									Infrastruktur																			
Total									%	Fr.																		
Anteil Bund									%	Fr.																		
Anteil Kanton									%	Fr.																		
Anteil Gemeinde		%	Fr.																									
AP2	Fr. Mio. --																											
AP3	Fr. Mio. --																											
andere Finanzierung: Fr. ca. 65 Mio.																												
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																												
<b>Bundesbeitrag:</b>																												
Finanzierung mit FABI: zu 100% durch Bund; mit Ausnahme der nicht bahnbetrieblich notwendigen Anlagenteile, Bahnhofplatz, Veloständer u.ä.																												
<b>Stand der Koordination</b>					<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>																							
<input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen					ÖV-Reg-8-a: 2 ÖV-Reg-8-b: 1-2																							
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b>																												
Abstimmung der Projekte mit laufenden Planungen (Seftigen: Ortsdurchfahrt, Ortsentwicklung) vgl. MIV-O-1.2-b																												
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)</b>																												
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme: Dezember 2020 (ÖV-Reg-8-a)</li> </ul>																												
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>						<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																						



<b>Beurteilung</b>	
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b>	
<p>WK1: Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Bessere Fahrplanstabilität, kürzere Fahr- und Reisezeit (Erhöhung der Streckengeschwindigkeit). Verbesserung der Umsteigebeziehungen und Erreichbarkeit.</p> <p>WK2: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen.</p> <p>WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden.</p> <p>WK4: Die Massnahme bringt eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.</p>	
<b>Sonstiges</b>	
<b>Bemerkungen / Hinweise</b>	--
<b>Grundlagendokumente</b>	
diversere Unterlagen bei BLS	

**Perronverlängerungen, Doppelspurausbauten und Aufhebung Niveauübergänge: ausserhalb Agglomeration** **ÖV-9**

- Im Agglomerationsperimeter  Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. --  
 Im übrigen RGSK-Perimeter

**Zielsetzung**

- Fahrzeitverkürzungen
- Erhöhung der Fahrplan- und Betriebsstabilität
- verbesserte Angebotskonzepte mit Fahrplanverdichtungen
- Umsetzung des Betriebs- bzw. Rollmaterialkonzeptes
- Verbesserung der Fahrdynamik und Reduktion der Unterhaltskosten
- Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes
- Umspuranlage in Zweisimmen

**Massnahmen**

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27
<b>Massnahmen Strecke Spiez - Zweisimmen</b>								
ÖV-Reg-9-c	Eifeld, Perronverlängerung (P55), Ausbau zur Kreuzungsstation	BLS	10.0		X			
ÖV-Reg-9-e	Erlenbach i.S., Perronanpassungen (P55), Umbau Kreuzungsstation	BLS	ca. 11.5			X		
ÖV-Reg-9-f	Därstetten, Perronanpassungen (P55), Umbau Kreuzungsstation, Option: Niveauübergang Kantonsstrasse aufheben	BLS	ca. 30.0			X		
ÖV-Reg-9-g	Oberwil i.S., Perronanpassungen (P55), Umbau Kreuzungsstation	BLS	ca. 8.5			X		
ÖV-Reg-9-h	Boltigen, Perronanpassungen (P55), Umbau Kreuzungsstation	BLS	ca. 10.0			X		
ÖV-Reg-9-i	Weissenbach, Prüfung Aufhebung der Haltestelle, Bogenbegradigung, Kreuzungsgleis für Doppelführungen und bei Kreuzungsverlegungen	BLS	ca. 8.0			X		
ÖV-Reg-9-k	Grubenwald, Prüfung Aufhebung der Haltestelle	BLS	ca. 0.2			X		
ÖV-Reg-9-l	Zweisimmen, Umbau des Bahnhofs inkl. Umspuranlage für Trans Golden Pass	BLS	ca. 57.7		X			
ÖV-Reg-9-m	Wimmis - Burgholz, Aufhebung Niveauübergang	Wimmis	je nach Variante			X		

**Beteiligte Stellen**

Regionen ERT ausserhalb Agglomeration, OSSA, KA, weitere siehe Details

**Federführung**

siehe oben

**Realisierung**

**Kosten gesamte Massnahmen**

AP1 Fr. Mio. --

AP2 Fr. Mio. --

AP3 Fr. Mio. --

Finanzierung mit FABI: zu 100% durch Bund; mit Ausnahme der nicht bahnbetrieblich notwendigen Anlagenteile, Bahnhofplatz, Veständer u.ä.

Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.

Kostenteiler siehe Details

Total	Infrastruktur	
	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

**Stand der Koordination**

- Handlungsbedarf
- Vororientierung
- Zwischenergebnis Strecke: Spiez-Zweisimmen
- Festsetzung Strecke: Spiez-Kandersteg
- Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen

**Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)**

ÖV-Reg-9-e:	2	ÖV-Reg-9-i:	1
ÖV-Reg-9-f:	2	ÖV-Reg-9-k:	2
ÖV-Reg-9-g:	2	ÖV-Reg-9-m:	1-2
ÖV-Reg-9-h:	2		

<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahmenblätter MIV-8, MIV-9, LV-W-5-b</li> <li>- ÖV-Reg-9-m mit Beteiligung der Gemeinde</li> </ul>		
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>		
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B
	<input type="checkbox"/> C	

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b>
Die Massnahme ermöglicht bessere Fahrplanstabilität und kürzere Fahr- und Reisezeit (Erhöhung der Streckengeschwindigkeit). Attraktivere Angebote führen zu Verlagerung von MIV auf ÖV. Dies kann zudem zu einer Verstärkung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen.
<b>Bewertung:</b>
Die Massnahme bewirkt einen Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV (durch kürzere Reisezeiten) wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> --
Priorisierte Massnahme Bahnhofsumbau Zweisimmen (ÖV-Reg-9-I): Stand Januar 2015: Genehmigte Projekte zum Bahnhofsumbau mit der Umspuranlage der MOB (Trans Golden Pass) sind zur Abklärung beim BAV
<b>Grundlagendokumente</b>
diversere Unterlagen bei BLS

**Details:**

<b>ÖV-Reg-9-e bis -m Strecke Spiez - Zweisimmen</b>	
Massnahme	siehe oben
Zuständigkeit	BLS (Federführung), AÖV, OIK I (in Därstetten), MOB, Gemeinden, Regionalkonferenz
Bruttokosten	siehe oben
Planungsstand	
Abhängigkeit	
Baubeginn	siehe oben
Grundlagen	
Koordinationsstand	Zwischenergebnis
Priorisierung	A, B, C
Vorgehen	Studien, Projekte erstellen
Bemerkungen	ÖV-Reg-9-m: Federführung neu bei der Gemeinde Wimmis. Diese Strecke ist eine wichtige schweizerische Velowander-route. Keine Ausweichstrecke möglich. BLS und die Gemeinden erarbeiten Varianten. Die Kosten werden nach den Variantenstudien festgelegt.

## Massnahmenblätter Fuss- und Veloverkehr (LV)

<b>Stärkung Fuss- / Veloverkehr Stadt Thun: A-Projekte</b>						<b>LV-1</b>																	
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		<input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.011 bis 942.016																					
<b>Zielsetzung</b>																							
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun aus der Agglomeration für den Fuss- und Veloverkehr</li> <li>- Erhöhung Verkehrssicherheit</li> <li>- Verkehr verlagern</li> <li>- Umsetzung kantonaler Sachplan Veloverkehr</li> <li>- Beseitigung der Netzwidestände in der gesamten Agglomeration</li> </ul>																							
<b>Massnahmen</b>																							
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität																			
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3																	
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27															
LV-N-1-a	Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzligen / Schadau (Nr. 942.011) (Sachplan Veloverkehr physische Netzlücke 14)	Thun	1.7	X	18																		
LV-N-1-b	Thun, Wegverbindung Bahnhof – Selve- Schwäbis (Nr. 942.012) - Abschnitt Bahnhof - Selve - Abschnitt Selve - Schwäbis	Thun	4.3	X																			
					18																		
LV-N-1-c	Thun, Wegverbindung Bahnhof – Lachen (Nr. 942.013) - 2. Etappe Abschnitt Schadau - Lachen (Eigenleistung)	Thun	4.5 (insgesamt)	X	18																		
LV-N-1-d	Thun, Ausbau Unterführung Frutigenstrasse (Nr. 942.016) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-d)	Thun	3.1	X	18																		
<b>Vorgehen</b>																							
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Projektierung und Umsetzung der einzelnen Projekte nach Terminplanung</li> <li>2. Sicherung Finanzierung auf kantonaler und städtischer Ebene</li> </ol>																							
<b>Beteiligte Stellen</b>						<b>Federführung</b>																	
Region ERT, Heimberg, Hilterfingen, Steffisburg, Uetendorf, OIK I						Thun																	
<b>Realisierung</b>																							
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																							
AP1 Fr. 13.6 Mio. AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand Ende 2009				<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2" style="background-color: #e0e0e0;">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;"><b>Total</b></td> <td style="text-align: center;"><b>100%</b></td> <td style="text-align: center;"><b>Fr.</b></td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </tbody> </table>						Infrastruktur		<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>Fr.</b>	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																						
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>Fr.</b>																					
Anteil Bund	%	Fr.																					
Anteil Kanton	%	Fr.																					
Anteil Gemeinde	%	Fr.																					
<b>Stand der Koordination</b>				<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>																			
<input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen				--																			

<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> - Massnahmenblätter: LV-6, KM-1, KM-5, KM-8, MIV-4, MIV-12, MIV-13, NM-1 - LV-N-1-a / Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzligen / Schadau: Querung Aare → Hochwasserschutz		
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:		
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B
	<input type="checkbox"/> C	

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> WK1: Die Massnahmen verbessert die Qualität des Verkehrssystems. Insbesondere durch Steigerung des zusammenhängenden und attraktiven Wegenetz, durch Verkürzung der Unterwegszeit, durch Verbesserung der Erreichbarkeit und leicht verständliche Führung. WK2: Die innerstädtischen Massnahmen fördern die Siedlungsentwicklung nach Innen. WK3: Erhöht die objektive Sicherheit, da sie die ermittelten Unfallschwerpunkte umfährt und sicher gestaltet werden. WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.
<b>Bewertung</b> In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

<b>Sonstiges</b>		
<b>Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM</b>		
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>
- Thun, Frutigenstrasse	10'800	12'300
- Thun, Seestrasse Bahnhof - Lachen	3'900 - 5'200	4'500 - 6'500
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> Die Umsetzung der Städte-Initiative Thun wurde im Oktober 2016 vom Thuner Stadtrat genehmigt. Sie hat zum Ziel, dass ein allfälliger Mehrverkehr in Zukunft primär mittels ÖV, Velo- und Fussverkehrs abzuwickeln ist. Um dies zu erreichen, verpflichtet sich die Stadt Thun u.a. dazu, für sichere, möglichst direkte, attraktive und zusammenhängende Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zu sorgen.		
<b>Grundlagendokumente</b> - Radroutenkonzept Stadt Thun, 2003 - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1) - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008 - Terminplanung Massnahmen mit Bundesbeiträgen, Dezember 2009 - Velokonzept Thun Nord, 2012 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014) - Städte-Initiative, Thun 2016		

Stärkung Fuss- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun						LV-2		
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		<input checked="" type="checkbox"/> einzelne Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. + 2. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.015 bis 942.019 + 0942.2.049 bis 0942.2.053 + 0942.2.089, 0942.2.090						
<b>Zielsetzung</b>								
- Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Fuss- und Veloverkehr - Verkehrsverlagerung MIV zu LV - Erhöhung Verkehrssicherheit - Umsetzung kantonaler Sachplan Veloverkehr - Beseitigung der Netzwidestände in der gesamten Region								
<b>Massnahmen</b>								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
				'11-'14	'15-'18	A	B	C
<b>Massnahmen Nr. 942.015 bis 942.019</b>								
LV-N-2-a	Uetendorf Allmend (ab Kreisel Autobahnbrücke) - Seftigen (Sachplan Veloverkehr qualitative Netzlücken 17 + 18), (AP2 Nr. 0942.2.089, Benchmark A-Horizont) (auf Strecke liegt Unfallschwerpunkt 1050)	OIK I	1.7		X	22		
LV-N-2-b	Hilterfingen, Uferweg Hünibach (AP2 Nr. 0942.2.090, Benchmark B-Horizont)	Hilterfingen	0.9			X		
LV-N-2-c	Thun, Verbindung Lerchenfeld – Selve (Öffnung Uttigenstrasse) (Sachplan Veloverkehr physische Netzlücke 15), (AP2 Nr. 0942.2.089, Benchmark A-Horizont)	Thun	0.1		X			
LV-N-2-d	Thun, Ausbau Unterführung Mittlere Strasse (AP1 942.015 B-Liste, 2.0 Mio.), (AP2 Nr. 0942.2.089, Benchmark A-Horizont)	Thun	2.3		X			
LV-N-2-e	Thun, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Mönchstrasse-Kasernenstrasse (AP1 942.017 B-Liste, 1.4 Mio.), (AP2 Nr. 0942.2.089, Benchmark A-Horizont, 1.6 Mio.)	Thun	2.0		X			
LV-N-2-f	Thun, Verbesserungen best. Netz, Steffisburg - Thun Lerchenfeld - Uetendorf (AP1 942.019 B-Liste, 2.4 Mio.) (Sachplan Veloverkehr physische Netzlücke 16), (AP2 Nr. 0942.2.089, Benchmark A-Horizont) (auf Strecke liegt Unfallschwerpunkt 1050)	Thun	2.8		X			
<b>Massnahmen RGSK, AP 2</b>								
LV-N-2-g	Thun, Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend-Uttigenstrasse (AP2 Nr. 0942.2.049, A-Liste Einzelmassnahme)	Thun	2.5		X			
LV-N-2-h	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend - Schwäbis (AP2 Nr. 0942.2.050, Benchmark B)	Thun	2.5			X		
LV-N-2-i	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM), in Abstimmung mit Entwicklung Siegenthalergut (AP2 Nr. 0942.2.051, Benchmark B)	Thun	0.2			X		
LV-N-2-k	Thun, LV-Anbindung regionales Netz im Umfeld des neuen Gebietes Lüssli (AP2 Nr. 0942.2.052, Benchmark B)	Thun	1.5				X	
LV-N-2-l	Spiez, Verbesserungen Querverbindungen Bahnhofgebiet zur Seebucht → MIV-O-1.1-d (AP2 Nr. 0942.2.053, Benchmark LV A)	Spiez	0.5		X			
<b>Massnahmen RGSK 2, AP 3</b>								
LV-N-2-m	Spiez - Lattigen, Parallelführung zur BLS (Sachplan Veloverkehr physische Netzlücke 13)	ERT	H					
LV-N-2-n	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos –Autobahnanschluss	OIK I	2.5			X		
Die Stadt Thun wird in den folgenden Jahren ein Fussverkehrskonzept über die gesamte Stadt erarbeiten (Eigenleistung). Ebenfalls in Eigenleistung wird die Stadt Thun im Zeitraum ab 2019 die Verkehrssicherheit auf der nationalen Veloroute N4/N8 im Bereich der beiden Knoten Grabenstrasse / Schwäbigasse und Grabenstrasse / Kyburgstrasse verbessern.								
<b>Vorgehen</b>								
1. Planungsstudie für Linienführung LV-N-2-m auslösen 2. Projektierung und Umsetzung der einzelnen Projekte nach Terminplanung. 3. Sicherung Finanzierung auf kantonaler und kommunaler Ebene								

<b>Beteiligte Stellen</b> Region ERT, OIK I, Amsoldingen, Buchholterberg, Fahrni, Hilterfingen, Höfen, Krattigen, Reutigen, Seftigen, Sigriswil, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uebeschi, Uetendorf, Unterlangenegg, Uttigen, Wimmis, BLS	<b>Federführung</b> Siehe oben
--	-----------------------------------

**Realisierung**

**Kosten gesamte Massnahmen**

AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 11.9 Mio.  AP3 A Fr. 6.1 Mio. (Hilterfingen, Thun, Spiez) AP3 B Fr. 1.5 Mio.	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		Total	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur															
Total	%	Fr.														
Anteil Bund	%	Fr.														
Anteil Kanton	%	Fr.														
Anteil Gemeinde	%	Fr.														

Auf Kantonsstrasse übernimmt Kanton 100%.  
 Bei Massnahmen die vom Bund mitfinanziert werden, teilen sich Kanton und Gemeinden die restlichen Kosten mit 50%/50%.  
  
 Kostenstand, exkl. MwSt.

