
Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West

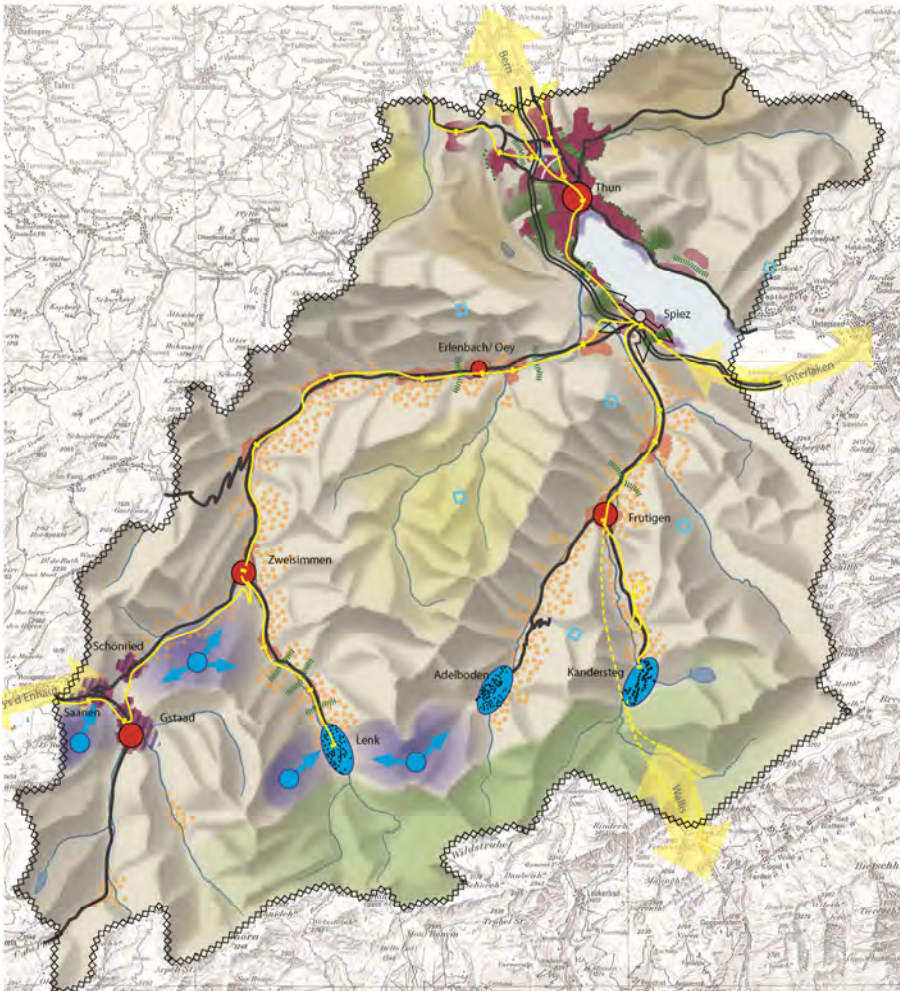
2. Generation

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
Massnahmen Siedlung und Landschaft	8
Massnahmen Siedlung (S)	8
Massnahmen Landschaft (L)	60
Massnahmen Verkehr	68
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	
Zielsetzung: Die Voraussetzungen für überkommunale Projekte und Planungen, insbesondere die Strategie zum Ausgleich von Planungsvor- und -nachteilen sind geschaffen.	
Massnahmen und Vorgehen: 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 unverbauete 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"> - Arbeitszonenmanagement: Aufbau eines Monitoring-Systems; Abschätzen und Gegenüberstellen von AZ-Angebot und Bedarf; Bereitstellen von marktreifen AZ-Flächen; Bewirtschaftung der Arbeitszonen im Arbeitszonen-Pool - Koordination: Koordination aller Aktivitäten im Arbeitszonen-Pool; Koordination der Interessen der Gesellschafter/Planungspartner; Koordination mit übergeordneten Planungen - Entwicklung von Arbeitszonen: Entwicklung von bedürfnisgerechten Nutzungsvorschriften, Vorbereitung von planungsrechtlichen Verfahren, Planung und Umsetzung von Erschliessung und Infrastruktur - Standortmarketing: Erarbeitung und Umsetzung eines Standortmarketing-Konzepts für den Arbeitszonen-Pool in Abstimmung mit übergeordneten Strategien des Wirtschaftsraum Thun - Kauf/Verkauf von Grundstücken/Immobilien: Strategien erarbeiten; Anlaufstelle für Interessierte; Unterstützung bei Verhandlungen; etc. - Verwaltung/Unterhalt von Grundstücken/Immobilien: Verwaltung/Unterhalt von Liegenschaften/Räumen nach Absprache mit Grundeigentümern; Unterhalt von Strassen, Grünräumen und weiteren allgemeinen Infrastrukturen - Finanzen/Finanzierung: Finanzpläne für Investitionen (Infrastrukturen, Grundstückkauf etc.); Ertragsplanungen (Verkäufe, Abgabe im Baurecht, Vermietungen, Infrastrukturbeträge etc.); Finanzierungspläne (Beiträge von Gemeinden, Grundeigentümern und anderen) <u>Aufbau der geeigneten, gemeinsamen Trägerschaft / Organisation:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Geeignete Organisationsform unter Einbezug aller beteiligten Akteure (Gemeinden, Grundeigentümer, Investoren, Vereine/Verbände etc.) - Ausgleichsmechanismen für Kosten und Erträge unter den beteiligten Partnern - Aufteilung von Kompetenzen und Aufgaben des Arbeitszonen-Pools innerhalb der Organisation 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 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C 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 80'000.-

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>Zweckmässigkeit und Wirkung: 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"> - Bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung und -massnahmen innerhalb der Agglomeration → Verstetigung Verkehrsfluss und Vermeidung von unnötigem Verkehr - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zunahme der Einwohnerdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen - Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung - Prüfung von überkommunalen Kompensationsmechanismen im Zusammenhang mit der Konzentration an Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkten <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung einer konzentrierten Siedlungsentwicklung - Verringerung von Neueinzonungen und unnötigem weiteren Flächenverbrauch - Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten
<p>Richtplanrelevanz</p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

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

Koordination Ortsplanung Gemeinden		S-2																																											
<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																																													
Zielsetzung: Die raumplanerischen Aufgaben zwischen den Agglomerationsgemeinden sind koordiniert.																																													
Massnahmen und Vorgehen: 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"> - Steffisburg – Heimberg – Thun - Gunten – Oberhofen – Hilterfingen – Thun - Spiez – Thun - Thierachern – Uetendorf – Seftigen – Uttigen – Thun Die Planungen der Nachbargemeinden ausserhalb der Agglomeration werden berücksichtigt.																																													
Übersicht der Einzelmassnahmen:																																													
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Nr.</th> <th rowspan="3">Massnahme</th> <th rowspan="3">Feder-führung</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 style="text-align: center;">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 style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Massnahme	Feder-führung	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	Feder-führung				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																																									
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.									
Stand der Koordination:									
<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							
Zeitplan / Meilensteine: 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.									