<p><b>Stand der Koordination</b></p> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<p><b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b></p> LV-N-2-b: 2 LV-N-2-h: 2 LV-N-2-i: 2 LV-N-2-k : 2 LV-N-2-n: 2
--	---

**Abhängigkeiten / Zielkonflikte**

- Massnahmenblätter: LV-6, KM-1, KM-5, KM-8, ÖV-4.1, MIV-1.1, MIV-4, MIV-12, MIV-13, NM-1
- LV-N-2-h / Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis: Querung Aare → Hochwasserschutz
- LV-N-2-l: Im Rahmen des Bauprojektes "Umgestaltung Ortszentrum" wurde für die Fusswegverbindungen Bahnhof - Oberlandstrasse zwei Varianten ausgearbeitet. Zu einem späteren Zeitpunkt wird aufgrund der Kosten und der Grundeigentümergeverhandlungen entschieden, ob eine oder beide Wegverbindungen erstellt werden.
- LV-N-2-i: Realisierung erfolgt koordiniert mit Überbauung Siegenthalergut
- LV-N-2-k: Realisierung erfolgt mit OP Kiesabbau oder koordiniert mit Überbauung Lüssli
- LV-N-2-m: Ausbauvorhaben BLS

**Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)**

- Eingabe Vorprojekt beim Bund:
- geschätzter Baubeginn:
- geschätzte Inbetriebnahme:

**Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)**       A     B     C

**Beurteilung**

**Zweckmässigkeit und Wirkung**

WK1: Die Massnahmen verbessert die Qualität des Verkehrssystems. Insbesondere durch Steigerung des zusammenhängenden und attraktiven Wegenetz, durch Verkürzung der Unterwegszeit, durch Verbesserung der Erreichbarkeit und leicht verständliche Führung.

WK2: Die innerstädtischen Massnahmen fördern die Siedlungsentwicklung nach Innen.

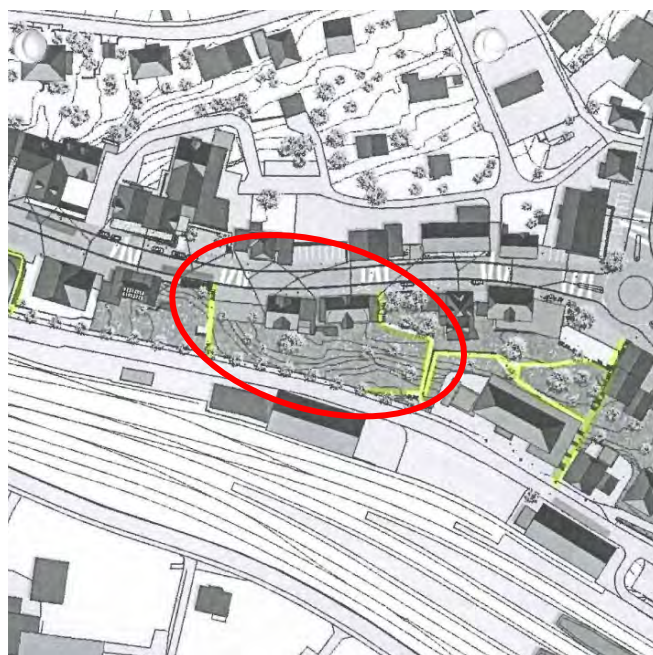
WK3: Erhöht die objektive Sicherheit, da sie die ermittelten Unfallschwerpunkte umfährt und sicher gestaltet werden.

WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.

**Bewertung**

In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b></p> <p>In der Stadt Thun wurde Ende 2014 die Städte-Initiative Thun angenommen, die verlangt, dass sich die Stadt Thun dafür einsetzt, dass Massnahmen, die ein attraktives und sicheres Fusswegnetz und durchgängige und direkte Velorouten sicherstellen konsequent umgesetzt werden. Hierfür wird die Stadt Thun in einem ersten Schritt ein Reglement erstellen.</p>
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002</li> <li>- Radroutenkonzept Stadt Thun, 2003</li> <li>- Agglomerationsprogramm, 2007</li> <li>- Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008</li> <li>- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008</li> <li>- Machbarkeitsstudie Fusswegverbindung Bahnhof Spiez - Oberlandstrasse, Dezember 2010</li> <li>- TBA, Arbeitshilfe Standards Kantonsstrasse, 2011</li> <li>- Velokonzept Thun Nord, 2012</li> <li>- Umgestaltung Ortszentrum, Bauprojekt, Dezember 2012</li> <li>- Velokonzept Thun-Nord, 2012</li> <li>- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014</li> <li>- TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014)</li> <li>- Städte-Initiative, Thun 2016</li> </ul>



Fusswegverbindung Bahnhof Spiez - Oberlandstrasse, Skizze Machbarkeitsstudie, Bauprojekte im roten Perimeter



Ausschnitt Sachplan Velo, 2014 (Blatt 24), physische Netzlücke 13



**Stärkung Fuss- / Veloverkehr ins Simmental, Saanenland, ERT ohne Agglomeration** **LV-3**

- Im Agglomerationsperimeter  Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. --  
 Im übrigen RGSK-Perimeter

**Zielsetzung**

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Umsetzung kantonalen Sachplan Veloverkehr
- Beseitigung der Netzwidestände in der gesamten Region

**Massnahmen**

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27
<b>Massnahmen Region Simmental und Saanenland</b>								
LV-S-3-d	zwischen Därstetten und Erlenbach, ausserorts	OIK I	H			X		
LV-S-3-e	zwischen Weissenburg und Därstetten, ausserorts	OIK I	H			X		
LV-S-3-h	Zweisimmen, innerorts und bis Blankenburg	OIK I	H		X			
LV-S-3-i	Saanenmöser bis Schönried, Abzweigung Unterbach	OIK I	H		X			
LV-S-3-k	zwischen Gstaad und Saanen, ausserorts	OIK I	H				X	
LV-S-3-m	zwischen Ringoldingen und Bahnhof Därstetten	OIK I	H			X		
<b>Massnahmen Region ERT ohne Agglomeration</b>								
LV-S-3-p	zwischen Zwieselberg-Reutigen	OIK I	0.4			X		

H = Handlungsbedarf gemäss Schwachstellenanalyse, die Kosten liegen nach Erarbeitung der Massnahmen vor.

**Vorgehen**

OIK I und die Gemeinden werden die Umsetzung der Massnahmen nach den verfügbaren Mittel in die Finanzpläne aufnehmen und die Lösungsansätze festlegen.

**Beteiligte Stellen**

Region OSSA, Region ERT ohne Agglomerationsgemeinden, Zwieselberg, Boltigen, Därstetten, Erlenbach, Saanen, Zweisimmen, Fahmi, Unterlangenegg, Buchholterberg

**Federführung**

OIK I

**Realisierung**

**Kosten gesamte Massnahmen**

- AP1 Fr. Mio. --  
 AP2 Fr. Mio. --  
 AP3 Fr. Mio. --

	Infrastruktur	
Total	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	100 %	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

In den meisten Projekten werden Velomassnahmen in ein Gesamtprojekt integriert.

**Stand der Koordination**

- Handlungsbedarf
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung
- Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen

**Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)**

- LV-S-3-d: H  
 LV-S-3-e: H  
 LV-S-3-k: H  
 LV-S-3-m: H  
 LV-S-3-p: H

**Abhängigkeiten / Zielkonflikte**

Massnahmenblätter LV-W-5-b, KM-2, KM-6, MIV-8

<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>		
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region</b> (wie oben)	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>LV- Massnahmen im ländlichen Raum führen zu einer Verkehrsverlagerung und zu einer Verminderung des MIV. Die Fuss- und Veloverkehrsrouten werden verträglicher gestaltet.</p>
<p><b>Bewertung</b></p> <p>Dies verbessert die Qualität des Verkehrssystems, den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden, erhöht die Verkehrssicherheit und hilft mit die Umwelt zu entlasten.</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Weitere LV-Massnahmen, die Bestandteil einer MIV-Massnahme sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>MIV-O-8-Aa: Latterbach, ausserorts; Erlenbach ausserorts</li> <li>MIV-O-8-Ib: Erlenbach, innerorts (Ortsdurchfahrt)</li> <li>MIV-O-8-Ab und -Ad: zwischen Weissenburg und Boltigen, ausserorts</li> <li>MIV-O-8-Ig: Boltigen, innerorts</li> </ul> </li> </ul> <p>Aus Sicht Region sind proirisierte Massnahmen in der Gemeinde Saanen, zwischen Saanenmöser und Schönried: Neue Streckenführung im Sachplan Veloverkehr verankert. Zurzeit noch nicht umgesetzt. → Wird geklärt ob neuer Massnahmenbedarf.</p>
<p><b>Grundlegendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Korridorstudie Simmental/Saalenland, 1999</li> <li>- TBA, Arbeitshilfe Standards Kantonsstrasse, 2011</li> <li>- TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014)</li> <li>- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014</li> </ul>

<b>Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - innerhalb Agglomeration</b>		<b>LV-W-5-a</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter    Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.054																	
<b>Zielsetzung</b>																	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erschliessung mit Radwanderrouten und Wanderwegen in touristischen Gebieten und Erholungsgebieten</li> <li>- Verbessern der Erreichbarkeit und Erhöhung der Sicherheit auf touristischen- und Freizeitwegen</li> </ul>																	
<b>Massnahme LV-W-5-a Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - innerhalb Agglomeration</b>																	
<p>In der Agglomeration gibt es viele bestehende Angebote (Schweizmobil) und Projektideen (z.B. Rund um den Thunersee) für Wanderweg und Radwanderwege. Die historischen Verkehrswege und die Pilgerwege werden im Regionalen Landschaftsrichtplan Massnahme E5 als Erholungsmassnahme bearbeitet.</p> <p>Neue Angebote müssen in Koordination mit Gemeinden, Kanton und touristischen Destinationen definiert und umgesetzt werden.</p> <p>Nachführungen des Sachplans Wanderroutennetz werden nach Bedarf im Verlauf der kommenden Jahre vorgenommen.</p> <p>Der Kanton strebt keine Erhöhung der Routendichte an. Vielmehr beabsichtigt das TBA die bestehenden Wanderrouten und Velowanderrouten zu optimieren, in Bezug auf die Wanderrouten heisst dies eine Reduktion des Hartbelagsanteils, in Bezug auf die Velowanderrouten die Prüfung und Umsetzung von Optimierung hinsichtlich Verkehrssicherheit und Attraktivität. Aus Sicht des Kantons besteht Handlungsbedarf auf folgendem Abschnitt:</p> <p>- Aaretal: Thun – Uttigen (Führung entlang Aare-Uferweg; Routenoptimierung Nr. 116)</p>																	
<b>Priorisierung</b>																	
<input checked="" type="checkbox"/> A2         A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)																	
<b>Beteiligte Stellen</b>		<b>Federführung</b>															
Alle Gemeinden, Tourismus-Destinationen, Berner Wanderwege, TBA Kanton, OIK I, Stiftung Schweiz Mobil		Region ERT															
<b>Realisierung</b>																	
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																	
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- <b>offen</b> AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Total</b></td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Infrastruktur		<b>Total</b>	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																
<b>Total</b>	%	Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
<b>Stand der Koordination</b>	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>																
<input checked="" type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	--																
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b>																	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tourismusförderung</li> <li>- Massnahmenblätter: LV-6, KM-3</li> </ul>																	
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)</b>																	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>																	
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>																	
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																	

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> WK1: Diese Massnahmen verbessern die Angebote im Freizeitverkehr und steigern die Qualität des Verkehrssystems. WK3: Erhöht die objektive Sicherheit, da die Routen auf eigenen Wegen geführt werden. WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.
<b>Bewertung</b> In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.
<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> Die Massnahme ist gemäss Prüfbericht des Bundes für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant. Keine Mitfinanzierung.
<b>Grundlagendokumente</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Bestehendes Wanderwegnetz und Radwandernetz</li><li>- Kantonaler Sachplan Wanderrouthenetz, 2012</li><li>- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014</li><li>- SchweizMobil, Veloland, touristische Routen (lokal/regional/national), Stand Juni 2016</li></ul>

<b>Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - ausserhalb Agglomeration</b>		<b>LV-W-5-b</b>															
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. - <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter																	
<b>Zielsetzung</b>																	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erschliessung mit Radwanderrouten und Wanderwegen in touristischen Gebieten und Erholungsgebieten</li> <li>- Verbessern der Erreichbarkeit und Erhöhung der Sicherheit auf touristischen- und Freizeitrouen</li> </ul>																	
<b>Massnahme LV-W-5-b Region, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - ausserhalb Agglomeration</b>																	
<p>In der Region gibt es viele bestehende Angebote (Schweizmobil) und Projektideen (z.B. Rund um den Thunersee) für Wanderweg und Radwanderwege. Die regionalen historischen Verkehrswege und die Pilgerwege werden im Regionalen Landschaftsrichtplan Massnahme E5 als Erholungsmassnahme bearbeitet.</p> <p>Neue Angebote müssen in Koordination mit Gemeinden, Kanton und touristischen Destinationen definiert und umgesetzt werden.</p> <p>Nachführungen des Sachplans Wanderroutennetz werden nach Bedarf im Verlauf der kommenden Jahre vorgenommen.</p> <p>Der Kanton strebt keine Erhöhung der Routendichte an. Vielmehr beabsichtigt das TBA die bestehenden Wanderrouten und Velowanderrouten zu optimieren, in Bezug auf die Wanderrouten heisst dies eine Reduktion des Hartbelagsanteils, in Bezug auf die Velowanderrouten die Prüfung und Umsetzung von Optimierung hinsichtlich Verkehrssicherheit und Attraktivität. Aus Sicht des Kantons besteht Handlungsbedarf auf folgenden Abschnitten der bestehenden Routen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Simmental: Bahnübergang Strecke Wimmis – Burgholz (Routenoptimierung Nr. 115), Oberwil Äbnet (Routenoptimierung Nr. 172),</li> <li>- Simmental: Steigungsstrecke Läne - Tachebüel (Gde. Oberwil); ungenügende Wegqualität Fuchshalte - Pfaffried (Oberwil - Boltigen); für Familien unpassierbare Steilrampe nach dem Chalthebrunngraben (Zweisimmen Egg – Hinderi Matte; Routenoptimierung Nr.178)</li> <li>- Saanenland: Abschnitt Saanenmöser - Schönried (schmaler Weg; Routenoptimierung Nr. 114; Alltagsroute mit kantonaler Netzfunktion), Saanen – Rougemont (Routenoptimierung Nr. 171), Saanen Äbeni Weid (Routenoptimierung Nr. 173)</li> <li>- Kandertal: Für Familien unpassierbare Steilrampe auf der Höhe von Mitholz (P.924 - P. 1011); und Unteres Büel - ARA Kandersteg</li> <li>- Aaretal: Wattenwil – Burgistein (Routenoptimierung Nr. 117), Burgistein Station – Mühlethurnen (Routenoptimierung Nr. 118)</li> </ul>																	
<b>Priorisierung</b>																	
<input checked="" type="checkbox"/> A2       <input type="checkbox"/> A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)																	
<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführung</b>																
Alle Gemeinden, Tourismus-Destinationen, Berner Wanderwege, TBA Kanton, OIK I, Stiftung Schweiz Mobil	Regionen ERT ausserhalb Agglomeration, OSSA, KA																
<b>Realisierung</b>																	
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																	
AP1    Fr. Mio. -- AP2    Fr. Mio. -- <b>offen</b> AP3    Fr. Mio. --	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: left;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th style="width: 60%;">Total</th> <th style="width: 20%;">%</th> <th style="width: 20%;">Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur			Total	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Infrastruktur																	
Total	%	Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
<b>Stand der Koordination</b>	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>																
<input checked="" type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	--																
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b>																	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tourismusförderung</li> <li>- Massnahmenblätter: KM-5</li> <li>- Umbau Bahnübergang Strecke Wimmis-Burgholz ist unter ÖV-Reg-9-maufgeführt</li> </ul>																	

<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>		
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>WK1: Diese Massnahmen verbessern die Angebote im Freizeitverkehr und steigern die Qualität des Verkehrssystems.</p> <p>WK3: Erhöht die objektive Sicherheit, da die Routen auf eigenen Wegen geführt werden.</p> <p>WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.</p>
<p><b>Bewertung</b></p> <p>In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b></p> <p>Aus Sicht Region sind proirisierte Massnahmen in der Gemeinde Saanen, zwischen Saanenmöser und Schönried: Neue Streckenführung im Sachplan Veloverkehr verankert. Zurzeit noch nicht umgesetzt. → Wird geklärt ob neuer Massnahmenbedarf.</p>
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bestehendes Wanderwegnetz und Radwandernetz</li> <li>- Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz, 2012</li> <li>- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014</li> <li>- SchweizMobil, Veloland, touristische Routen (lokal/regional/national), Stand Juni 2016</li> </ul>

<b>Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation und Datenerfassung</b>		<b>LV-6</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter    Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.055		
<b>Zielsetzung</b>		
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun und grösseren Gemeinden und Tourismusorten für den Fuss- und Veloverkehr.		
<b>Massnahme LV-W-6 Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation und Datenerfassung</b>		
<b>Signalisation</b>		
Die Stadt Thun und Spiez haben ein bestehendes Fussgängerleitsystem. Fussgängerleitsystem in Kompetenz der Gemeinden belassen. Thun hat ein Konzept für die Velosignalisation. Die Anpassungen und Ergänzungen werden laufend bei Projekten vorgenommen. Schweizmobil hat ein nationales System für touristische Routen. Überprüfen wie und was signalisiert werden soll. Für die Velosignalisation sollte eine regionale Lösung vorgenommen werden.		
<b>Datenerfassung</b>		
Die Wichtigkeit der Datenerfassung im LV wird in Zukunft zunehmen. Bei einer Kordonzählung 2007 wurden zum ersten Mal an verschiedenen Orten gleichzeitig Velomessungen durchgeführt. In Zukunft sollte der Fuss- und Veloverkehr periodisch gemessen und mit fixen Zählstellen ausgerüstet werden.		
<b>Priorisierung</b>		
<input checked="" type="checkbox"/> A2       <input type="checkbox"/> A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)		
<b>Vorgehen</b>		
Regionales Konzept für beide Bereiche überprüfen, mit Zielen, Kriterien, Projekten und Umsetzungsplanung.		
<b>Beteiligte Stellen</b> Region ERT, Spiez, OIK I		<b>Federführung</b> Thun
<b>Realisierung</b>		
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>		Keine infrastrukturellen Massnahmen. Keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds (Prüfbericht Bund, 2. AP).
AP1    Fr. Mio. -- AP2    Fr. Mio. -- <b>offen</b> AP3    Fr. Mio. --		
Die Stadt Thun investiert ca. 20'000.- jährlich für diese Arbeiten Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.		
<b>Stand der Koordination</b>		<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Handlungsbedarf (Datenerfassung Umsetzung Städte-Initiative) <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen		--
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Touristische Signalisation von schweizmobil</li> <li>- Massnahmenblätter: LV-1, LV-2, LV-W-5-a, LV-W-5-b, KM-1, KM-5, KM-8, NM-1</li> </ul>		
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen)</b>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>		
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>		<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b>                  WK1: Diese Massnahmen unterstützen die übrigen LV Massnahmen und steigern die Qualität des Verkehrssystems.</p>
<p><b>Bewertung</b>                  In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b>                  Die Umsetzung der Städte-Initiative wurde im Oktober 2016 von der Stadt Thun genehmigt. Zu klären ist, in welcher Form der Modal Split gemessen werden kann um die anvisierten Ziele zu erreichen. Datenerfassung in Anlehnung analog Kordonzählung 2007 (vgl. Bericht Kapitel 2.4.1, Verkehrsträgerübergreifende Erkenntnisse der Stadt Thun)</p>
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radroutenkonzept Stadt Thun, 2003</li> <li>- Agglomerationsprogramm, 2007</li> <li>- Städte-Initiative Thun, 2016</li> </ul>



<b>Richtplanung Mountainbike</b>		<b>LV-7</b>
<input type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- <input checked="" type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter <input checked="" type="checkbox"/> Neue Massnahme		
<b>Zielsetzung:</b> Die regionalen touristischen Entwicklungskonzepte der Regionen OS-SA, KA und ERT zeigen, dass der Bedarf an Mountainbike-Strecken in den Regionen in den letzten Jahren stark gestiegen ist. Ziel ist es, ein attraktives, landschaftsverträgliches und konfliktarmes Bike-Routennetz anzubieten, welches die Eigen- und Schönheiten der Region vermittelt, sowie Angebote und Dienstleistungen verbindet. Hierbei sollen vorab bestehende Infrastrukturen genutzt werden. Nötige neue Infrastrukturen sollen nur dort realisiert werden, wo sie die Qualität der Landschaft nicht beeinträchtigen.		
<b>Massnahmen und Vorgehen:</b> Die Regionen erarbeiten zusammen mit den Gemeinden, Tourismusorganisationen, Anbietern sowie dem OIK I und der Organisation Berner Wanderwege ein regionales Bike-Konzept (M 5-2 des RTEK OS-SA und KA). <b>Priorisierung</b> <input checked="" type="checkbox"/> A2 ('15-'18)          A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)		
<b>Beteiligte Stellen:</b> Regionen OS-SA und KA, Gemeinden, Tourismusorganisationen, Anbieter, OIK I, Berner Wanderwege	<b>Federführung:</b> Regionen OS-SA, KA und ERT	

Realisierung																	
<b>Kosten:</b> AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand, exkl. MwSt.	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="background-color: #e0e0e0;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th style="background-color: #e0e0e0;">Total</th> <th style="background-color: #e0e0e0;">100 %</th> <th style="background-color: #e0e0e0;">Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur			Total	100 %	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Infrastruktur																	
Total	100 %	Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
<b>Stand der Koordination:</b> Festsetzung																	
<b>Zeitplan / Meilensteine:</b>																	

Beurteilung
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</b> Massnahmenblätter: L-1, L-2, L-4 Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung:</b> Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Freizeit, Tourismus und Erholung nehmen Rücksicht auf die natürlichen Lebensräume und empfindlichen Landschaften
<b>Richtplanrelevanz</b> <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
<b>Bemerkungen / Hinweise:</b>
<b>Grundlagen:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Bergregion Obersimmental-Saenenland und Planungsregion Kandertal, 2015</li> <li>- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, Thun 2015</li> <li>- Arbeitshilfe für Mountainbikerouten auf Wanderwegen, Tiefbauamt des Kantons Bern, 01. Oktober 2015</li> </ul>

## Massnahmenblätter Kombinierte Mobilität (KM)

<b>Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun</b>		<b>KM-1</b>
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.207		
<b>Zielsetzung</b> Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Agglomeration Thun, um bereits heute die Weichen zu stellen für das zukünftige Verkehrsnetz und die Verkehrsprobleme der Stadt nachhaltig zu lösen. Beeinflussung der Nachfrage beim MIV zu Gunsten ÖV und LV.		
<b>Massnahme KM-W-1 Agglomeration, Mobilitätsmanagement</b> Gesamtheitliches MM-Konzept mit folgenden wichtigen Inhalten: - <b>Mobilitätszentrum</b> in Thun. Im Rahmen eines Pilotprojektes Mobilitätszentrum Bahnhof Thun wurde 2007 ein Umsetzungskonzept (Fr. 80'000.-) verabschiedet. Eine Projektgruppe begleitet die weiteren Umsetzungen. - <b>Mobilitätsdienstleistungsorte</b> an wichtigen Standorten (Auto, ÖV, LV). Z. B. heutige Parkhausstandorte und eventuell Quartierzentrums-punkte erstellen. Machbarkeitsstudie zusammen ev. mit Parkhaus AG in Auftrag geben - <b>Produktentwicklung:</b> Für das Mobilitätsmanagement sollten weiterhin Produkte (z.B. Verbesserung Taxidienste) entwickelt und verbessert (z.B. CarSharing) werden. Kombinierte Mobilität stärken. - <b>Marketing/Kommunikation/Information:</b> Dies ist wichtiger Bestandteil zur Förderung von LV, ÖV und kombinierter Mobilität. Eine kontinuierliche Kommunikation sollte die Förderung unterstützen. - Massnahmen für rechtes Thunerseeufer überprüfen		
<b>Priorisierung</b> <input checked="" type="checkbox"/> A2 ('15-'18) (Umsetzungskonzept)    <input type="checkbox"/> A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)		
<b>Vorgehen</b> 2. Eine übergeordnete Geschäftsstelle wird geprüft und voraussichtlich 2015 in Betrieb genommen 3. Entscheid Umsetzung und Mittelbedarf		
<b>Beteiligte Stellen</b> Alle Agglomerationsgemeinden (Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf, Uttigen)		<b>Federführung</b> Region ERT
<b>Realisierung</b>		
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b> AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 2 Mio. AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.		Keine infrastrukturellen Massnahmen. Keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds (Prüfbericht Bund, 2. AP).
<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen		<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b> --
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> Massnahmenblätter: LV-1, LV-2, LV-6, KM-3, KM-5, KM-8, ÖV-1, MIV-2, NM-1, S2, S3, S4, S7a, S8a		

<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>		
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B
	<input type="checkbox"/> C	

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> WK1: Stärkt die Massnahmen beim LV, ÖV und Kombinierten Mobilität, hilft, mit das Potential auszunützen und die Verkehrsbelastung durch MIV zu vermindern. WK2: Stärkt die Siedlungsentwicklung nach Innen und hilft mit, die Zersiedlung zu verringern.
<b>Bewertung:</b> In Kombination mit Umsetzungen beim Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> Umsetzungskonzept 2013 erarbeitet. Kommission Energie + Mobilität ERT prüft und treibt Umsetzung voran.
<b>Grundlagendokumente</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002</li> <li>- Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1)</li> <li>- Umsetzungen Kanton Bern und Stadt Thun</li> <li>- Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (N1)</li> <li>- Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008</li> <li>- Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010</li> <li>- Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun, Konzept zuhanden Ausschuss ERT, 2013</li> </ul>

<b>Mobilitätsmanagement Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte</b>		<b>KM-2</b>																				
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter																						
<b>Zielsetzung</b>																						
Beeinflussung der Nachfrage beim MIV zu Gunsten ÖV und LV.																						
<b>Massnahme KM-W-2 Region, Mobilitätsmanagement in Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte</b>																						
<b>Mobilitätsdrehscheiben</b> an wichtigen Standorten (Auto, ÖV, LV) erstellen. Z. B. an Bahnhöfen, heutige Parkhausstandorte und Dorfzentren. <b>Produktentwicklung</b> Für das Mobilitätsmanagement sollten weiterhin Produkte entwickelt und verbessert werden. <b>Marketing/Kommunikation/Information</b> Dies ist wichtiger Bestandteil zur Förderung von LV, ÖV und kombinierter Mobilität. Eine kontinuierliche Kommunikation sollte die Förderung unterstützen. <b>Tourismusorte:</b> (Massnahmenpaket aus Korridorstudie Kandertal) Stauzeiten auf Parkplätze bekannt geben, Ausbau Car-Tourismus, Verkehrsmanagement in Ferienorten, Tariffdifferenzierung und neue Tarifsyste- me im Ferienort, Verkehrs-Telematik, Verzichtmassnahmen der einheimischen Bevölkerung, Gesamtkantonales Verkehrs- und Park- leitsystem, Umsetzung von Massnahmen aus der Studie Freizeitverkehr des Nationalen Forschungsprogramms, Umsetzung von Buslenkungs- konzepten  Massnahmen für rechtes Thunerseeufer überprüfen																						
<b>Priorisierung</b>																						
<input checked="" type="checkbox"/> A1    <input checked="" type="checkbox"/> A2    A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)																						
<b>Vorgehen</b>																						
1. Pilotprojekt erstellen (in Koordination Parkplatzbewirtschaftung und Massnahmen Tourismus) 2. Erarbeitung regionales Umsetzungskonzept (inkl. Marketing) 3. Eine übergeordnete Geschäftsstelle wird geprüft																						
<b>Beteiligte Stellen</b>		<b>Federführung</b>																				
Adelboden, Burgsteinen, Diemtigen, Erlenbach, Frutigen, Kandersteg, Lenk, Oberlan- genegg, Saanen, Unterlangenegg, Wattenwil, Zweisimmen, Tourismus-Destinationen, Kanton Bern beco		Regionen ERT ausserhalb Agglomeration, OSSA, KA, RVK																				
<b>Realisierung</b>																						
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																						
AP1    Fr. Mio. --	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">Total</th> <th style="text-align: center;">%</th> <th colspan="2" style="text-align: right;">Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td colspan="2" style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td colspan="2" style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td colspan="2" style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </tbody> </table>				Infrastruktur		Total	%	Fr.		Anteil Bund	%	Fr.		Anteil Kanton	%	Fr.		Anteil Gemeinde	%	Fr.	
			Infrastruktur																			
Total			%	Fr.																		
Anteil Bund			%	Fr.																		
Anteil Kanton	%	Fr.																				
Anteil Gemeinde	%	Fr.																				
AP2    Fr. Mio. --																						
AP3    Fr. Mio. --																						
Umsetzungskonzept 25'000 Fr. , Schätzung Massnahmen 500'000 Fr. Die Kosten und die Aufteilung sind noch nicht definiert.																						
<b>Stand der Koordination</b>		<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>																				
<input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen		--																				
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b>																						
- Massnahmenblätter: LV-3, LV-W-5-b, LA2, S7b ,S8b, S13 - Tourismusförderung																						

<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>		
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

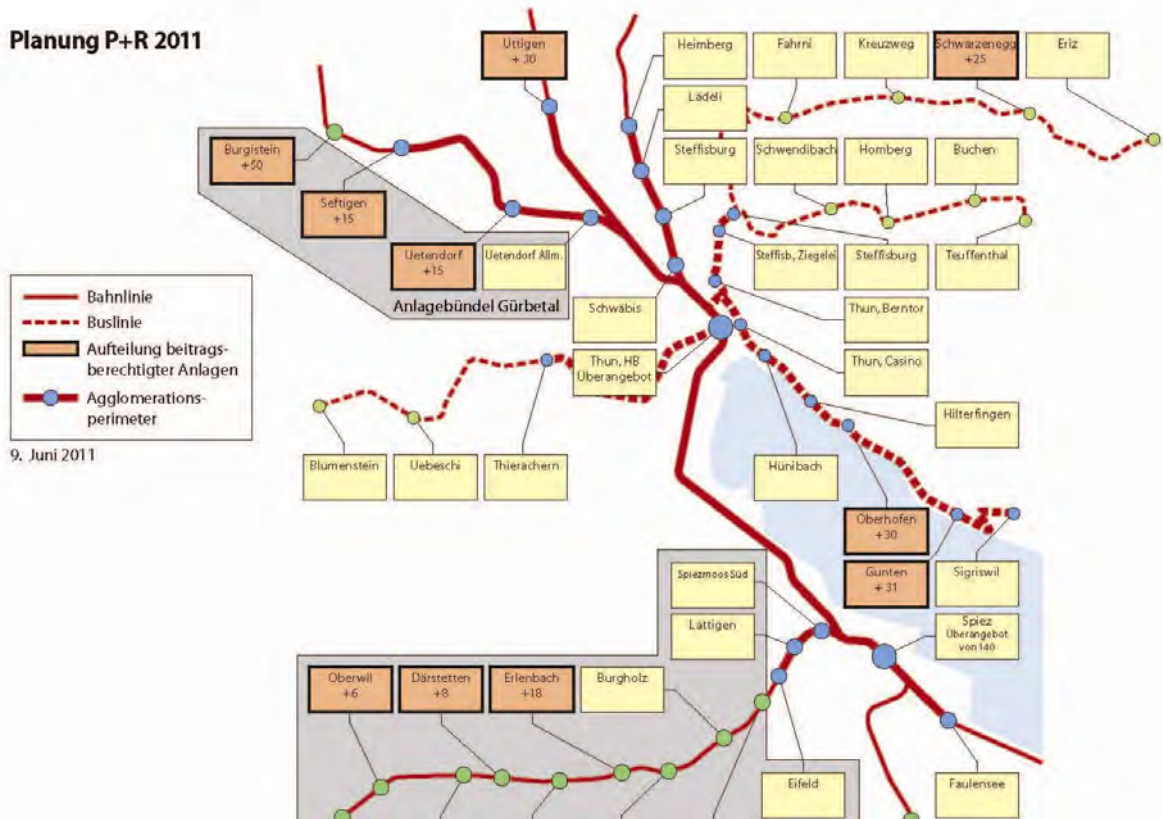
<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b> KM Massnahmen gestalten den Verkehr verträglicher und verlagern ihn, indem die Verkehrsbelastung durch den MIV vermindert wird.
<b>Bewertung</b> Dies verbessert die Qualität des Verkehrssystems, den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und hilft mit die Umwelt zu entlasten (Lärm- und Luftbelastung).