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

<p>Zweckmässigkeit und Wirkung: 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"> - Bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung und -massnahmen innerhalb der Agglomeration → Verstetigung Verkehrsfluss und Vermeidung von unnötigem Verkehr - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bessere Abstimmung der Siedlungsplanung und -massnahmen → Einzonungen an den am besten geeigneten Lagen <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung einer konzentrierten Siedlungsentwicklung - Berücksichtigung der Landschaft beim Bauen ausserhalb von Bauzonen - Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten
<p>Richtplanrelevanz</p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

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

Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)		S-3A																					
<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																							
Zielsetzung: 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.																							
Massnahmen und Vorgehen: 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 qualitativen Siedlungsentwicklung nach innen (Massnahme S-1-e).																							
Federführung: Agglomerationsgemeinden Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden Heimberg, Steffisburg, Seftigen, Thun, Spiez, Uetendorf Region ERT	Priorität und Zeithorizont <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																							

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

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

<p>Sonstiges</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</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>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012 - Verschiedene Hilfsmittel zur Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) des Kantons Bern (www.be.ch/sein)

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

Uetendorf	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
Total				~145.7		

*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.

Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (ländlicher Raum)		S-3B																					
<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																							
Zielsetzung: 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.																							
Massnahmen und Vorgehen: 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.																							
Federführung: Gemeinden Beteiligte Stellen: Gemeinden Regionen ERT, OS-SA und KA	Priorität und Zeithorizont <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																							

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

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeautonomie - Massnahmenblätter: S-1, S-5B, S-6B, S-7B, S-8B, S-10, ÖV-3, ÖV-4, KM-2 - Naturgefahren - Störfallrisiken - ISOS, Denkmalpflege, Archäologie - Gewässerräume
Zweckmässigkeit und Wirkung: 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. Auswirkungen auf den Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Vereinfachung der ÖV- und LV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> - Zunahme der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen - Verringerung der Einzonung schwer durch den ÖV erschliessbarer Gebiete - Abnahme der Verkehrsmenge in dicht besiedelten Gebieten durch gute ÖV-Erschliessung

<ul style="list-style-type: none"> - Aktive Fördermassnahmen für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in diesen Gebieten - Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet - Aufwertung des öffentlichen Raums durch Umstrukturierung (Öffnung Militär- und Fabrikareale) - Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten - Verringerung der Zersiedelung - Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen
<p>Richtplanrelevanz:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonalen Sicht)</p>

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen:

Liste der Regionalen Umstrukturierungsgebiete ausserhalb der Agglomeration:

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Bemerkungen	ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand
Frutigen	S-3B-01	Bahnhof	Umstrukturierung der Bauflächen NEAT (Lötschbergtunnel) 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			
St. Stephan	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
Zweisimmen	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
Total				-54.5		

*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-Saenenland als Arbeitsschwerpunkt ausgeschieden und deshalb ins Massnahmenblatt S-7B verschoben.

Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)		S-5A																					
<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																							
Zielsetzung: Die Realisierung von Wohnraum in der Agglomeration an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert.																							
Massnahmen und Vorgehen: 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.																							
Federführung: Gemeinden (Heimberg, Steffisburg, Thun)	Priorität und Zeithorizont <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																							
Beteiligte Stellen: Heimberg, Steffisburg, Thun, ERT, AGR																							

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahme fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden zu decken sind.
Stand der Koordination: Siehe Liste der regionalen Wohnschwerpunkte in der Agglomeration auf der Rückseite
Zeitplan / Meilensteine: Daueraufgabe

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeautonomie - ISOS, Denkmalpflege - Gewässerräume - Massnahmenpakete der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Massnahmenblätter: S-1, S-3A, S-6A, S-7A, S-8A, S-10, ÖV-3, ÖV-4, KM-1, NM-1

<p>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.</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>Richtplanrelevanz: <input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonalen Sicht)</p>

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 Underführig“	~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
Total			~15.5		

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.

Regionale Wohnschwerpunkte (Zentren)		S-5B																					
<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																							
Zielsetzung: Die Realisierung von Wohnraum in den Zentren an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert.																							
Massnahmen und Vorgehen: 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.																							
Federführung: Gemeinden (Adelboden, Zweisimmen)	Priorität und Zeithorizont <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto; 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																							
Beteiligte Stellen: Adelboden, Zweisimmen, Regionen (ERT, OS-SA, KA), AGR																							

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahme fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden zu decken sind.
Stand der Koordination: Siehe Liste der Regionalen Wohnschwerpunkte Zentren 3. und 4. Stufe
Zeitplan / Meilensteine: Daueraufgabe

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeautonomie - ISOS, Denkmalpflege - Gewässerräume - Massnahmenblätter: S-3B, S-6B, S-7B, S-8B, S-10, S-13, ÖV-7, KM-2

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
 - Musterbaureglement Kanton Bern 2006, revidiert 2012

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
Total			~3.5		

Die Wohnschwerpunkte sind bereits eingezont und haben eine Mindestgrösse von 1 ha. Die Flächen sind teilweise bereits überbaut.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	S-6A
---	-------------

- | | |
|--|--|
| <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					

Realisierung
<p>Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Planungskosten Für die Massnahme fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden zu decken sind.</p>
<p>Stand der Koordination: Siehe Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen Agglomeration</p>
<p>Zeitplan / Meilensteine: Daueraufgabe</p>

Beurteilung
<p>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeautonomie - Massnahmenpakete der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Naturgefahren - Störfallrisiken - ISOS, Denkmalpflege, Archäologie - Gewässerräume - Fruchtfolgefleichen (FFF) - Massnahmenblätter: S-1, S-3A, S-5A, S-7A, S-8A, S-10, M-15, ÖV-3, ÖV-4, KM-1, NM-1
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung:</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"> - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung - Siedlungswachstum ist mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zunahme der Einwohnerdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen - Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung - Abnahme der Verkehrsmenge in dicht besiedelten Gebieten durch gute ÖV-Erschliessung <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten - Verringerung der Zersiedelung - Interessenabwägung bei der Konsumation von Fruchtfolgefleichen (Prüfung von Alternativen)
<p>Richtplanrelevanz:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonalen Sicht)</p>
Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p> <p>Eine umfassende Interessenabwägung zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Festsetzung ist in Anhang B zu finden.</p>
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Landschaftsrichtplan TIP 2008 - Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012 - Musterbaureglement Kanton Bern 2006, revidiert 2012

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
Total			~104.8			

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Zentren)	S-6B
---	-------------

- | | |
|---|---|
| <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 |

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					

Realisierung

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

Beurteilung

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>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.</p> <p>Auswirkungen auf den Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung - Siedlungswachstum ist mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zunahme der Einwohnerdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen - Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten - Verringerung der Zersiedelung - Interessenabwägung bei der Konsumation von Fruchtfolgefächern (Prüfung von Alternativen)
<p>Richtplanrelevanz: <input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonaler Sicht)</p>

Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise: Eine umfassende Interessenabwägung zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Festsetzung ist in Anhang B zu finden.</p>
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Landschaftsrichtplan TIP 2008 - Musterbaureglement Kanton Bern 2006, revidiert 2012 - Gewässerrichtplan Gürbe, 1. Mai 2002

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
Total			~9.5			

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.

Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)		S-7A																					
<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																							
Zielsetzung: Geeignete, bereits genutzte Arbeitsstandorte werden einem regionalen Arbeitszonenpool zugeführt und gemeinsam gefördert und vermarktet.																							
Massnahmen und Vorgehen: 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.																							
Federführung: Gemeinden Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden, ERT, AGR	Priorität und Zeithorizont: <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																							

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 Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration Thun
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeautonomie - ISOS, Denkmalpflege - 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 - Kantonaler Richtplan 2030, Massnahme A_05
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: <ul style="list-style-type: none"> - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Arbeitsplatzentwicklung - Konzentration der Arbeitsplatzentwicklung entlang von Hauptverkehrsachsen (Bypass) oder unweit davon entfernt Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> - 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 - Prüfung von überkommunalen Kompensationsmechanismen im Zusammenhang mit der Konzentration an Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkten

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
Total			~27.5		

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.

Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum		S-7B																					
<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																							
Zielsetzung: Geeignete Standorte für Arbeitsnutzung im ländlichen Raum werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.																							
Massnahmen und Vorgehen: 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.																							
Federführung: Gemeinden Beteiligte Stellen: Gemeinden, Regionen (ERT, OS-SA, KA), AGR	Priorität und Zeithorizont: <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																							

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 Arbeitsschwerpunkte im ländlichen Raum
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeautonomie - ISOS, Denkmalpflege - Massnahmenblätter: S-4B, S-5B, S-6B, S-8B, S-10, ÖV-7, KM-2
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: <ul style="list-style-type: none"> - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> - 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

<p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none">- Konzentration der Branchen mit grösserem Schwerverkehrsaufkommen an geeigneten Standorten <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none">- Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung an geeigneten Standorten- Verringerung der Zersiedelung- Konzentration von Lärmemissionen an geeigneten Standorten
<p>Richtplanrelevanz:</p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

<p>Sonstiges</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</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>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none">- 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

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-Saenenland und Planungsregion Kandertal, Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien, Bericht für die Mitwirkung, 5. September 2014

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration) **S-8A**

- im Agglomerationsperimeter Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.080
 im übrigen RGSK-Perimeter 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 Erschliessungsgüteklasse 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.

Federführung:
 Gemeinden
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					

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
Total			~16.2			

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum)		S-8B																					
<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																							
Zielsetzung: Geeignete neue Standorte für Arbeitsnutzung werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.																							
Massnahmen: 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.																							
Federführung: Gemeinden Beteiligte Stellen: Gemeinden (ohne Agglomerationsgemeinden), Regionen (ERT, OS-SA, KA), AGR	Priorität und Zeithorizont: <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																							

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: 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 im ländlichen Raum
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeautonomie - Massnahmenblätter: S-3B, S-5B, S-6B, S-7B, S-10, ÖV-7, KM-2 - Naturgefahren - Störfallvorsorge - ISOS, Denkmalpflege, Archäologie - Fruchtfolgeflächen (FFF) - Gewässerraum
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: <ul style="list-style-type: none"> - 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
- 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	Dreiliggasse	~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

Verkehrsintensive Standorte		S-9																					
<input checked="" type="checkbox"/> im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> im übrigen RGSK-Perimeter	<input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil des AP Thun, ARE-Code 0942.2.081 <input type="checkbox"/> Neue Massnahme																						
Zielsetzung: Die verkehrsintensiven Standorte (ViV-Standorte) der Agglomeration (Einrichtungen mit mehr als 2000 MIV-Fahrten täglich) sind bekannt und das Gesamtkontingent an Fahrleistungen ist aufgeteilt.																							
Massnahmen und Vorgehen: a) In der Richtplankarte sind die verkehrsintensiven 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 verkehrsintensive 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.																							
Federführung: ERT Beteiligte Stellen: Spiez, Thun, ERT	Priorität und Zeithorizont: <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																							

Realisierung									
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.									
Stand der Koordination: <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							
Zeitplan / Meilensteine:									

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeautonomie - Massnahmenblätter: S-7A, S-8A
Zweckmässigkeit und Wirkung: Schafft die Voraussetzung für ein funktionierendes Verkehrssystem. Auswirkungen auf den Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Verbesserte Qualität für Verkehrsteilnehmende - Verbesserte Erreichbarkeit - Verbesserte Parkplatzsituation Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: <ul style="list-style-type: none"> - Konzentration von Arbeitsplätzen und kommerziellen Nutzungen an geeigneten Standorten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: <ul style="list-style-type: none"> - Die verkehrsintensiven Nutzungen werden konzentriert an geeigneten Standorten angesiedelt - Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung an geeigneten Standorten - Konzentration von Lärmemissionen an geeigneten Standorten

<p>Richtplanrelevanz:</p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

<p>Sonstiges</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Teilrichtplan Verkehrsintensive Standorte der Region TIP 2002 - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012

Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel		S-10																					
<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																							
Zielsetzung: 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.																							
Massnahmen und Vorgehen: 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*.																							
Federführung: Gemeinden Beteiligte Stellen: Gemeinden, Regionen ERT, OS-SA, KA	Priorität und Zeithorizont: <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.

Realisierung												
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.												
Stand der Koordination: <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										
Zeitplan / Meilensteine:												

Beurteilung
<p>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeautonomie - Massnahmenblätter: S-1, S-2, S-3A, S-5A, S-6A, S-7A, S-8A, S-13, L-1
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung:</p> <p>Dieses Massnahmenblatt dient der Verbesserung von Landschafts- und Siedlungsqualität. Die Siedlungsstruktur soll optimiert, die Umweltbelastung verringert und der häusliche Umgang mit dem knappen Boden verbessert werden.</p> <p>Auswirkungen auf den Verkehr:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Verringerung der Zersiedelung <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung - Siedlungsbegrenzungslinien - Akzentuierung der Siedlungsränder - Erhalten von charakteristischen Siedlungs- und Landschaftsstrukturen <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verringerung der Zersiedelung - Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen

<p>Richtplanrelevanz</p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>
--

Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden - Reg. Landschaftsrichtplan TIP 2008 - Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien, Bericht für die Mitwirkung, 5. September 2014 - Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013

Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren		S-11																					
<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																							
Zielsetzung: 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.																							
Massnahmen: Die regionalen Zentren 4. Stufe sollen in ihren Zentrumsfunktionen gestärkt und fortlaufend überprüft werden																							
Kriterien zur Festlegung von regionalen Zentren 4. Stufe: <ul style="list-style-type: none"> - Gute ÖV-Erschliessung (mind. Güteklasse D) und MIV (Kantonsstrasse): direkte Verbindungen in ein übergeordnetes Zentrum, Verbindungen ins Umland - Die Gemeinde verfügt über ein öffentliches Dienstleistungsangebot (Sekundarstufe I, Regionalspital, etc.) - Die Gemeinde verfügt über einen regionalen Arbeitsschwerpunkt (Ostamt, Westamt, Niedersimmental) oder entspricht den Kriterien zur Ausscheidung eines Arbeitsschwerpunktes (Kanderthal, Obersimmental). - Kernort liegt auf einer kantonalen Entwicklungsachse oder auf einer Verbindungsachse gemäss kantonalem Richtplan 																							
Zentren 4. Stufe: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%; padding: 2px;">Teilregion</th> <th style="padding: 2px;">Ort / Gemeinde</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">Nedersimmental</td> <td style="padding: 2px;">Erlenbach/Oey</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Tourismusort Engstligental</td> <td style="padding: 2px;">Adelboden</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Tourismusort Kanderthal</td> <td style="padding: 2px;">Kandersteg</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Tourismusort Simmental</td> <td style="padding: 2px;">Lenk</td> </tr> </tbody> </table>			Teilregion	Ort / Gemeinde	Nedersimmental	Erlenbach/Oey	Tourismusort Engstligental	Adelboden	Tourismusort Kanderthal	Kandersteg	Tourismusort Simmental	Lenk											
Teilregion	Ort / Gemeinde																						
Nedersimmental	Erlenbach/Oey																						
Tourismusort Engstligental	Adelboden																						
Tourismusort Kanderthal	Kandersteg																						
Tourismusort Simmental	Lenk																						
Anforderungen <ul style="list-style-type: none"> - Ausübung einer Zentrumsfunktion, u.a. als Identifikationspunkte für die Bevölkerung oder als Imageträger für den Standortwettbewerb oder den Tourismus. - Bereitstellen benötigter Dienstleistungen und Infrastrukturen - Bereitschaft zur Umsetzung von Strategien und Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen und auf die gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. 																							
Auswirkungen <ul style="list-style-type: none"> - Ein innerregionaler Siedlungsflächenausgleich ist wünschenswert: Die Umsetzung erfordert ein etabliertes Modell → Massnahme S-1 - Ein regionales Zentrum der 4. Stufe ist zur Teilnahme am Wettbewerb ESP Wohnen berechtigt. - Denkbare Aufwertung der regionalen Zentren 4. Stufe durch Verbesserung ÖV - Aufbau eines Mobilitätsmanagements (Park + Ride- / Bike + Ride-Standort) 																							
Vorgehen: <ul style="list-style-type: none"> - Überprüfen der Kriterien - Regionale Zentren 4. Stufe prüfen und entwickeln - Koordination mit den umliegenden Gemeinden bei den Wohnbaulandkapazitäten und Infrastrukturen 																							
Federführung: Regionen ERT, KA und OS-SA Beteiligte Stellen: Adelboden, Diemtigen/Erlenbach, Kandersteg, Lenk, Regionen (ERT, OSSA, KA), AGR, AÖV	Priorität und Zeithorizont: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <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> <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 style="text-align: center;">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																							

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
Stand der Koordination: Festsetzung
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
<p>Abhängigkeiten / Zielkonflikte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeautonomie - Massnahmenblätter: S-3B, S-5B, S-6B, S-7B, S-8B, S-10, S-13, ÖV-6, ÖV-7, KM-2
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung:</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"> - Verbesserte Anschlüsse/Erreichbarkeit (ÖV, MIV) der Subzentren <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verdichtung von Zentren mit guter Anbindung (ÖV, MIV) und einem Mindestangebot an Dienstleistung und Infrastruktur <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verringerung der Zersiedelung - Reduktion der MIV-Fahrten durch gute ÖV-Anbindung der Zentren der Teilregionen
<p>Richtplanrelevanz</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Landschaftsrichtplan TIP 2008 - Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013

Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz		S-12																					
<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																							
Zielsetzung: Geeignete neue Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzelholz werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.																							
Massnahmen: 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-Saanenland 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.																							
Federführung: Gemeinden, Regionen ERT, KA und OS-SA Beteiligte Stellen: Gemeinden, Regionen (ERT, OSSA, KA), AGR	Priorität und Zeithorizont: <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																							

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: 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 Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzelholz
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeautonomie - Naturgefahren - Schutzgebiete - Orts- und Landschaftsbild - Erschliessbarkeit / Lieferkette - Gewässerrichtplan Kander, RRB Oktober 2013 - Massnahmenblätter: S-3B, S-7B, S-8B, S-10, L-1
Zweckmässigkeit und Wirkung: Dieses Massnahmenblatt dient der Ansiedlung der Verarbeitungs- und Lagerplätze an verträglichen, bewilligten Standorten. Auswirkungen auf den Verkehr: <ul style="list-style-type: none"> - Gute Erschliessung der Standorte gewährleistet Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: <ul style="list-style-type: none"> - Verträglichkeit der Standorte mit Orts- und Landschaftsbild und Siedlungsgebieten (Emissionen) gewährleistet - Verträglichkeit mit Schutz- und Gefahrengemeinden überprüft und gewährleistet

Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: - 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.

Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)		S-14A																					
<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																							
Zielsetzung: Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Tourismus sollen in der Agglomeration an geeigneten Standorten, in Abstimmung mit der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung realisiert werden.																							
Massnahmen und Vorgehen: 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.																							
Federführung: Agglomerationsgemeinden Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden, Region ERT, AGR	Priorität und Zeithorizont: <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																							

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: 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 Siedlungsschwerpunkte für Sport, Freizeit und Tourismus in der Agglomeration Thun
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter: S-3A, S-5A, S-7A, S-10, S-11, S-15A, L-1, L-2, L-3, L-4
Zweckmässigkeit und Wirkung: 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

Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> - Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, Thun 2015 - Diverse kommunale Konzepte

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

Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)		S-14B																					
<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																							
Zielsetzung: 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.																							
Massnahmen und Vorgehen: 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"> - Infrastruktur - Resorts - Restaurants 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.																							
Federführung: Gemeinden Beteiligte Stellen: Gemeinden, Regionen KA und OS-SA, AGR	Priorität und Zeithorizont: <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto; 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																							

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: 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 Siedlungsschwerpunkte für Sport, Freizeit und Tourismus im ländlichen Raum
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter: S-3B, S-5B, S-7B, S-10, S-11, S-15B, L-1, L-2, L-3, L-4
Zweckmässigkeit und Wirkung: 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

<ul style="list-style-type: none"> - Regionale Abstimmung der Entwicklungen im Bereich Sport, Freizeit und Tourismus <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verringerung des Freizeitverkehrs dank Abstimmung von Nutzung und Verkehr
<p>Richtplanrelevanz</p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

<p>Sonstiges</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise:</p>
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, 2015

Liste der Schwerpunkte für Sport, Freizeit und Tourismus im ländlichen Raum:

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Zielsetzung / Beschreibung	ha	ÖV EGK	Koordinationsstand
Adelboden	S-14B-01	Nevada- und Schuler-Areal* (ehem. Alpenbad)	Abgeschriebenes Projekt «Alpenbad»; Bestehen- der Gemeinderatsbeschluss 1.11.16 zu Bedin- gungen für zukünftiges Projekt mit notwendiger Anpassung der Zonenvorschriften; Koordination notwendig mit Entlastungsstrasse Dorf. Regionale Priorität: mittel	~1.8	E	Vororientierung
Kandersteg	S-14B-02	Schanzenareal / Be- triebsgebäude	Neues nationales, nordisches Skizentrum «Nor- dic 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
Lenk	S-14B-04	Tennis- und Eisbahn- center (TEC)	Vorhanden und in Betrieb sind Sportanlagen, Restauration und Parkierung. 2012 genehmigte ZöN; öffentliche Nutzungen, Sportanlagen, Verwaltungen, Parkierung und un- tergeordnet Dienstleistungsnutzungen. Zentral geplante Umsiedlung Gemeindeverwaltung. Regionale Priorität: hoch	~2	D/E	Festsetzung
	S-14B-05	Kurs- und Sportzent- rum (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, Zweitwohnun- gen 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, Zweitwohnun- gen und untergeordnete Dienstleistungen mit Parkierung. Eigentümer ist auf Investorensuche. Zeithorizont noch unbekannt. Regionale Priorität: mittel	~4.2	keine	Festsetzung
Saanen	S-14B-09	Les Arts (Gstaad)	Bestehende Bauzone W3b. Geplanter Bau eines Kulturzentrums mit integrier- tem, auf den Bahnbetrieb des Bahnhofs abge- stimmten, unterirdischen Busbahnhof und Parkie- rung mit neuer Zufahrt. Im Zusammenhang ste- hende neue Nutzung des Bahnhofareals Überarbeitetes Projekt vor 2. öffentl. Auflage. Regionale Priorität: hoch	~1	D	Festsetzung
	S-14B-10	Tribüne und Areal- nutzung Tennis (Gstaad)	Langjährige, bestehende Nutzungen für ver- schiedene Kultur- und Sportevents. Unbestrittene Priorität	~1	D	Festsetzung
	S-14B-11	Skifuture Rübeldorf	Bestehend ist ein Skilift mit Beschneigungsanlage und Beleuchtung. Ergänzung und geplant ist die Integration in die bestehende ÜO «Schneesport- gebiet Eggli-Pra Cluen». Ziel ist eine multifunktio- nale 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
St. Stephan	S-14B-18	Sagiareal	Projekt für bewirtschaftete, touristische Wohnungen mit Nutzungsmix und Standort Einstieg ins Schneesportgebiet Gstaad mit Parkierung. Grundeigentümergeeinverständnis vorhanden. Regionale Priorität: mittel	~1	D	Vororientierung
Zweisimmen	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