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> Grundlagen erarbeitet im Rahmen RTEK; teilweise umgesetzt
<b>Grundlagendokumente</b> Korridorstudie Kandertal, Projektgruppe Verkehrsentlastung Kandertal, Arbeitsgruppe Touristischer Verkehr, 1999

**Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung): Agglomeration Thun** **KM-3**

- Im Agglomerationsperimeter
- Im übrigen RGSK-Perimeter
- Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942-208

**Planung P+R 2011**



**Zielsetzung**

Beeinflussung der Nachfrage beim MIV zu Gunsten ÖV und LV.

**Massnahme KM-P-3 Agglomeration, Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung)**

P+R (Konzept 2011 ausgearbeitet) Festsetzung

Der Kanton Bern hat die Korridore für P+R Standorte Dez. 2009 festgelegt.

Folgende Gemeinden wurden bei der Konzeptbearbeitung P+R/B+R (2011) als Standorte mit Ausbaubedarf festgelegt:

- Seftigen + 15 Parkplätze 0.3 Mio. Kostenannahme (20'000 pro PP)
- Oberhofen + 20 Parkplätze 0.6 Mio.

Siehe Schlussbericht Konzept P+R / B+R Oktober 2011.

**Priorisierung**

- A2 ('15-'18) Umsetzungskonzept || A3
- A ('19-'22) Realisierung Seftigen, Uetendorf
- B ('23-'26)
- C (ab '27)

**Vorgehen**

1. Umsetzungsprojekte durch TU's und Gemeinden

**Parkplatzbewirtschaftung:**

- Ausdehnung/Vereinheitlichung der Parkplatzbewirtschaftung auf ganze Region insbesondere alle verkehrsintensiven Einrichtungen in der Agglomeration
- Koordination mit verschiedenen Parkierungskonzepten und Verordnungen
- Ausweitung Parkraumkonzept der Stadt Thun und Ergänzung mit einem Parkraummanagement (Massnahmen zu Beeinflussung der Nachfrage von Parkraum)
- Spiez, Parkraumkonzept erstellt, Signalisationskonzept (in Arbeit)

<b>Vorgehen</b> 1. Ausweitung Bestandsaufnahme in Agglomeration 2. Parkraumkonzept und Parkraummanagement der Agglomeration erstellen	
<b>Beteiligte Stellen</b> Alle Agglomerationsgemeinden (Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf, Uttigen), Tiefbauamt Kt. Bern, BLS	<b>Federführung</b> Region ERT

**Realisierung**

**Kosten gesamte Massnahmen**

AP1	Fr. Mio. --		
AP2	Fr. 1.8 Mio.		
AP3	Fr. Mio. --		

\* Je nach Projektträger  
 Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.

	Infrastruktur	
<b>Total</b>	%	<b>1.8 Mio. Fr.</b>
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.
TU, Andere*		

<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis PP-Bewirtschaftung <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Teil P+R-Anlagen (s. Liste Vorderseite KM 3) <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b> -
---	--

**Abhängigkeiten / Zielkonflikte**  
 Massnahmenblätter: KM-1, MIV-2, NM-1, LV-W-5-a

**Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen** (ev. differenzieren nach Massnahmen)

- Eingabe Vorprojekt beim Bund:
- geschätzter Baubeginn:
- geschätzte Inbetriebnahme:

**Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)**       A     B     C

**Beurteilung**

**Zweckmässigkeit und Wirkung**

WK1: In Verbindung mit Kombiniertes Mobilität helfen P+R und Parkplatzbewirtschaftung mit die MIV-Verkehrsanlagen zu entlasten und erhöht damit die Wirkungen bei der Qualität der Verkehrssysteme

WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.

**Bewertung**  
 In Kombination mit Umsetzungen beim Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

**Sonstiges**

**Bemerkungen / Hinweise**

- Uetendorf: + 15 Parkplätze; 0.3 Mio. → Umbauten wurden gemacht.
- Uttigen: + 30 Parkplätze; 0.6 Mio. → Teil des ÖV-Strangs Rubigen-Kiesen-Uttigen (betrifft Bern –Mittelland)

**Grundlagendokumente**

- Teilrichtplan Verkehrsintensive Standorte der Region TIP, 2002
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002

- Verkehrsmanagement Region Thun, Gesamtheitliche Bewirtschaftung PP Stadt Thun, 2005
- Berner Fahrleistungsmodell, 2005
- ESP Bahnhof/Aarefeld,
- ZPP Emmi-Areal Thun
- Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1)
- Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008
- Vorprojekt Parkleitsystem Stadt Thun, PLS, November 2009
- Konzept P+R / B+R, Oktober 2011
- Vorgaben Kanton, beitragsberechtigte P+R-Plätze
- Parkraumkonzept der Stadt Thun, 16. Juni 2012 (Vorabzug 09. März 2012)



<b>Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung): Zentren 3./4. Stufe, ländlicher Raum</b>		<b>KM-4</b>															
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter																	
<b>Zielsetzung</b> Beeinflussung der Nachfrage beim MIV zu Gunsten ÖV und LV.																	
<b>Massnahme KM-P-4 Region, Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung) in Zentren 3./4. Stufe und ländlicher Raum</b> - Ausdehnung der Parkplatzbewirtschaftung auf alle verkehrsintensiven Einrichtungen (Einrichtungen mit mehr als 2000 MIV-Fahrten täglich) im ländlichen Raum und den Tourismusorten - Massnahmenpaket für Tourismusorte und Naturparks. Z.B. in Korridorstudie Kandertal: Stauzeiten auf Parkplätze bekannt geben, Verkehrsmanagement im Ferienort, Tariffdifferenzierung und neue Tarifsysteime im Ferienort, Gesamtkantonales Verkehrs- und Parkleitsystem; Mobilitätsmanagement etc. Raumentwicklung REK Gantrisch berücksichtigen; Knotenpunkt Burgistein In Zusammenarbeit mit Bergbahnen in Tourismusorten (Kandersteg, Adelboden, Lenk, Zweisimmen, Saanenmöser, Schönried, Gstaad), Alpenbad Adelboden, Tropenhaus Frutigen, Naturparks																	
<b>Vorgehen</b> 1. Bestandsaufnahme Region und Pilotprojekt erstellen (in Koordination MM) 2. Erarbeitung regionales Umsetzungskonzept, in welchen bei allen Um- und Neubauvorhaben die Überprüfung der Massnahmen verbindlich geregelt wird.																	
<b>Massnahmen Ausbau Park+Ride</b> Umsetzungskonzept Park+Ride wurde 2011 erarbeiten (Details siehe Rückseite KM-4 und Schlussbericht Oktober 2011)																	
<b>Priorisierung</b> <input checked="" type="checkbox"/> A1 (Umsetzungskonzept)    <input checked="" type="checkbox"/> A2       A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)																	
<b>Vorgehen</b> 1. Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen																	
<b>Beteiligte Stellen</b> Adelboden, Burgistein, Diemtigen, Erlenbach, Frutigen, Kandersteg, Lenk, Oberlangenegg, Saanen, Unterlangenegg, Wattenwil, Zweisimmen, SBB, BLS, STI, Bergbahnen, Tourismus-Destinationen, RVK, Tiefbauamt Kt. Bern	<b>Federführung</b> Regionen ERT ausserhalb Agglomeration, OSSA, KA, RVK																
<b>Realisierung</b>																	
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																	
AP1    Fr. Mio. -- AP2    Fr. 6 Mio. AP3    Fr. Mio. -- * Je nach Projektträger Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;"><b>Total</b></td> <td style="text-align: center;"><b>100 %</b></td> <td style="text-align: center;"><b>6 Mio. Fr.</b></td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: center;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">40 %</td> <td style="text-align: center;">2.4 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Gemeinde, TU/Andere*</td> <td style="text-align: center;">60 %</td> <td style="text-align: center;">3.6 Mio. Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Infrastruktur		<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>6 Mio. Fr.</b>	Anteil Bund	0 %	0 Fr.	Anteil Kanton	40 %	2.4 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde, TU/Andere*	60 %	3.6 Mio. Fr.
	Infrastruktur																
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>6 Mio. Fr.</b>															
Anteil Bund	0 %	0 Fr.															
Anteil Kanton	40 %	2.4 Mio. Fr.															
Anteil Gemeinde, TU/Andere*	60 %	3.6 Mio. Fr.															
<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> ZwischenergebnisPP-Bewirtschaftung <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung    Teil P+R-Anlagen (siehe Liste Rückseite) <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b> --																
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> Massnahmenblätter: KM-2, LA2, S13																	

**Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen** (ev. differenzieren nach Massnahmen)

- Eingabe Vorprojekt beim Bund:
- geschätzter Baubeginn:
- geschätzte Inbetriebnahme:

**Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)**       A     B     C

**Beurteilung**

**Zweckmässigkeit und Wirkung**  
 In Verbindung mit Kombinerter Mobilität helfen P+R und Parkplatzbewirtschaftung mit den Verkehr verträglicher zu gestalten und verlagern ihn, indem die Verkehrsbelastung durch den MIV vermindert wird.

**Bewertung**  
 Dies verbessert die Qualität des Verkehrssystems, den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und hilft mit die Umwelt zu entlasten (Lärm- und Luftbelastung).

**Sonstiges**

**Bemerkungen / Hinweise**  
 Grundlagen teils erarbeitet; teilweise vorhanden im RTEK

**Grundlegendokumente**

- Korridorstudie Kandertal, Projektgruppe Verkehrsentslastung Kandertal, Arbeitsgruppe Touristischer Verkehr, 1999
- Berner Fahrtenmodell, 2005
- Grundzüge Struktur, Siedlung, Verkehr, Erholung, öfftl. Dienste der Region Gürbetal, 2007
- Ermittlung beitragsberechtigter P+R Parkplätze, Vorgaben Kanton, Dezember 2009
- Vorgaben beitragsberechtigter P+R-Parkplätze, Dezember 2009
- Konzept P+R / B+R, Oktober 2011

Der Kanton Bern hat die Korridore für P+R Standorte Dez. 2009 festgelegt.

Folgende Gemeinden wurden bei der Konzeptbearbeitung P+R/B+R (2011) als Standorte mit Ausbaubedarf festgelegt:

- Burgistein	+ 50 Parkplätze	Anlagebündel Simmental		Anlagebündel Saanenland	
- Schwarzenegg	+ 25 Parkplätze	- Erlenbach	+ 18 Parkplätze	- Saanenmöser	+ 26 Parkplätze
- Gunten	+ 31 Parkplätze	- Därstetten	+ 8 Parkplätze	- Saanen	+ 23 Parkplätze
- Frutigen	+ 43 Parkplätze	- Oberwil	+ 6 Parkplätze	- Gstaad	+ 34 Parkplätze
- Lenk	+ 21 Parkplätze	- Boltigen	+ 13 Parkplätze		
<b>Total</b>	<b>170 Parkplätze</b>	<b>Total</b>	<b>+ 45 Parkplätze</b>	<b>Total</b>	<b>+ 83 Parkplätze</b>

Kostenannahme: 20'000 Fr. pro Parkplatz

<b>Total</b>	<b>3.4 Mio. Fr.</b>	<b>Total</b>	<b>0.9 Mio. Fr.</b>	<b>Total</b>	<b>1.66 Mio. Fr.</b>
--------------	---------------------	--------------	---------------------	--------------	----------------------

<b>Gesamttotal</b>	<b>5.96 Mio. Fr.</b>
--------------------	----------------------

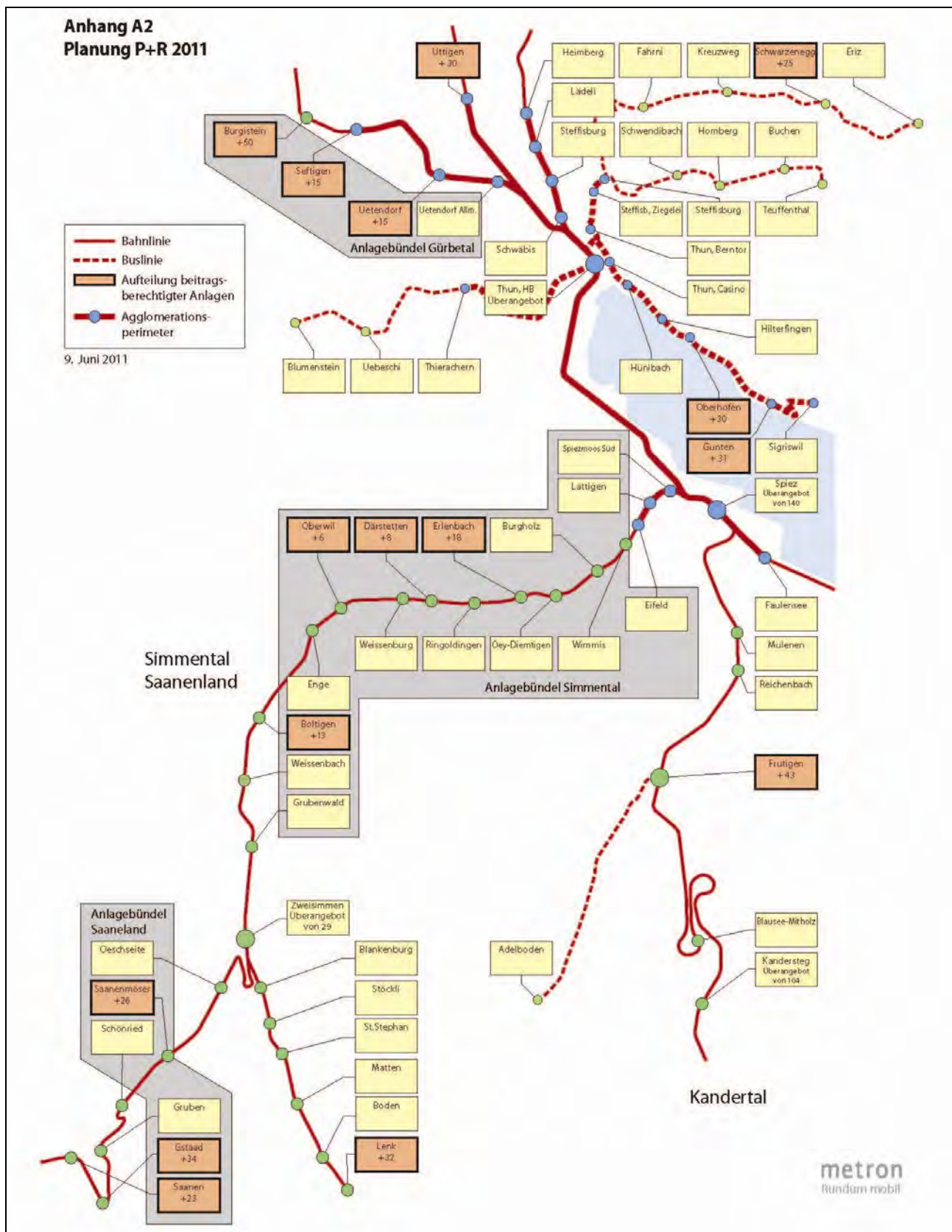
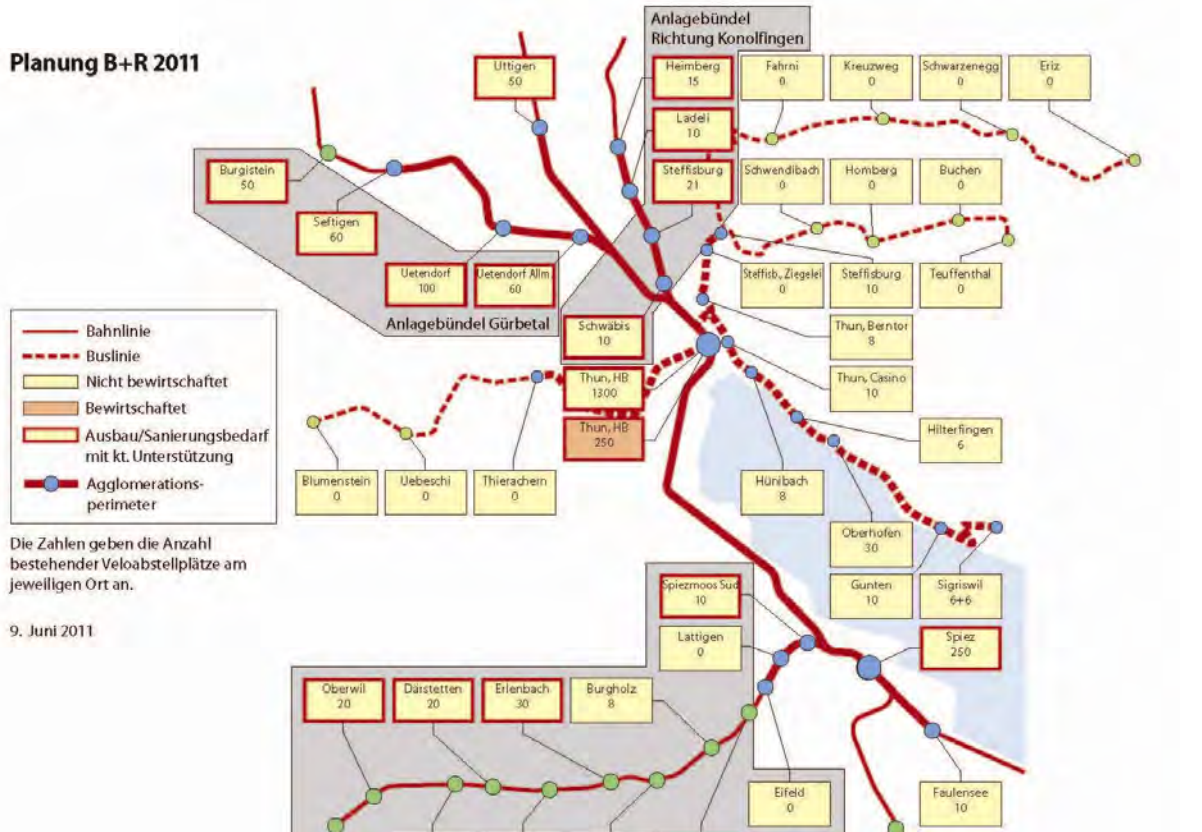


Abbildung zu KM-P-4, Siehe Schlussbericht Konzept P+R / B+R Oktober 2011

**Ausbau Bike+Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität** **KM-5**

- Im Agglomerationsperimeter
- Im übrigen RGSK-Perimeter
- Massnahme ist teilweise Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. + 2. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.010/0942.2.058

**Planung B+R 2011**



Die Zahlen geben die Anzahl bestehender Veloabstellplätze am jeweiligen Ort an.