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)		S-15A																					
<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																							
Zielsetzung: Geeignete neue Standorte für Sport- oder Freizeitnutzungen werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.																							
Massnahmen und Vorgehen: 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 Standortauscheidung 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.																							
Federführung: Agglomerationsgemeinden Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden, Region ERT, AGR	Priorität und Zeithorizont: <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																							

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: 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 für Sport, Freizeit und Tourismus in der Agglomeration Thun
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter: S-6A, S-8A, S-10, S-11, S-14A, L-1, L-2, L-3, L-4
Zweckmässigkeit und Wirkung: 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 <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise: Eine umfassende Interessenabwägung zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus mit Koordinationsstand Festsetzung ist in Anhang B zu finden.
Grundlagen: - 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
Total			~7.7			

Die ausgeschiedenen Standorte sind noch nicht eingezont und deshalb als Vorranggebiete bezeichnet.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)		S-15B																					
<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																							
Zielsetzung: 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.																							
Massnahmen: 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"> - Infrastruktur - Resorts - Restaurants 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.																							
Federführung: Gemeinden im ländlichen Raum Beteiligte Stellen: Gemeinden, Regionen ERT, KA und OS-SA, AGR	Priorität und Zeithorizont: <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																							

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: 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 für Sport, Freizeit und Tourismus im ländlichen Raum
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: <ul style="list-style-type: none"> - Gewässerraum - Massnahmenblätter: S-6B, S-8B, S-10, S-11, S-14B, L-1, L-2, L-3, L-4

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	Festsetzung Zwischenergebnis	- 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

Aufwertung von öffentlichen Räumen	S-16																																											
<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																																												
Zielsetzung: Öffentliche Räume spielen eine wichtige Rolle im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach Innen und der Verdichtung. Im Agglomerationsraum soll deshalb eine gesamträumliche Strategie zur Aufwertung dieser Plätze und siedlungsinternen Freiräume erarbeitet werden.																																												
Massnahmen: 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.																																												
Übersicht der Einzelmassnahmen:																																												
<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-16-a</td> <td>Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume</td> <td>ERT</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>S-16-b</td> <td>Umsetzung von Aufwertungsprojekten für öffentliche Räume</td> <td>Agglomerationsgemeinden</td> <td style="text-align: center;">x</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		S-16-a	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume	ERT			x				S-16-b	Umsetzung von Aufwertungsprojekten für öffentliche Räume	Agglomerationsgemeinden	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-16-a	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume	ERT			x																																							
S-16-b	Umsetzung von Aufwertungsprojekten für öffentliche Räume	Agglomerationsgemeinden	x																																									
Beteiligte Stellen: ERT, Agglomerationsgemeinden																																												

Realisierung									
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.									
Stand der Koordination									
<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-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							
Zeitplan / Meilensteine:									

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte:
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung:</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"> - Aufwertung der Verkehrssituation innerhalb der Zentren und Dorfkernen <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Bereitschaft und Akzeptanz zur Innenverdichtung <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Verkehrssicherheit in Zentren und Dorfkernen <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vermeidung von zusätzlichem Freizeitverkehr dank hoher Aufenthaltsqualität in den Zentren und Dorfkernen
<p>Richtplanrelevanz</p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wohnstrategie Agglomeration Thun, Grundlagenbericht, raumdaten, Juni 2015 - Wohnstrategie Agglomeration Thun, Projektbericht, WRT, November 2015

Massnahmenblätter Landschaft

Vorranggebiete Natur und Landschaft		L-1						
<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							
Zielsetzung: Die im RGSK bezeichneten Vorranggebiete Natur und Landschaft bezwecken die Erhaltung und Freihaltung von Gebieten mit besonderer Eigenart, Schönheit, kulturellem, ökologischem Wert oder Erholungswert.								
Massnahmen:								
<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"> - BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) - Bundesinventare der Moorlandschaften, Auengebiete, Wasser- und Zugvogelreservate - Smaragd-Gebiete (gesamteuropäisches Netzwerk für gefährdete Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensräume) - Kantonale Naturschutzgebiete - Regionale Landschaftsschutzgebiete: Sie werden in den regionalen Landschaftsrichtplänen festgesetzt und als Hinweis ins RGSK übernommen*. <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 Bestandsgarantie. Alp- und Landwirtschaft ist meistens weiterhin möglich.</p>								
<p>b) Überarbeitung Landschaftsrichtplan ERT Der Landschaftsrichtplan der Regionen Obersimmental-Saenenland 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>								
Vorgehen:								
<ul style="list-style-type: none"> - Die Vorranggebiete sind bei raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen. - Die betroffenen Gemeinden schützen die Vorranggebiete im Rahmen der Ortsplanung grundeigentümergebunden. 								
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	
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			
Beteiligte Stellen: 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.

Realisierung		
Kosten:		
Stand der Koordination:		
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
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
Zeitplan / Meilensteine:		

Beurteilung
<p>Abhängigkeiten / Zielkonflikte: 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>Zweckmässigkeit und Wirkung: Die Schönheit und Eigenheit der Region werden gepflegt und gestärkt und Beliebigkeit vermieden.</p> <p>Auswirkungen auf den Verkehr:</p> <p>Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:</p> <p>Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:</p> <p>Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhaltung, Aufwertung und Weiterentwicklung der Landschaftsräume - Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen - Bessere Vernetzung der Landschaftsräume
<p>Richtplanrelevanz</p> <p><input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen</p>

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
<p>Grundlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BLN-Inventar, Bundesinventar Auengebiete, Moorlandschaften und Wasser- und Zugvogelreservate, Smaragd-Gebiete - Kantonales Inventar Naturschutzgebiete - Regionale Landschaftsrichtpläne - Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013

Regionale Naturpärke und UNESCO-Welterbe SAJA		L-2																					
<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																							
Zielsetzung: 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.																							
Massnahmen und Vorgehen: Die Gemeinden berücksichtigen die Zielsetzungen der Pärke (siehe Rückseite) in ihren Ortsplanungen.																							
Federführung: Regionen ERT, KA Beteiligte Stellen: Regionale Naturpärke Diemtigtal, Gantrisch und UNESCO-Welterbe SAJA, betroffene Gemeinden, Regionen (ERT, OSSA, KA), Kanton	Priorität und Zeithorizont: <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																							

Realisierung
Kosten:
Stand der Koordination: Festsetzung
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: Massnahmenblätter: L-1
Zweckmässigkeit und Wirkung (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"> - Erhaltung, Aufwertung und Weiterentwicklung der Landschaftsräume - Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen - Bessere Vernetzung der Landschaftsräume
Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> - Parkverträge der 2 Naturpärke - Vertrag UNESCO-Welterbe SAJA - Überregionaler Richtplan Regionaler Naturpark Diemtigtal, ERT und OS-SA, Mai 2014

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.

Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft		L-3																					
<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																							
Zielsetzung: 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.																							
Massnahmen Die Gemeinden berücksichtigen die Arbeitshilfe „Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft“.																							
Federführung: Gemeinden Beteiligte Stellen: Gemeinden, ERT	Priorität und Zeithorizont: <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2" style="width: 15%;">D</th> <th rowspan="2" style="width: 15%;">A1</th> <th rowspan="2" style="width: 15%;">A2</th> <th colspan="3" style="width: 45%;">A3</th> </tr> <tr> <th style="width: 15%;">A</th> <th style="width: 15%;">B</th> <th style="width: 15%;">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 style="text-align: left;">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:
Stand der Koordination: Festsetzung
Zeitplan / Meilensteine: Kommunikation und Verteilung der Arbeitshilfe 2015

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte:
Zweckmässigkeit und Wirkung: 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
Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: - 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

Erholungsgebiete	L-4																																											
<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																																												
Zielsetzung: 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.																																												
Massnahmen und Vorgehen: 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"> - Skipisten - Rodelbahn - Seilpark - Bikewege/Bike-Anlagen - Gleitschirmstart- und -landeplätze - Klettersteige 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*.																																												
Übersicht der Einzelmassnahmen:																																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <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>x</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>x</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																																									
Beteiligte Stellen: 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.

Realisierung		
Kosten:		
Stand der Koordination:		
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
L-4-a	Intensiverholungsgebiete	Festsetzung
L-4-b	Extensiverholungsgebiete	Festsetzung
Zeitplan / Meilensteine:		

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: Massnahmenblätter: L-1, L-2, L-3, LV-7
Zweckmässigkeit und Wirkung: 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
Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> - Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, 2015 - Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), ERT, 2015 - Landschaftsrichtplan TIP, 2008 - Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013

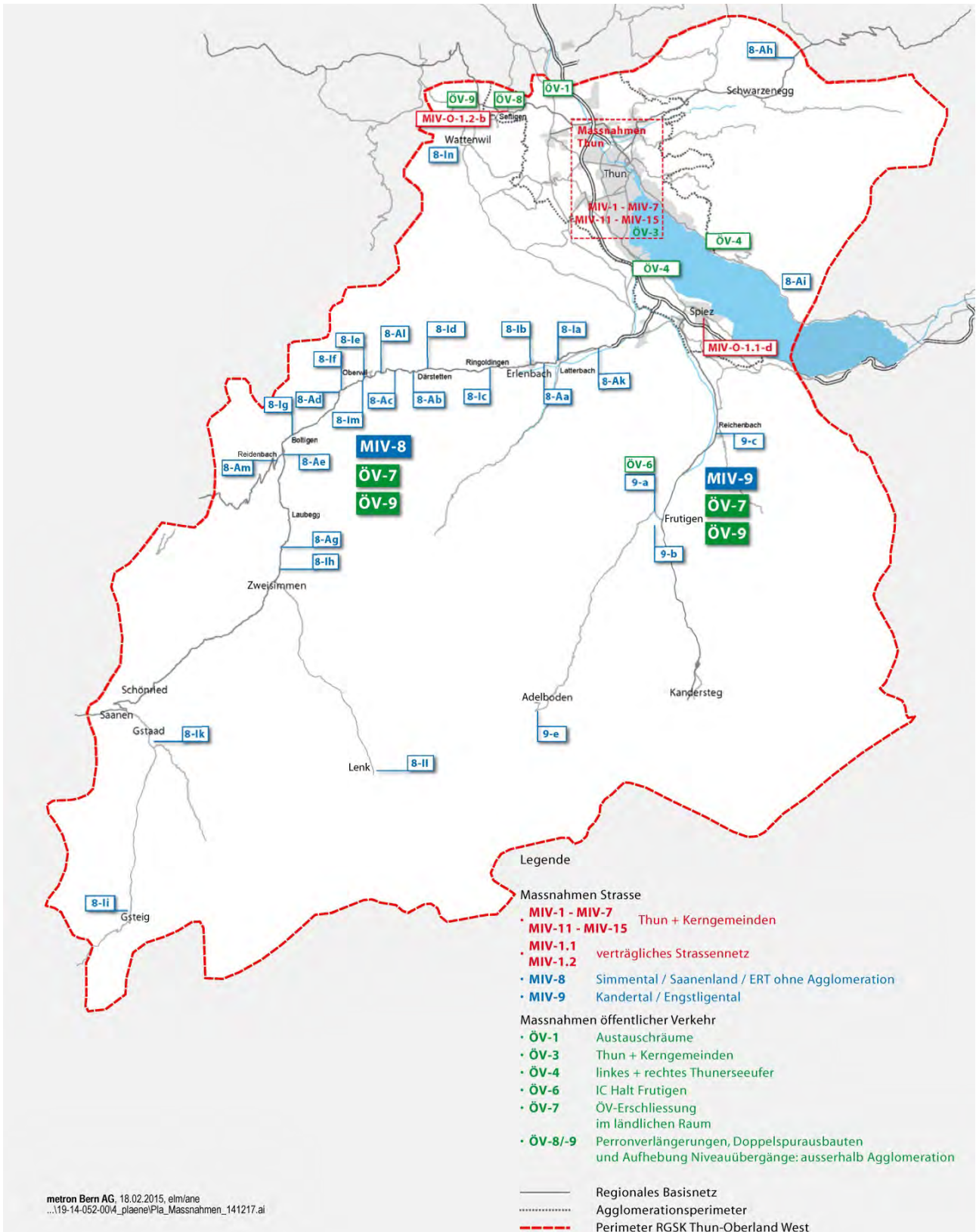
Liste der Intensiverholungsgebiete im ERT:

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).