9. Juni 2011

(Hinweis auf diejenigen Standorte, die beitragsberechtigt sind: Einzelanlagen ab 60 AP, Anlagenbündel ab 100 AP bei mind. 20 AP je Standort)

**Zielsetzung**

Die Zielsetzung „Attraktivierung der Anlagen des kombinierten Verkehrs an den Schnittstellen des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr“ gilt für alle Agglomerationsgemeinden.

**Massnahmen**

Folgende Gemeinden wurden bei der Konzeptbearbeitung B+R als Standorte mit Ausbaubedarf (Erfüllung der vorgegeben Kriterien vom Kanton Bern) festgelegt: Haltestellen entlang den Busstrecken in der Agglomeration erfüllten die Kriterien nicht. (Details siehe Schlussbericht Konzept P+R/B+R Juni 2011.)

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						A	B	C
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27				
KM-B-5-a	Thun, Velostation beidseitig Bahnhof (Nr. 942.010/0942.2.058)	Thun	3.0	X	18			
KM-B-5-b	Thun, Abstellplätze regionale Bedeutung (Bahnhof + Innenstadt)	Thun	0.7	X	18			
KM-B-5-c	Spiez, Velostation	Spiez	0.5		17			
KM-B-5-d	Richtung Gürbetal, Anlagebündel: Seftigen, Uetendorf, Uetendorf Allmend (Annahme 250)	Gemeinden	0.5		X	X		
KM-B-5-e	Richtung Konolfingen, Anlagebündel: Schwäbis, Steffisburg, Lädeli, Heimberg (Annahme 100)	Gemeinden	0.2		X	X		
KM-B-5-f	Spiez/Uttigen, Bahnhöfe (Annahme 200)	Gemeinden	0.4		X	X		
KM-B-5-g	Thun, Ergänzungen auf Thuner Stadtgebiet zu den Mobilitätsdrehscheiben (Annahme 250)	Thun	0.5		X	X		

**Vorgehen**

1. Vorprojekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen
2. Einreichungen an Bund Nov.2013; Finanzierungsgesuch an ARE, Herbst 2016

<b>Beteiligte Stellen</b> Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf, Uttigen, SBB, BLS, Parkhaus AG, STI, Postauto, Tiefbauamt Kt. Bern	<b>Federführung</b> Region ERT
--	-----------------------------------

**Realisierung**

**Kosten gesamte Massnahmen**

AP1 Fr. 3.7 Mio.-  
AP2 Fr. 2.1 Mio.  
AP3 Fr. Mio. --

	Infrastruktur	
<b>Total</b>	<b>100 %</b>	<b>2.1 Mio. Fr.</b>
Anteil Bund	40 %	840'000 Fr.
Anteil Kanton	30 %	630'000 Fr.
Anteil Gemeinde	30 %	630'000 Fr.

**Kosten: Fr. 3'700'000 (Anlagen Stadt Thun AP1)**  
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.

<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Teil B+R-Anlagen <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b> KM-B-5-d: 2 KM-B-5-e: 2 KM-B-5-f: 2 KM-B-5-g: 2
--	---

**Abhängigkeiten / Zielkonflikte**  
Massnahmenblätter: LV-1, LV-2, LV-6, KM-1, KM-8

**Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)**

- Eingabe Vorprojekt beim Bund:
- geschätzter Baubeginn:
- geschätzte Inbetriebnahme:

**Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)**       A     B     C

**Beurteilung**

**Zweckmässigkeit und Wirkung**

WK1: Bike+Ride Anlagen verbessert die Qualität des Verkehrssystems und helfen mit das Potential auszunützen und Verkehrsbelastungen durch MIV zu vermindern.  
WK2: Die innerstädtischen Massnahmen fördern die Siedlungsentwicklung nach innen.  
WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.

**Bewertung**  
In Kombination mit Umsetzungen beim Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

**Sonstiges**

**Bemerkungen / Hinweise**      --

**Grundlegendokumente**

- Radroutenkonzept Stadt Thun, 2003
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002
- Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1)
- Agglomerationsprogramm, Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008
- Konzept P+R / B+R, Oktober 2011
- Vorgaben Kanton, beitragsberechtigte P+R-Plätze

<b>Ausbau Bike+Ride: Zentren 3./4. Stufe, Tourismusorte, Stärkung kombinierte Mobilität</b>		<b>KM-6</b>															
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter																	
<b>Zielsetzung</b> Die Zielsetzung „Attraktivierung der Anlagen des kombinierten Verkehrs an den Schnittstellen des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr“ gilt auch für den ländlichen Raum.																	
<b>Massnahme KM-B-6 Ausbau Bike+Ride in Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte, Stärkung kombinierte Mobilität</b> Folgende Gemeinden wurden bei der Konzeptbearbeitung B+R (2011) als Standorte mit Ausbaubedarf (Erfüllung der vorgegeben Kriterien vom Kanton Bern) festgelegt: - Anlagebündel Simmental: Wimmis, Erlenbach, Därstetten, Oberwil, Boltigen - Anlagebündel Saanenland: Saanenmöser, Schönried Saanen, Gstaad - Anlagebündel Richtung Lenk: Zweisimmen, St. Stephan, Matten, Lenk - Abschliessbare Räume: Zweisimmen, Gstaad, Frutigen, Kandersteg Haltestellen entlang den Busstrecken erfüllten die Kriterien nicht. (Details siehe Schlussbericht Konzept P+R/B+R Oktober 2011.) Ausbau von Dienstleistungen für die kombinierte Mobilität (z. B. Mobility CarSharing)																	
<b>Priorisierung</b> <input checked="" type="checkbox"/> A1 ('11-'14)       <input checked="" type="checkbox"/> A2 ('15-'18) 2018 Realisierung          A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)																	
<b>Vorgehen</b> 1. Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen																	
<b>Beteiligte Stellen</b> Adelboden, Burgistein, Diemtigen, Erlenbach, Frutigen, Kandersteg, Lenk, Oberlangenegg, Saanen, Unterlangenegg, Wattenwil, Zweisimmen, SBB, BLS, Parkhaus AG, STI, Postauto, RVK, Tiefbauamt Kt. Bern	<b>Federführung</b> Regionen ERT ausserhalb Agglomeration, OSSA, KA, RVK																
<b>Realisierung</b>																	
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																	
AP1 Fr. Mio. --	<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">Total</th> <th style="text-align: center;">%</th> <th style="text-align: right;">700'000 Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">40 %</td> <td style="text-align: right;">280'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Gemeinden, TU, Andere*</td> <td style="text-align: center;">60 %</td> <td style="text-align: right;">420'000 Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur			Total	%	700'000 Fr.	Anteil Bund	0 %	0 Fr.	Anteil Kanton	40 %	280'000 Fr.	Anteil Gemeinden, TU, Andere*	60 %	420'000 Fr.
Infrastruktur																	
Total	%	700'000 Fr.															
Anteil Bund	0 %	0 Fr.															
Anteil Kanton	40 %	280'000 Fr.															
Anteil Gemeinden, TU, Andere*	60 %	420'000 Fr.															
AP2 Fr. Mio. --																	
AP3 Fr. Mio. --																	
* Je nach Projektträger Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																	
<b>Stand der Koordination</b> <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b> --																
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b> Massnahmenblätter: LV-W-5-b, KM-2, S13																	
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																	
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b> <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																	

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>Bike+Ride Anlagen, Produkte und Dienstleistungen für die kombinierte Mobilität helfen mit das Potential auszunützen helfen mit den Verkehr verträglicher zu gestalten und verlagern ihn, indem die Verkehrsbelastung durch den MIV vermindert wird.</p>
<p><b>Bewertung</b></p> <p>Dies verbessert die Qualität des Verkehrssystems, den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und hilft mit die Umwelt zu entlasten (Lärm- und Luftbelastung).</p>
<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b></p> <p>Keine regionale Umsetzung bekannt</p>
<p><b>Grundlegendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Korridorstudie Kandertal, Projektgruppe Verkehrsentlastung Kandertal, Arbeitsgruppe Touristischer Verkehr, 1999</li> <li>- Konzept P+R / B+R, Oktober 2011</li> </ul>

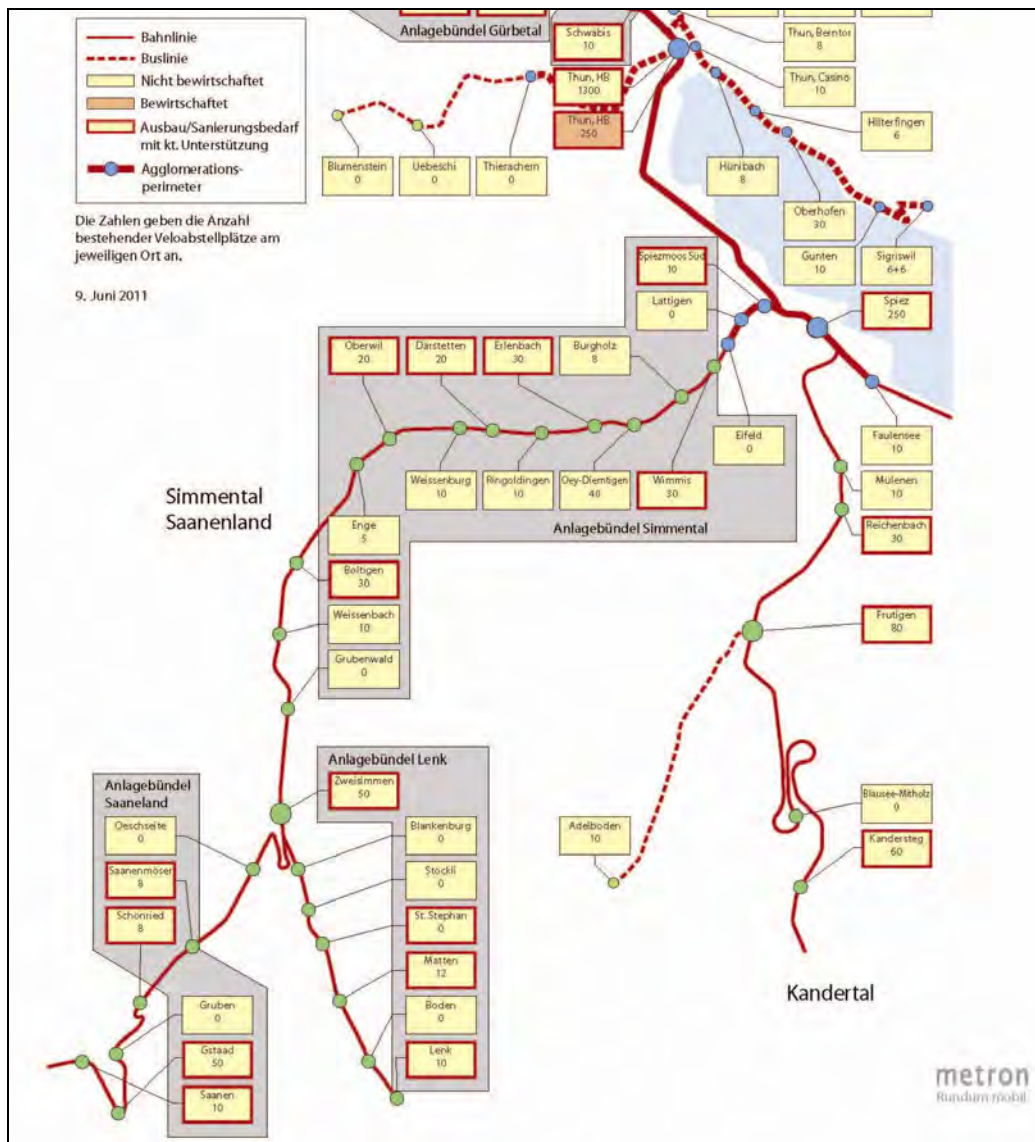


Abbildung zu KM-B-6  
 (Hinweis auf diejenigen Standorte, die beitragsberechtigt sind: Einzelanlagen ab 60 AP, Anlagenbüchel ab 100 AP bei mind. 20 AP je Standort)

<b>Koordination Güterverkehr</b>		<b>KM-7</b>															
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter																	
<b>Zielsetzung</b>																	
Verbesserung Koordination Güterverkehr und Vermeidung von Fahrten.																	
<b>Massnahme KM-W-7 Agglomeration, Koordination Güterverkehr</b>																	
Weiterentwicklung von Projekten wie SpediThun und SpediBeo, bei denen Massnahmen entwickelt und umgesetzt wurden, mit dem Ziel Fahrten zu koordinieren und zu vermeiden. Die umgesetzten Massnahmen zeigen vor allem in der Innenstadt von Thun keine grosse Wirkung. Es fehlen verstärkte flankierende Massnahmen, wie zeitliche und örtliche Einschränkungen. Festlegung von neuen Umschlagplätzen und Gewichtsklassen.																	
<b>Priorisierung</b>																	
<input checked="" type="checkbox"/> A1 ('11-'14)       <input checked="" type="checkbox"/> A2 ('15-'18) 2018 Realisierung          A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)																	
<b>Vorgehen</b>																	
1. Bestandsaufnahme in der Agglomeration mit Sicht auf Regionen 2. Gesamtkonzept erstellen																	
<b>Beteiligte Stellen</b>		<b>Federführung</b>															
SBB, BLS, Transportgewerbeverbände TGV Thun-Oberland		RVK, Region ERT															
<b>Realisierung</b>																	
<b>Kosten gesamte Massnahmen</b>																	
AP1    Fr. Mio. --	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">Total</th> <th style="text-align: center;">%</th> <th style="text-align: right;">Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur			Total	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Infrastruktur																	
Total			%	Fr.													
Anteil Bund			%	Fr.													
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
AP2    Fr. Mio. --																	
AP3    Fr. Mio. --																	
Bestandsaufnahme und Konzept 40'000.- Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																	
<b>Stand der Koordination</b>		<b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b>															
<input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen		--															
<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b>																	
--																	
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen)</b>																	
- Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																	
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>																	
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																	



<b>Beurteilung</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>WK1: Koordinierte Güteranlieferungen verbessert die Qualität des Verkehrssystems, und verringert Lastwagenfahrten.                  WK4: Weniger Lastwagenfahrten helfen mit, die Umwelt zu entlasten.</p>
<p><b>Bewertung</b></p> <p>Massnahme hat ein gutes Kosten/Nutzenverhältnis.</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b></p>
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <p>Projekte spediBeo und SpediThun</p>

**Bike Sharing** **KM-8**

- Im Agglomerationsperimeter
- Im übrigen RGSK-Perimeter

Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation  
 Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.060



**Zielsetzung**

- Stärkung Kombinierte Mobilität
- Verbessern der Verfügbarkeit von Velos
- Erhöhung Anteil Velofahrten

**Massnahme KM-W-8 Thun, Bike Sharing**

Bike Sharing Systeme stellen der Bevölkerung rund um die Uhr Velos zur Verfügung. Öffentliche Veloverleihsysteme sind weltweit im Trend und sind bereits heute mitunter ein wichtiger Teil für eine nachhaltige Mobilität und tragen zur Stärkung der kombinierten Mobilität bei. Die Verfügbarkeit von Velos für Pendlerinnen, in der Freizeit und für Touristen wird erhöht und trägt zur Reduktion von MIV Fahrten bei. Ein flächendeckendes Angebot ist für den Erfolg der Systeme entscheidend. Attraktive Bike Sharing Systeme tragen zur Förderung des Velos als Verkehrsmittel bei.

Thun verfügt seit September 2014 über das System velospot. An 15 automatischen Ausleihstationen stehen 125 Velos zur Ausleihe zur Verfügung.

**Priorisierung**

- A2    ||    A3     A ('19-'22)     B ('23-'26)     C (ab '27)

**Vorgehen**

1. Etappe: Velospot wurde im September 2014 mit 14 Stationen in Betrieb genommen
2. Etappe: Velospot wurde im Frühling 2015 um 11 Stationen erweitert (Total 120 Velos)
3. Etappe: Ausbau in Thun auf ca. 45 Stationen; Ausbau in angrenzenden Gemeinden (z.B. Steffisburg, Heimberg)

**Beteiligte Stellen**

Region ERT, RVK

**Federführung**

Thun

**Realisierung**

**Kosten gesamte Massnahmen**

AP1 Fr. Mio. –

AP2 Fr. 0.5 Mio. Eigenleistung

AP3 Fr. 0.5 Mio. Eigenleistung

Kostenstand September 2015, exkl. MwSt.

	Infrastruktur	
Total	%	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

**Stand der Koordination**

- Handlungsbedarf
- Vororientierung
- Zwischenergebnis (Ausbau Umgebung Thun)
- Festsetzung (Ausbau Thun)
- Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen

**Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)**

--

<b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b>		
Massnahmenblätter: MIV-12, MIV-13, LV-1, LV-2, LV-6, KM-1, KM-5, ÖV-4.1		
<b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme</b> (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>		
<b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>	<input type="checkbox"/> A	<input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C

<b>Beurteilung</b>
<b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b>
--
<b>Bewertung</b>
Massnahme hat ein gutes Kosten/Nutzenverhältnis.

<b>Sonstiges</b>
<b>Bemerkungen / Hinweise</b> -
<b>Grundlagendokumente</b>
<a href="http://www.bikesharing.ch">www.bikesharing.ch</a> , <a href="http://www.velospot.ch">www.velospot.ch</a>

## Massnahmenblätter Nachfrageorientierte Massnahmen (NM)

Verkehrsmanagement Region Thun / Busbevorzugung						NM-1		
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter		<input checked="" type="checkbox"/> Einzelmassnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.006, weitere Einzelmassnahmen wurden im AP 2. Generation in einem Gesamtkonzept aufgenommen (Nr. 0942.2.062 bis 0942.2.068 + 0942.2.071 + 0942.2.072)						
<input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter								
<b>Zielsetzung</b> Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zur Reduktion der Stausituation und Reisezeitverluste für den MIV (motorisierten Individualverkehr) → Verstetigung Sicherung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV								
<b>Massnahmen</b> - Verkehrsmanagement auf den Hauptverkehrsachsen zur Stadt und zu den Agglomerationsgemeinden mit städtischer Struktur (Koordination aller LSA, Dosierung des Agglomerationskerns, Erstellen von Busspuren, Knotenumgestaltungen, Strassenumgestaltungen) - Dosierung Zufahrt von Uetendorf nach Heimberg / A6-Autobahnanschluss Thun Nord								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
				A	B	C		
				'19-'22	'23-'26	ab '27		
	<b>Massnahmen A1-Projekte (Bericht VM Verkehrsmanagement)</b>							
NM-VM-1-a	942.006: Busbevorzugung Gander- bis Jumbo-Kreisel (vgl. NM-VM-1-l)	OIK I	0.6	X		19 <sup>2</sup>		
NM-VM-1-b	942.006: Busbevorzugung Allmendstrasse (Militärstrasse) und Dosierung Innenstadt (vgl. NM-VM-1-g)	Thun	1.7	X		19		
NM-VM-1-c	942.006: Busbevorzugung + Dosierung Innenstadt Graben (vgl. NM-VM-1-o)	Thun	1.4	X		19		
NM-VM-1-d	942.006: Ausbau Unterführung Frutigenstrasse zur Realisierung einer Busspur (vgl. NM-VM-1-e) (auf der Strecke liegt der Unfallschwerpunkt 1033)	Thun	1.6	X	18			
Nr. (VM)	<b>Weitere Massnahmen</b>							
	weitere Massnahmen aus Bericht Verkehrsmanagement (VM) Massnahmenblätter (M) → vgl. Pläne Gesamtkonzept, Massnahmen							
NM-VM-1-e	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und - Seestrasse (Teile von NM-VM-1-e sind in Massnahme NM-VM-1-d und in Massnahme LV-S-1-d) (Nr. 0942.2.062)	TBA (DLZ, OIK I)	3.5			X		
NM-VM-1-f	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse (Nr. 0942.2.063)	Thun	0.5		X			
NM-VM-1-g	Verkehrsmanagement Allmendstrasse (Teile von NM-VM-1-g sind in Massnahme MIV-O-1.1-a, in Massnahme MIV-O-3-c und in Massnahme NM-VM-1-b) (Nr. 0942.2.064)	Thun	1.0		X			
NM-VM-1-h	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse (Teile von NM-VM-1-h sind in Massnahme MIV-O-1.1-c) (Nr. 0942.2.065)	Thun	0.5		X			
NM-VM-1-i	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer (Teile von NM-VM-1-i sind in Massnahme MIV-O-3-b und in Massnahme MIV-O-3-d) (Nr. 0942.2.066)	TBA (DLZ, OIK I)	2.0		X			
NM-VM-1-k	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis. (Teile von NM-VM-1-k im Schwäbis sind in Massnahme MIV-O-4-g, Schwäbis) (Nr. 0942.2.067)	Thun, Steffisburg	0.1		X			
NM-VM-1-l	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse (Teile von NM-VM-1-l sind in Massnahme NM-VM-1-a und in Massnahme MIV-K-4-b) (Nr. 0942.2.068)	OIK I, ASTRA	3.0		X			

<sup>2</sup> A1-Massnahme wird ab 2019 realisiert

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						A	B	C
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27				
NM-VM-1-m	Verkehrsmanagement Thunstrasse und Goldwilstrasse	OIK I	1.0				X	
NM-VM-1-n	Verkehrsmanagement Hofstettenstrasse (Teile von NM-VM-1-n sind bereits umgesetzt)	OIK I	0.1	X	18			
NM-VM-1-o	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun (Teile von NM-VM-1-o sind in Massnahme MIV-O-2, in Massnahme NM-VM-1-c und in MIV-O-4-c) (Nr. 0942.2.071)	TBA (DLZ, OIK I), Thun	3.0		X	X		
NM-VM-1-p	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun, Teile davon ab 2017 (Nr. 0942.2.072)	TBA DLZ	6.5		X	X	X	

**Vorgehen:**

1. Priorisierung festlegen
2. Projektstart zusammen mit Massnahme MIV-3

**Beteiligte Stellen**

Region ERT, TBA Dienstleistungszentrum (TBA DLZ), OIK I, Heimberg, Steffisburg, Thun, SBB, STI

**Federführung**

OIK I (Gesamtkoordination)

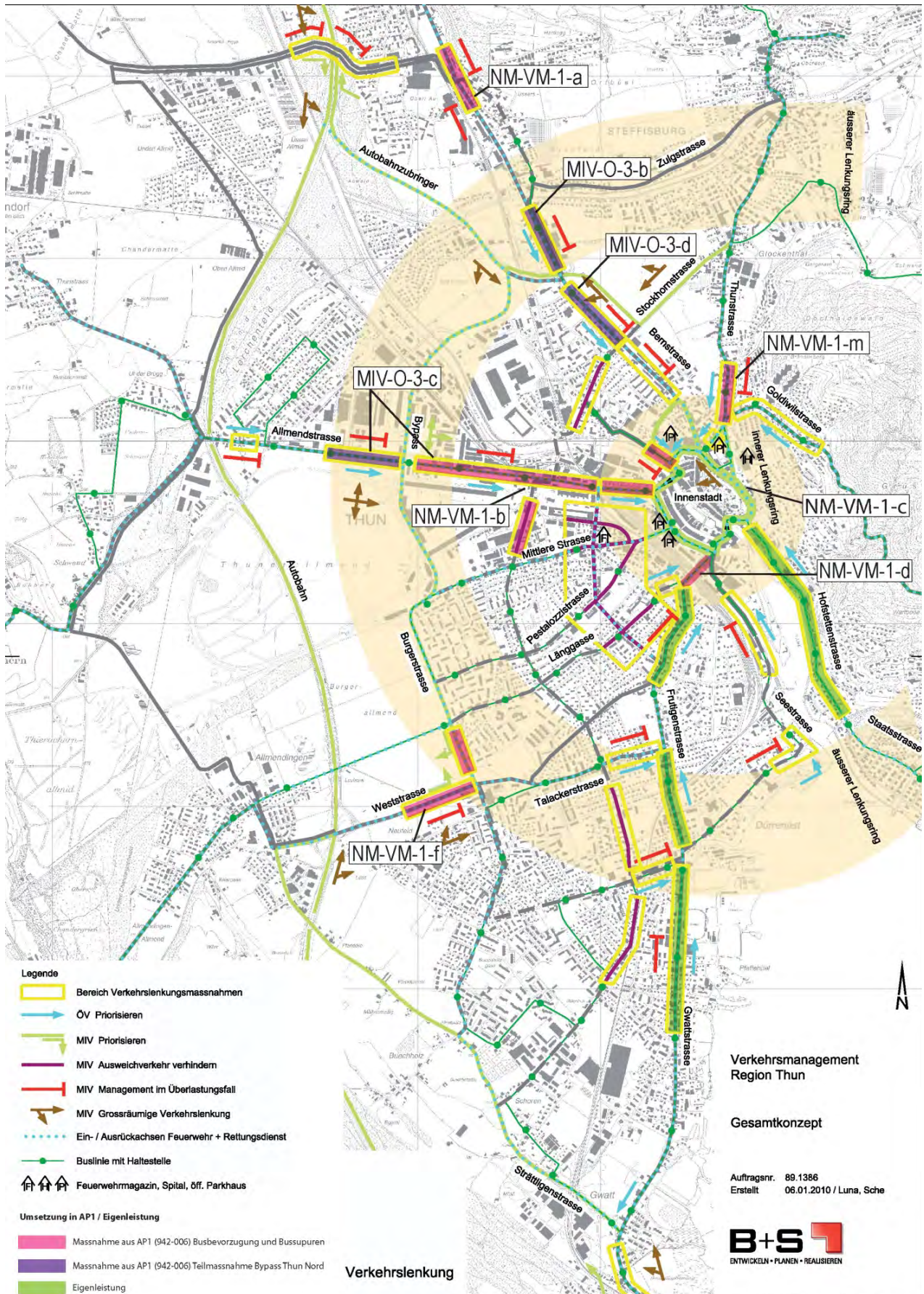
Realisierung																
<p><b>Kosten gesamte Massnahmen</b></p> <p>AP1 Fr. 5.4 Mio. (Bundesbeitrag zugesichert, Prüfbericht Bund AP2, A-Liste: 4.73 Mio.)</p> <p>AP2 Fr. 16.6 Mio. (Bundesbeitrag zugesichert, Prüfbericht Bund AP2, B-Liste: 1.1 Mio.)</p> <p>AP3 Fr. 3.5 Mio. (Bundesbeitrag zugesichert, Prüfbericht Bund AP2, B-Liste: 1.1 Mio.)</p> <p>AP3 Fr. 1.0 Mio. (Massnahme NM-VM-1-m)</p> <p>Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.</p>	<p><b>Offene Kosten AP 3</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>1.0 Mio. Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		Total	%	1.0 Mio. Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur															
Total	%	1.0 Mio. Fr.														
Anteil Bund	%	Fr.														
Anteil Kanton	%	Fr.														
Anteil Gemeinde	%	Fr.														
<p><b>Stand der Koordination</b></p> <p><input type="checkbox"/> Handlungsbedarf</p> <p><input type="checkbox"/> Vororientierung</p> <p><input type="checkbox"/> Zwischenergebnis</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen</p>	<p><b>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</b></p> <p>NM-VM-1-e: 2</p> <p>NM-VM-1-m: 2</p> <p>NM-VM-1-o: 2</p> <p>NM-VM-1-p: 2</p>															
<p><b>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</b></p> <p>Die Terminierung der Realisierung der Massnahmen hat einerseits in Abhängigkeit der Finanzpläne der einzelnen Behörden und andererseits in Koordination mit allen vorgeschlagenen Massnahmen zu erfolgen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Massnahmen MIV-O-3-b (Busbevorzugung Bernstrasse) und MIV-O-3-c Busbevorzugung Allmendstrasse (Lerchenfeld) müssen vor Massnahmen NM-1 und MIV-4 erfolgen.</li> <li>- Massnahme NM-VM-1-a ist abhängig von ÖV-Str-3-a</li> <li>- Massnahmenblätter LV-1, LV-2, LV-6, KM-1, KM-3, MIV-1.1, MIV-2, MIV-3, MIV-4, ÖV-3, S3, S4, S6, S7a, S8a</li> <li>- Massnahmenblatt: Für die Massnahme ÖV-A-4 (betreffend rechtes Thunerseeufer) muss die unbehinderte Zufahrt ins Stadtzentrum sichergestellt werden (Controlling NM-1).</li> </ul>																
<p><b>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eingabe Vorprojekt beim Bund:</li> <li>- geschätzter Baubeginn:</li> <li>- geschätzte Inbetriebnahme:</li> </ul>																
<p><b>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)</b>      <input type="checkbox"/> A    <input type="checkbox"/> B    <input type="checkbox"/> C</p>																

<b>Beurteilung</b>
<p><b>Zweckmässigkeit und Wirkung</b></p> <p>Das Verkehrsmanagement der Region Thun wird dazu beitragen, dass in den Spitzenstunden auf allen Einfallsachsen nur so viel Verkehr in die Innenstadt geführt wird, wie dort ohne grössere Staus verarbeitet werden kann. Von dieser Verflüssigung profitiert einerseits der strassengebundene ÖV, indem er an relevanten LSA-gesteuerten Knoten priorisiert wird. Andererseits profitieren die AutomobilistInnen von der Verstärkung durch die Reduktion der Reisezeitverluste und der Fuss- und Veloverkehr von der ruhigeren Abwicklung des motorisierten Verkehrs.</p> <p>WK1: Sicherstellung Erreichbarkeit Region und Innenstadt Thun mit ÖV und MIV.                  WK2: Fahrplanstabilität.                  WK3: störungsfreie Zu- und Abflüsse Autobahn.                  WK4: den Bedürfnissen der Blaulichtorganisationen entsprechendes Verkehrsregime.</p>
<p><b>Bewertung</b></p> <p>Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.                  Das Verkehrsmanagement Region Thun (Massnahmenblatt NM-1) wird als Gesamtkonzept Bestandteil des Agglomerationsprogramms Verkehr + Siedlung, 2. Generation</p>