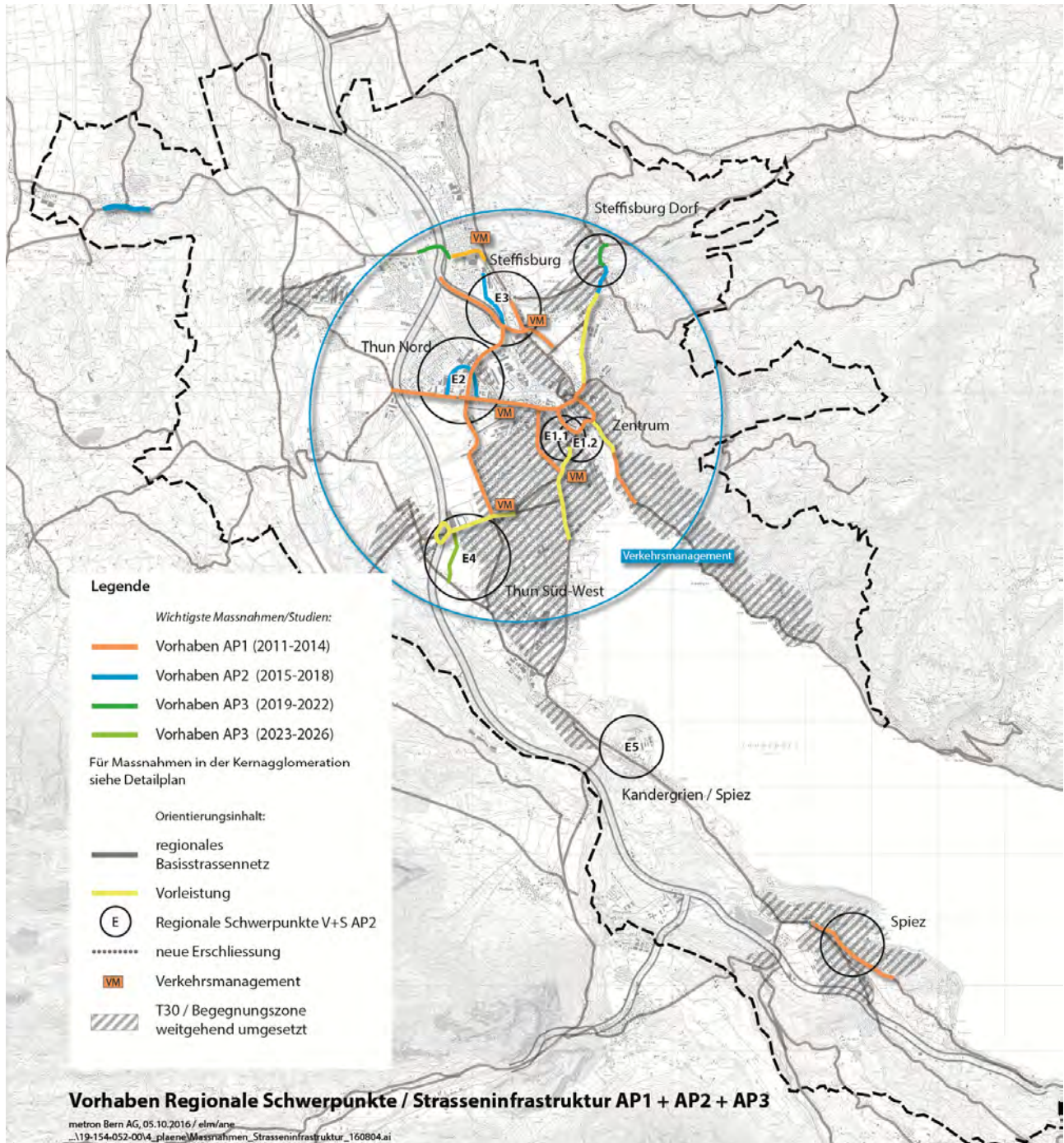
siehe Genehmigung AGR

Massnahmenblätter Verkehr

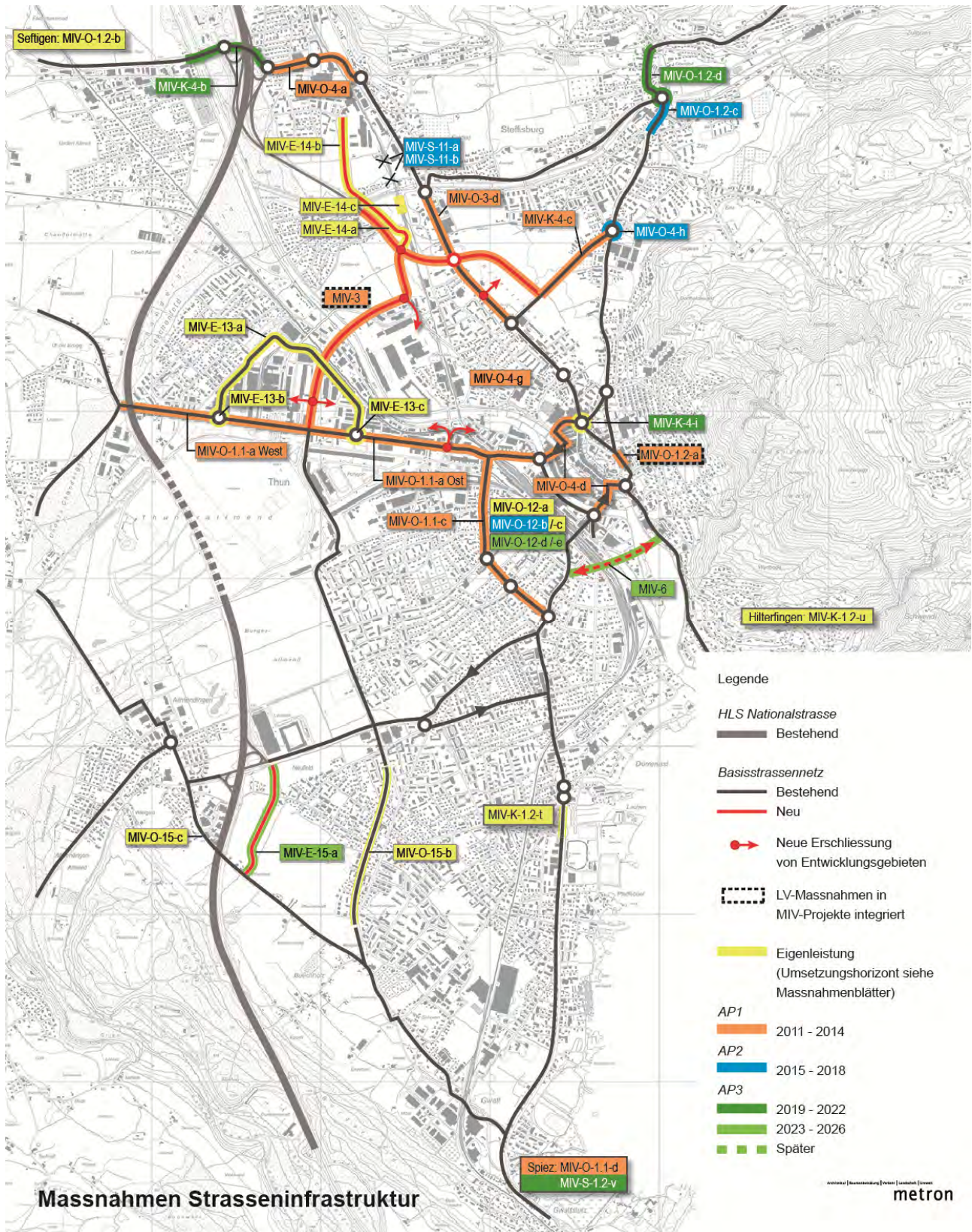
Übersichtskarte Massnahmen



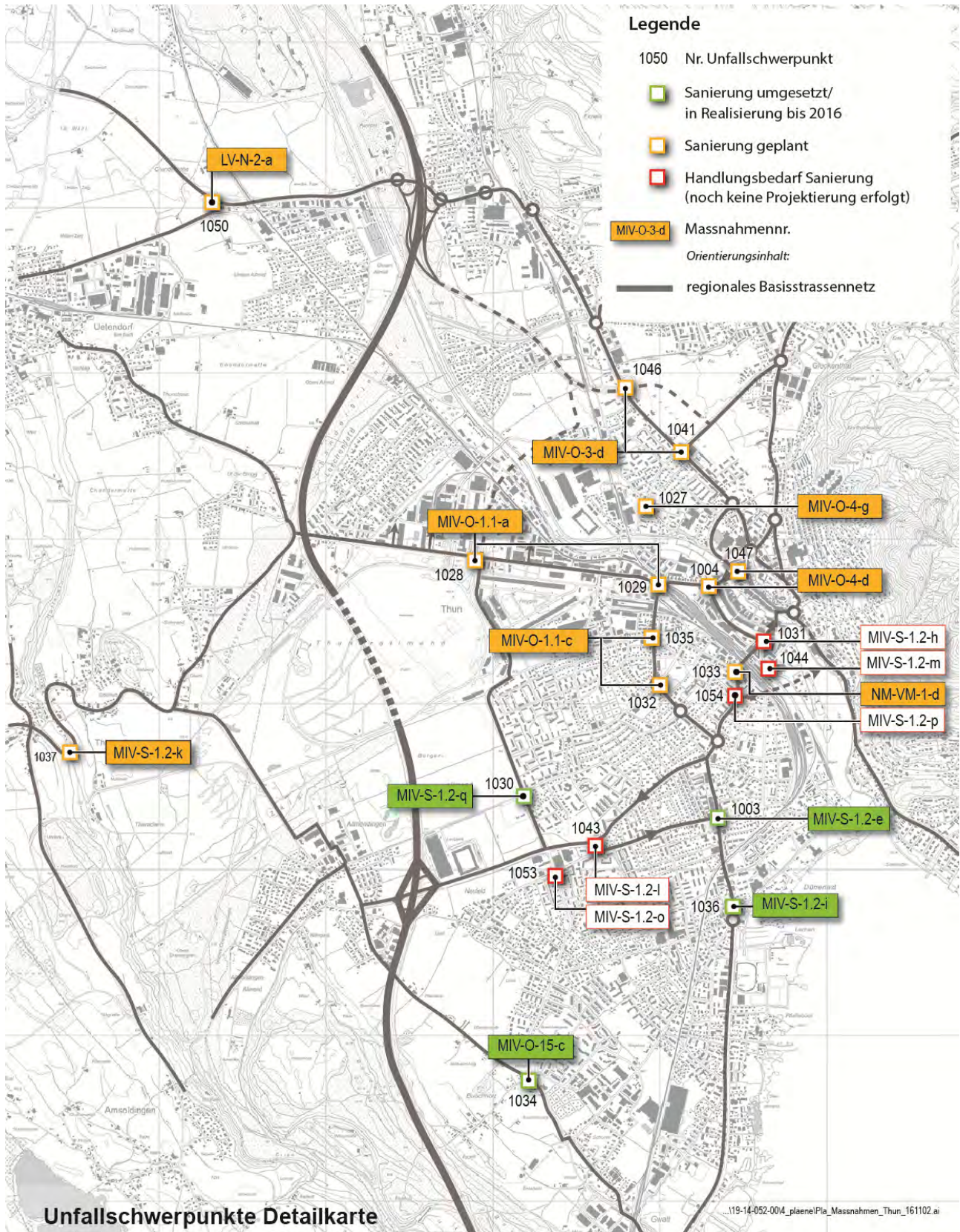