<b>Sonstiges</b>
<p><b>Bemerkungen / Hinweise</b></p> <p>Controlling:                  Das Ziel der Erfolgskontrolle bzw. des Monitorings ist, den Nutzen und die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen aufzuzeigen. Auf Basis von GPS-Messfahrten werden die Reisezeiten von Personenwagen und von STI-Bussen erhoben. Von besonderem Interesse sind die Reisezeiten auf Abschnitten der Haupteinfallachsen (Bern- Thun, Hofstetten-, Frutigen- und Allmendstrasse) und auf dem Innenstadtring. Gleichzeitig wird an ausgewählten Querschnitten das gesamte Verkehrsaufkommen erfasst, damit die Reisezeit ins Verhältnis zum Verkehrsaufkommen gestellt werden kann. Vor Realisierung der ersten Massnahmen ist eine Nullmessung durchzuführen. Ziel ist es, die Reisezeiten ca. alle drei Jahre festzuhalten und die Ergebnisse miteinander zu vergleichen. Die Verantwortung für die Erfolgskontrolle liegt bei der federführenden Behörde gemäss Massnahmenblättern (Quelle: Bericht Verkehrsmanagement, Jan. 2010).</p>
<p><b>Grundlagendokumente</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002</li> <li>- Agglomerationsprogramm Thun (Massnahmenpaket 2), 2007</li> <li>- Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009, 2014</li> <li>- Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009</li> <li>- Verkehrsmanagement Region Thun, 06. Januar 2010, B+S AG, Bern (Beilage Plan Gesamtkonzept, Plan Übersicht Massnahmenblätter)</li> <li>- Koordinationstabelle Gesamtkonzept VM Region Thun, Entwurf 17.12.2010</li> <li>- ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011</li> <li>- ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013</li> <li>- Behinderungen der Busse des öffentlichen Verkehrs – Agglomeration Thun, RVK, 2014</li> </ul>

# Verkehrsmanagement Region Thun Übersicht Gesamtkonzept 2010

(Ergänzung Grafik, AP-1 Massnahmen, 30.Mai 2011)



- Legende**
- Bereich Verkehrslenkungsmaßnahmen
  - ÖV Priorisieren
  - MIV Priorisieren
  - MIV Ausweichverkehr verhindern
  - T MIV Management im Überlastungsfall
  - MIV Grossräumige Verkehrslenkung
  - - - Ein- / Ausrückachsen Feuerwehr + Rettungsdienst
  - Buslinie mit Haltestelle
  - 🏠 Feuerwehrmagazin, Spital, öff. Parkhaus
- Umsetzung in AP1 / Eigenleistung**
- Massnahme aus AP1 (942-006) Busbevorzugung und Busspuren
  - Massnahme aus AP1 (942-006) Teilmassnahme Bypass Thun Nord
  - Eigenleistung

Verkehrslenkung

Verkehrsmanagement  
Region Thun

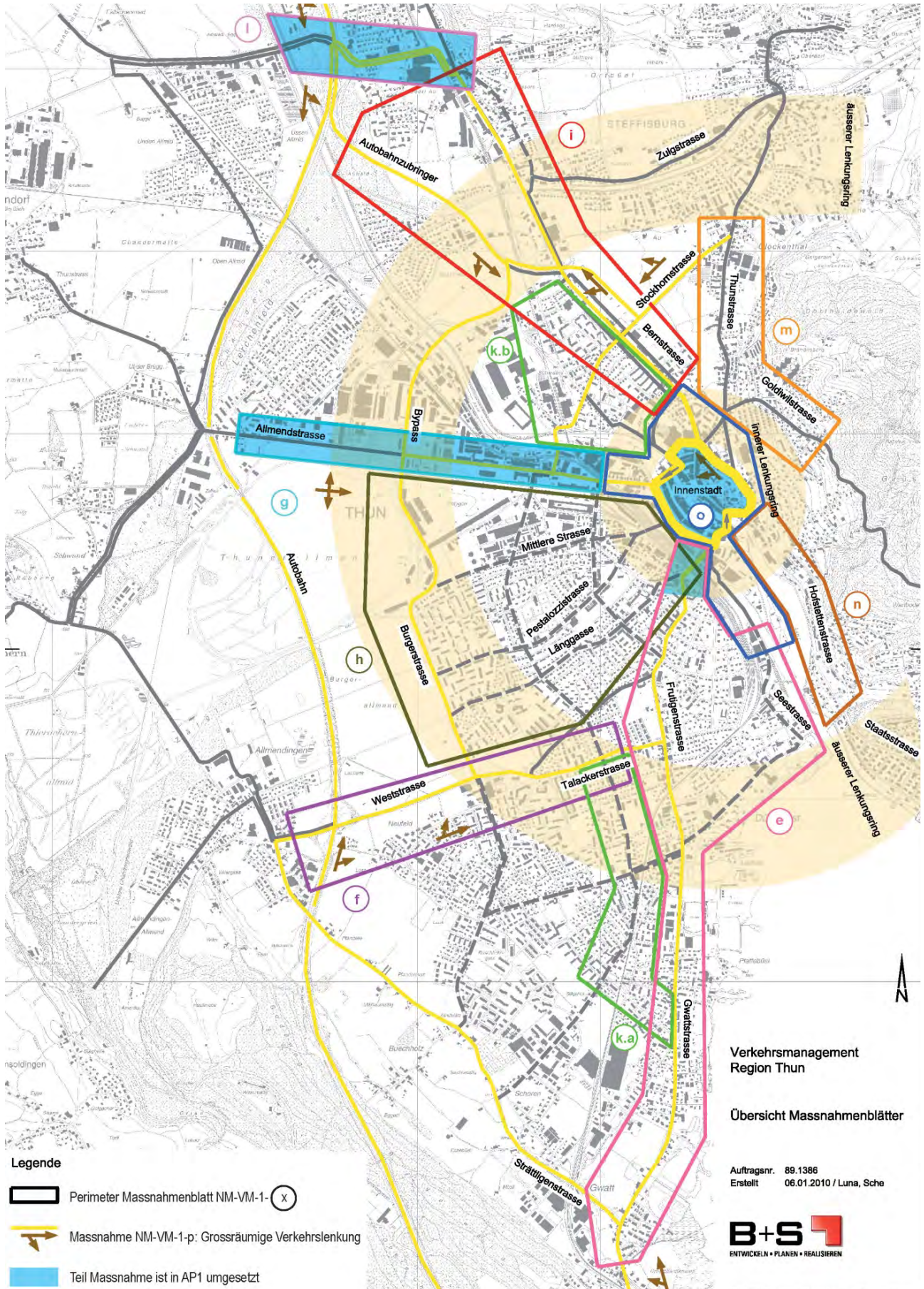
Gesamtkonzept

Auftragsnr. 89.1386  
Erstellt 06.01.2010 / Luna, Sche



# Verkehrsmanagement Region Thun Übersicht Massnahmenblätter

(Ergänzung Grafik, AP-1 Massnahmen, 30.Mai 2011)





## Liste mit alter / neuer Nummerierung und ARE-Code

Hinweis:

Blau sind Massnahmen aus dem ersten und 2. Agglomerationsprogramm, resp. aus dem ersten RGSK

Neue Nr.		Alte Nr.		Einzelmassnahme	im AP <sub>3</sub>	ARE-Code
Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzel-Nr.	aus Nr.			
S-1	S-1-a	S1	S1.1	Umsetzung regionaler Arbeitszonenpool	*	0942.2.073
	S-1-c		S1.3/4	Gegenseitige Information über Einzonungswünsche, Planungsbericht	*	0942.2.073
	S-1-d		S1.5	Berücksichtigung der Stellungnahme WRT bei Vorprüfung von Einzonungsbegehren	*	0942.2.073
	S-1-e		--	Leitfaden zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen	*	
	S-1-f		--	Vermarktung der Wohnregion Thun	*	
	S-1-g		--	Lebensphasengerechtes Wohnen	*	
S-2	S-2-a	S2	S2.1	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen	*	0942.2.074
	S-2-b		S2.2	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von OPR	*	0942.2.074
S-3A		S3		Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)	*	0942.2.075
S-3B		S3		Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (ländlicher Raum)		
S-5A		S5a		Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)	*	0942.2.077
S-5B		S5b		Regionale Wohnschwerpunkte (Zentren)		
S-6A		S6a		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	*	0942.2.078
S-6B		S6b		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Zentren)		
S-7A		S7a		Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)	*	0942.2.079
S-7B		S7b		Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum		
S-8A		S8a		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)	*	0942.2.080
S-8B		S8b		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum)		
S-9	S-9-a	S9	--	Bezeichnen der ViV-Standorte	*	0942.2.081
	S-9-c		--	Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV-Standorte	*	0942.2.081
S-10	S-10-a	S10		Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT	*	0942.2.082
	S-10-b			Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun	*	0942.2.082
	S-10-c			Siedlungsbegrenzungen Kandertal und Obersimmental-Saanenland		
S-11		S11		Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren		
S-12		S12		Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz		
S-14A				Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	*	
S-14B				Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)		
S-15A				Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	*	
S-15B	S-15B-a	--	--	Definition von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus gemäss RTEKOS-SA/KA		
	S-15B-b	--	--	Überprüfung der Landschaftsverträglichkeit der Gebiete		
	S-15B-c	--	--	Ausscheiden neuer Sport-, Freizeit- und Tourismuszonon in den Ortsplanungsrevisionen		
S-16	S-16-a	--	--	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume	*	
	S-16-b	--	--	Aufwertungsprojekte für öffentliche Räume	*	

Neue Nr.		Alte Nr.		Einzelmassnahme	im AP3	ARE-Code
Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzel-Nr.	aus Nr.			
L-1	L-1-a	LA1	LA1.1	Berücksichtigung der Vorranggebiete Natur und Landschaft bei OPR	*	0942.2.083
	L-1-b		--	Teilüberarbeitung Landschaftsrichtplan ERT	*	
	L-1-c		--	Prüfen einer Aufnahme von Teilen des Gebiets Thunersee-Hohgant in die Vorranggebiete Landschaft	*	
L-2		LA2		Regionale Naturpärke und UNESCO-Welterbe SAJA		
L-3		--	--	Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft		
L-4	L-4-a	--	--	Intensiverholungsgebiete		
	L-4-b			Extensiverholungsgebiete		
MIV-1.1	MIV-O-1.1-a	M1.1	M/S1.1	Thun, Umgestaltung Allmendstrasse	*	942.002
	MIV-O-1.1-c		M/S1.4	Thun, Umgestaltung Jungfraustrasse - Stockhornstrasse	*	942.002
	MIV-O-1.1-d		M/S1.10+1.11	Spiez, Umgestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergplatz	*	942.003
MIV-1.2	MIV-O-1.2-a	M1.2	M/S1.3	Thun, Burgstrasse Thun (Radstreifen Lavitorstutz)	*	942.002
	MIV-O-1.2-b		M/S 1.12	Seftigen, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	*	942.003 / 0942.2.085
	MIV-O-1.2-c		M/S 1.13	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Unterdorfstrasse	*	0942.2.008
	MIV-O-1.2-d		M/S 1.14	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Oberdorfstrasse	*	0942.2.009
	MIV-S-1.2-e		--	Thun, Sanierung Knoten Frutigenstrasse/Talackerstrasse	*	
	MIV-S-1.2-f		--	Spiez, Sanierung Kreisel Thunstrasse/Simmentalstrasse	*	
	MIV-S-1.2-h		--	Thun, Sanierung Maulbeerkreisel (Bahnhofstrasse/Aarestrasse)	*	
	MIV-S-1.2-i		--	Thun, Sanierung Kreisel Frutigenstrasse/Seestrasse	*	
	MIV-S-1.2-k		--	Thierachern, Sanierung Einmündung Dorfstrasse/Mülimatt	*	
	MIV-S-1.2-l		--	Thun, Sanierung Kreisel Talackerstrasse/Hohmadstrasse	*	
	MIV-S-1.2-m		--	Thun, Sanierung Bahnhofplatz	*	
	MIV-S-1.2-n		--	Heimberg, Sanierung Einmündung Bernstrasse (im Cheer)	*	
	MIV-S-1.2-o		--	Thun, Sanierung Kreisel Burgerstrasse/Talackerstrasse	*	
	MIV-S-1.2-p		--	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstrasse/Seefeldstrasse/Klosestrasse	*	
	MIV-S-1.2-q		--	Thun, Sanierung Kreisel Länggasse/Burgerstrasse	*	
	MIV-K-1.2-t		--	Thun, Busspur Gwattstrasse vor Holiday-Kreisel	*	
	MIV-K-1.2-u		--	Hilterfingen, Sanierung Chartreuse-Kreuzung	*	
MIV-S-1.2-v	--	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	*			
MIV-2	MIV-O-2	M2	M2	Thun, Lenkung MIV in die Parkieranlagen der Innenstadt Thun	*	942.005
MIV-3	MIV-O-3-a	M3	M3	Agglomeration, Zubringer A6 / Bypass Thun Nord	*	942.008
	MIV-O-3-b		M4.2	Steffisburg, Busbevorzugung Bernstrasse	*	942.006
	MIV-O-3-c		M4.3	Thun, Busbevorzugung Allmendstrasse	*	942.006
	MIV-O-3-d		M/S5.2	Steffisburg, Neuorganisation Bernstrasse	*	942.008
MIV-4	MIV-O-4-a	M4	M/S 5.1	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)-Uetendorf Allmend, Teil Ganderkreisel bis Autobahnanschluss Thun Nord	*	942.008
	MIV-K-4-b		M/S 5.1	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)-Uetendorf Allmend, Teil Ganderkreisel bis Uetendorf Allmend	*	0942.2.011
	MIV-O-4-c		M/S5.3	Steffisburg, Stockhornstrasse	*	
	MIV-O-4-d		M/S5.4	Thun, Neues Verkehrsregime und attraktivere Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt-Aarequerungen	*	
	MIV-O-4-g		M/S5.7	Steffisburg, Nachfragelenkung Schwäbis	*	942.004
	MIV-O-4-h		M/S 5.8	Steffisburg, Umbau Ziegeleikreisel	*	0942.2.012
	MIV-K-4-i		--	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	*	
MIV-6	MIV-U-6	M6	M6	Thun, Neue Aarequerung Thun Süd	*	

Neue Nr.		Alte Nr.		Einzelmassnahme	im AP3	ARE-Code
Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzel-Nr.	aus Nr.			
MIV-7	MIV-U-7	M7	M7	Thun/Steffisburg, Trassefreihaltung Kernumfahrung Thun / Hübeltunnel	*	
MIV-8 I= innerorts A= ausserorts	MIV-O-8-Ia	M8	M 8 (E1-E5)	Latterbach, Sanierung Ortsdurchfahrt (Studie: E1-E5)		
	MIV-O-8-Ib		M 8 (E8-E10)	Erlenbach, Sanierung Ortsdurchfahrt (Studie: E8-E10)		
	MIV-O-8-Ic		M 8 (E12/13)	Ringoldingen, Gestaltung Mittelbereich, Eingangsbereich (Studie: E12/13)		
	MIV-O-8-Id		M 8 (D2,4,5)	Därstetten/Reidenbach, Sanierung Ortsdurchfahrt (Studie: D2,4,5)		
	MIV-O-8-Ie		M 8 (O6)	Oberwil, Sanierung Heideweidli (Studie: O6)		
	MIV-O-8-If		M 8 (O7)	Oberwil, Sanierung Kurve Steini (Studie: O7)		
	MIV-O-8-Ig		M 8 (B 3-6)	Boltigen/Reidenbach/Weissenbach, Sanierung Ortsdurchfahrten (Studie: B3-6)		
	MIV-O-8-Ih		M 8 (Z4)	Zweisimmen, Gestaltung Ortseingang mit Abzweiger (Studie: Z4)		
	MIV-O-8-Ii		--	Gsteig, Sanierung Ortsdurchfahrt		
	MIV-O-8-Ik		--	Gstaad, Sanierung Ortsdurchfahrt		
	MIV-O-8-Il		--	Lenk, Sanierung Ortsdurchfahrt		
	MIV-O-8-Im		--	Oberwil, Korrektion Kurve Mühlibüel		
	MIV-O-8-In		--	Wattenwil, Sanierung Ortsdurchfahrt		
	MIV-O-8-Aa		M 8 (E6/E7)	Latterbach, Sanierung Chastelkurve, ausserorts (Studie: E6/E7)		
	MIV-O-8-Ab		M 8 (O1)	Oberwil, Fahrbahnverbreiterung, ausserorts (Studie: O1)		
	MIV-O-8-Ac		M 8 (O3)	Oberwil, Ausbau Simmenweidli, ausserorts (Studie: O3)		
	MIV-O-8-Ad		M 8 (O8)	Oberwil, Pfaffenriedbrücke: Gehweg, Fahrbahnverbreiterung, ausserorts (Studie: O8)		
	MIV-O-8-Ae		M 8 (B7)	Boltigen, Sanierung Garvenkurve, ausserorts (Studie: B7)		
	MIV-O-8-Ag		M 8 (Z2)	Zweisimmen, Stegacher/Galgenbühl, Vergrösserung Kurvenradien, ausserorts (Studie: Z2)		
	MIV-O-8-Ah		--	Oberlangenegg, Erneuerung und Korrektion Chrützweg - Süderen		
MIV-O-8-Ai	--	Sigriswil, Sanierung Strasse Beatushöhlen				
MIV-S-8-Ak	--	Erlenbach, Sanierung Einmündung KS 11 Abzweiger Oey				
MIV-S-8-Al	--	Oberwil, Sanierung Kurve KS 11 Höhe Wyssenbach				
MIV-S-8-Am	--	Boltigen, Sanierung Kurve Jaunpassstrasse (Eschi)				
MIV-9	MIV-O-9-a	M9	M 9.1	Frutigen, Sanierung Ortsdurchfahrt		
	MIV-U-9-b		M 9.2	Frutigen, Umfahrung (Vorprojekt)		
	MIV-O-9-c		M 9.3	Reichenbach, Engpassbeseitigung		
	MIV-O-9-e		--	Adelboden, Sanierung Strasse Mineralquelle - Ende KS		
MIV-11	MIV-S-11-a	M11	M 11.1	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Töpferweg	*	0942.2.018
	MIV-S-11-b		M 11.2	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Untere Zulgstrasse	*	0942.2.019
MIV-12	MIV-O-12-a	M12	M 12.1	Thun, Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse	*	0942.2.021
	MIV-O-12-b		M 12.2	Thun, Umgestaltung Mönchplatz	*	0942.2.022
	MIV-O-12-c		M 12.3	Thun, Umgestaltung Knoten Waisenhaus/Pestalozzistrasse	*	0942.2.023
	MIV-O-12-d		M 12.4	Thun, Umgestaltung Eigerplatz	*	
	MIV-O-12-e		M 12.5	Thun, Gestaltung Quartierachse Kasernenstrasse	*	
MIV-13	MIV-E-13-a	M13	M 13.1	Thun, Erschliessung Ringstrasse: gelbe Strecke	*	0942.2.027
	MIV-E-13-b		M 13.2	Thun, Anschluss Ringstrasse West - Allmendstrasse	*	0942.2.028
	MIV-E-13-c		M 13.3	Thun, Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse	*	0942.2.029
MIV-14	MIV-E-14-a	M14	M 14.1	Steffisburg, Neue Erschliessung ab Kreisel Glättimüli	*	0942.2.031
	MIV-E-14-b		M 14.2	Heimberg, Neue Erschliessung Gewerbegebiet Heimberg Süd	*	0942.2.032
	MIV-E-14-c		M 14.3	Steffisburg, Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung	*	0942.2.033

Neue Nr.		Alte Nr.		Einzelmassnahme	im AP3	ARE-Code
Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzel-Nr.	aus Nr.			
MIV-15	MIV-E-15-a	M15	M 15.1	Thun, Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse	*	0942.2.035
	MIV-O-15-b		M 15.2	Thun, Umgestaltung Buchholzstrasse	*	0942.2.036
	MIV-O-15-c		M 15.3	Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse	*	0942.2.037
ÖV-1	ÖV-A-1	ÖV1	ÖV 1	Agglomeration, Austauschräume, Anbindung Agglomerationen	*	942.212/ 0942.2.038
ÖV-3	ÖV-Str-3-b	ÖV3	ÖV 3.3	Verbesserung ÖV-Erschliessung Korridor Thun Nordwest-Uetendorf	*	942-ÖV2
	ÖV-Str-3-c		ÖV 3.4	Agglomeration, Neues ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord	*	0942.2.088 / 942-ÖV6
	ÖV-Str-3-d		ÖV 3.5	Agglomeration, Neues ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Bahnhof Steffisburg - ESP Thun Nord	*	
	ÖV-Str-3-e		ÖV 3.7	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd	*	0942.2.040
	ÖV-Reg-3-f		ÖV 3.8	Agglomeration, Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord	*	
ÖV-4	ÖV-Str-4-a	ÖV4.1	ÖV 4.1	Agglomeration, Stärkung des öffentl. Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer	*	942.211 / 0942.2.042
	ÖV-Str-4-b	ÖV4.2	ÖV 4.2.1	Agglomeration, ÖV-Anbindung Kandergrien	*	0942.2.044
ÖV-6	ÖV-FV-6	ÖV6	ÖV 6	Frutigen, ÖV-Anbindung		
ÖV-7	ÖV-Reg-7	ÖV7	ÖV 7	Region, ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum		
ÖV-8	ÖV-Reg-8-a	ÖV8	ÖV 8.1	Uetendorf, Perronverlängerung und Doppelspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend	*	0942.2.046
	ÖV-Reg-8-b		ÖV 8.2	Seftigen, Perronverlängerung	*	0942.2.047
ÖV-9	ÖV-Reg-9-c	ÖV9	ÖV 9/9.2.2	Eifeld, Perronverlängerung, Ausbau zur Kreuzungsstation		
	ÖV-Reg-9-e		ÖV 9/9.2.4	Erlenbach i.S., Perronanpassungen, Umbau zur Kreuzungsstation, Option für Federweg Richtung Zweisimmen		
	ÖV-Reg-9-f		ÖV 9/9.2.5	Därstetten, Perronanpassungen, Umbau zur Kreuzungsstation, Niveauübergang Kantonsstrasse aufheben		
	ÖV-Reg-9-g		ÖV 9/9.2.6	Oberwil i.S., Umbau mit Kreuzungsgleis für Güterzüge		
	ÖV-Reg-9-h		ÖV 9/9.2.7	Boltigen, Perronanpassungen, Umbau zur Kreuzungsstation, Option für doppelspurige Ausfahrt Richtung Zweisimmen		
	ÖV-Reg-9-i		ÖV 9/9.2.8	Weissenbach, Prüfung Aufhebung der Haltestelle, Bogenbegradigung, Kreuzungsgleis für Doppelführungen und bei Kreuzungsverlegungen		
	ÖV-Reg-9-k		ÖV 9/9.2.9	Grubenwald, Prüfung Aufhebung der Haltestelle		
	ÖV-Reg-9-l		ÖV 9/9.2.10	Zweisimmen, Umbau des Bahnhofs inkl. Umspuranlage für Trans Golden Pass		
	ÖV-Reg-9-m		ÖV 9/9.2.11	Wimmis - Burgholz, Aufhebung Niveauübergang		
LV-1	LV-N-1-a	LV1	LV1.1	Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzlingen (Schadau)	*	942.011
	LV-N-1-b		LV1.3	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis	*	942.012
	LV-N-1-c		LV1.4	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Lachen, 2. Etappe	*	942.013
	LV-N-1-d		LV1.8	Thun, Ausbau Unterführung Frutigenstrasse	*	942.016
LV-2	LV-N-2-a	LV2	LV 1.2	Uetendorf Allmend (ab Kreisel Autobahnbrücke) - Seftigen	*	0942.2.089
	LV-N-2-b		LV 1.5	Hilterfingen, Uferweg Hünibach	*	0942.2.090
	LV-N-2-c		LV 1.6	Thun, Verbindung Lerchenfeld-Selve (Öffnung Uttigenstrasse)	*	0942.2.089
	LV-N-2-d		LV 1.7	Thun, Ausbau Unterführung Mittlere Strasse	*	942.015/ 0942.2.089
	LV-N-2-e		LV 9.1	Thun, Verbesserungen best. Netz, Kasernenstrasse - Mönchstrasse	*	942.017/ 0942.2.089
	LV-N-2-f		LV 9.3	Thun, Verbesserungen best. Netz, Steffisburg - Thun Lerchenfeld - Uetendorf	*	942.019/ 0942.2.089
	LV-N-2-g		LV 2.1	Thun, Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend - Uttigenstrasse	*	0942.2.049

Neue Nr.		Alte Nr.		Einzelmassnahme	im AP3	ARE-Code
Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzel-Nr.	aus Nr.			
	LV-N-2-h		LV 2.2	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	*	0942.2.050
	LV-N-2-i		LV 2.3	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)	*	0942.2.051
	LV-N-2-k		LV 2.4	Thun, LV-Anbindung regionales Netz im Umfeld des neuen Gebietes Lüssli	*	0942.2.052
	LV-N-2-l		LV 2.5	Spiez, Verbesserungen Querverbindungen Bahnhofgebiet zur Seebucht	*	0942.2.053
	LV-N-2-m		--	Spiez - Lattigen, Parallelführung zur BLS	*	
	LV-N-2-n		--	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos –Autobahnanschluss	*	
LV-3	LV-S-3-d	LV3	LV 3/4	zwischen Därstetten und Erlenbach, ausserorts		
	LV-S-3-e		LV 3/5	zwischen Weissenburg und Därstetten, ausserorts		
	LV-S-3-h		LV 3/8	Zweisimmen, innerorts und bis Blankenburg		
	LV-S-3-i		LV 3/9	zwischen Saanenmöser und Schönried, ausserorts, punktuell verbessern (z. B. Abzweigung Unterbach)		
	LV-S-3-k		LV 3/10	zwischen Gstaad und Saanen, ausserorts		
	LV-S-3-m		LV 3/12	zwischen Ringoldingen und Bahnhof Därstetten		
	LV-S-3-p		LV 3/15	zwischen Zwieselberg-Reutigen		
LV-5-a	LV-W-5-a	LV5a	LV 5a	Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - innerhalb der Agglomeration	*	0942.2.054
LV-5-b	LV-W-5-b	LV5b	LV 5b	Region, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - ausserhalb Agglomeration		
LV-6	LV-W-6	LV6	LV 6	Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation + Datenerfassung	*	0942.2.055
LV-7				Richtplanung Mountainbike		
KM-1	KM-W-1	KM1	KM 1	Agglomeration, Mobilitätsmanagement	*	942.207
KM-2	KM-W-2	KM2	KM 2	Region, Mobilitätsmanagement in Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte		
KM-3	KM-P-3	KM3	KM 3	Agglomeration, Parkierung MIV (inkl. P+R und PP-Bewirtschaftung)	*	942.208
KM-4	KM-P-4	KM4	KM 4	Region, Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung) in Zentren 3./4. Stufe und ländlicher Raum		
KM-5	KM-B-5-a	KM5	KM 5.1	Thun, Velostation beidseitig Bahnhof	*	942.010/ 0942.2.058
	KM-B-5-b		KM 5.2	Thun, Abstellplätze regionale Bedeutung (Bahnhof + Innenstadt)	*	
	KM-B-5-c		KM 5.3	Spiez, Velostation	*	
	KM-B-5-d		KM 5.4	Richtung Gürbetal, Anlagebündel: Seftigen, Uetendorf, Uetendorf Allmend ( Annahme 250)	*	
	KM-B-5-e		KM 5.5	Richtung Konolfingen, Anlagebündel: Schwäbis, Steffisburg, Lädeli, Heimberg (Annahme 100)	*	
	KM-B-5-f		KM 5.6	Spiez /Uttigen, Bahnhöfe (Annahme 200)	*	
	KM-B-5-g		KM 5.7	Thun, Ergänzungen auf Thuner Stadtgebiet zu den Mobilitätsdrehkreuzen (Annahme 250)	*	
KM-6	KM-B-6	KM6	KM 6	Ausbau Bike+Ride in Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte, Stärkung kombinierte Mobilität		
KM-7	KM-W-7	KM7	KM 7	Agglomeration, Koordination Güterverkehr	*	
KM-8	KM-8	KM8	KM8	Bike Sharing	*	0942.2.060
NM-1	NM-VM-1-a	NM1	M 4.1	Busbevorzugung Gander- bis Jumbokreisel	*	942.006
	NM-VM-1-b		M 4.4	Busbevorzugung Allmendstrasse	*	942.006
	NM-VM-1-c		M 4.5	Busbevorzugung + Dosierung Innenstadt Graben	*	942.006
	NM-VM-1-d		M 4.6	Ausbau Unterführung Frutigenstrasse zur Realisierung einer Busspur	*	942.006
	NM-VM-1-e		VM M1	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und	*	0942.2.062

Neue Nr.		Alte Nr.		Einzelmassnahme	im AP3	ARE-Code
Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzel-Nr.	aus Nr.			
				Seestrasse		
	NM-VM-1-f		VM M2	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	*	0942.2.063
	NM-VM-1-g		VM M3	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	*	0942.2.064
	NM-VM-1-h		VM M4	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlerestrasse	*	0942.2.065
	NM-VM-1-i		VM M5	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	*	0942.2.066
	NM-VM-1-k		VM M6	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis (6a/6b)	*	0942.2.067
	NM-VM-1-l		VM M7	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	*	0942.2.068
	NM-VM-1-m		VM M8	Verkehrsmanagement Thunstrasse und Goldiwilstrasse	*	
	NM-VM-1-n		VM M9	Verkehrsmanagement Hofstettenstrasse	*	
	NM-VM-1-o		VM M10	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	*	0942.2.071
	NM-VM-1-p		VM M11	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	*	0942.2.072

## Liste mit umgesetzten Massnahmen

Nummer neu (RGSK II / AP 3)	Nummer alt (RGSK I / AP 2)	Einzelmassnahme	im AP	ARE-Code	abgeschlossen
<b>Siedlung</b>					
	S 1.2	Erarbeitung Wohnstrategie Agglomeration Thun	*	0942.2.073	2016
	S 5a, Nr. 3	Thun, Blüemlimatte	*	0942.2.077	
	S 7b.1	Definition von Arbeitsschwerpunkten in den Regionen KA und OSSA sowie in den Gemeinden Aeschi, Krattigen und Wimmis			2016
	S 9.2	Ablösen des Teilrichtplans verkehrsentensive Standorte der Region TIP 2002	*	0942.2.081	2012
	S 13	Regionales touristisches Entwicklungskonzept			2015

<b>Motorisierter Individualverkehr</b>					
	M/S 1.2	Thun, Umgestaltung Hofstettenstrasse, 2. Etappe	*	942.002	2013
	M/S 5.5	Thun, Lärmschutz Burgerallee / Westquartier	*	942.008	2013
	M/S 5.6	Steffisburg, Nachfragelenkung Zulgstrasse	*	942.004	2016
	M 8, Z1	Laubegg, Aufhebung Niveauübergang			
	M 10	Verträgliches Strassennetz	(*)		2014: Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I + Unfallschwerpunktauswertung
	M 12.3	Umgestaltung Knoten Waisenhaus-/ Pestalozzistrasse	*	0942.2.023	2016 als EL realisiert
	M 13.2	Anschluss Ringstrasse West – Allmendstrasse	*	0942.2.028	2015
MIV-O-15-c (Teil)	M 15.3	Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse: Umbau Knoten Buchholzstrasse/Pfandernstrasse zu Kreisel (Unfall-schwerpunkt 1034)	*	0942.2.037	2013

<b>Öffentlicher Verkehr</b>					
	ÖV 3.1	Verbessern der ÖV-Erschliessung, Heimberg, Bus Versuchsbetrieb vorgesehen (942-ÖV1)	*	942-ÖV1	Versuchsbetrieb Dezember 2014 gestartet
ÖV-Reg-8-b (Teil)	ÖV 8.2	Seftigen, Perronverlängerung (P55, 220m lang)	*	0942.2.047	Rückbau zur Haltestelle und P55, 150m im 2014 umgesetzt
	ÖV 9.1.1	Burgstein-Wattenwil, Perronverlängerung (P55, 220m lang)			
	ÖV 9.2.1	Spiezmoos Süd, Aufhebung Haltestelle			
	ÖV 9.2.3	Wimmis, Perronverlängerung (P55)			
	ÖV 9.3.1	Mülmen, Bahnhofumbau mit zwei Aussenperrons (P55, 220m lang)			

<b>Langsamverkehr</b>					
LV-N-1-c (1. Etappe)	LV 1.4	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Lachen, 1. Etappe Abschnitt Bahnhof - Schadau	*	942.013	
KM-8 (Teil)	KM 8	Thun, Bike Sharing	*	0942.2.060	1. Etappe August 2014 gestartet

# Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke

## Genehmigungsvermerke:

Mitwirkung vom 23. April bis 16. Juli 2015

Vorprüfung vom 1. Dezember 2015 bis 31. März 2016

Beschlossen durch die:

**Region Kandertal am** 5. Dezember 2016

Namens der Region Kandertal  
Präsident/in Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Geschäftsführer/in

*H. Pösch*

*A. Grünig*

**Region Obersimmental-Saanenland am** 7. Dezember 2016

Namens der Region Obersimmental-Saanenland  
Präsident/in Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Geschäftsführer/in

*Beate Ba*

*A. Grünig*

**Entwicklungsraum Thun am** 8. Dezember 2016

Namens des Entwicklungsraums Thun  
Präsident/in Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Geschäftsführer/in

*Sturken*

*[Signature]*

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

*[Signature]*

26. April 2017