Übersichtskarte Vorhaben Kantonale und regionale Entwicklungsgebiete / Strasseninfrastruktur



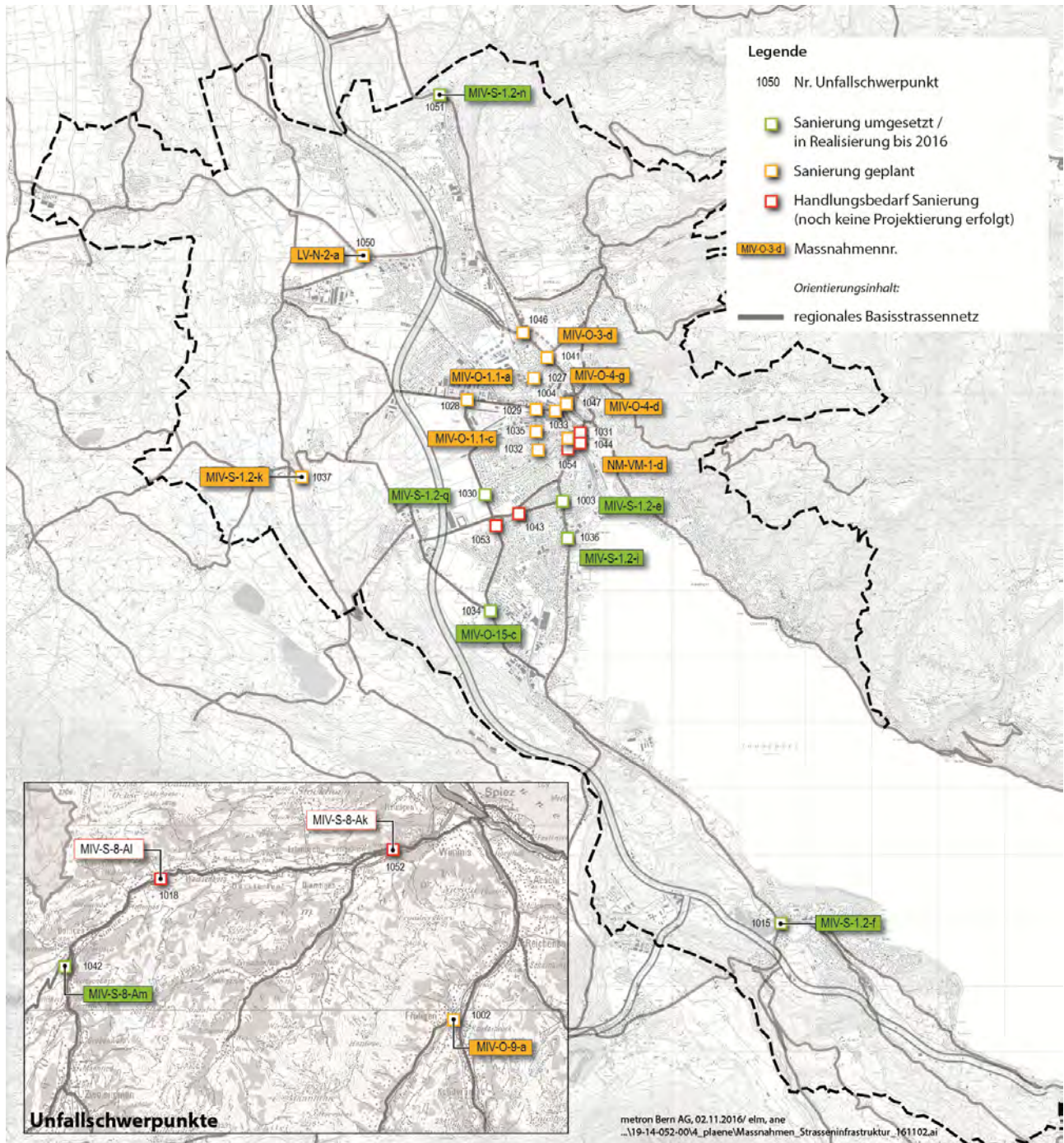
Detailplan Massnahmen Strasseninfrastruktur



Detailplan Unfallschwerpunkte (in AP3 + RGSK2)

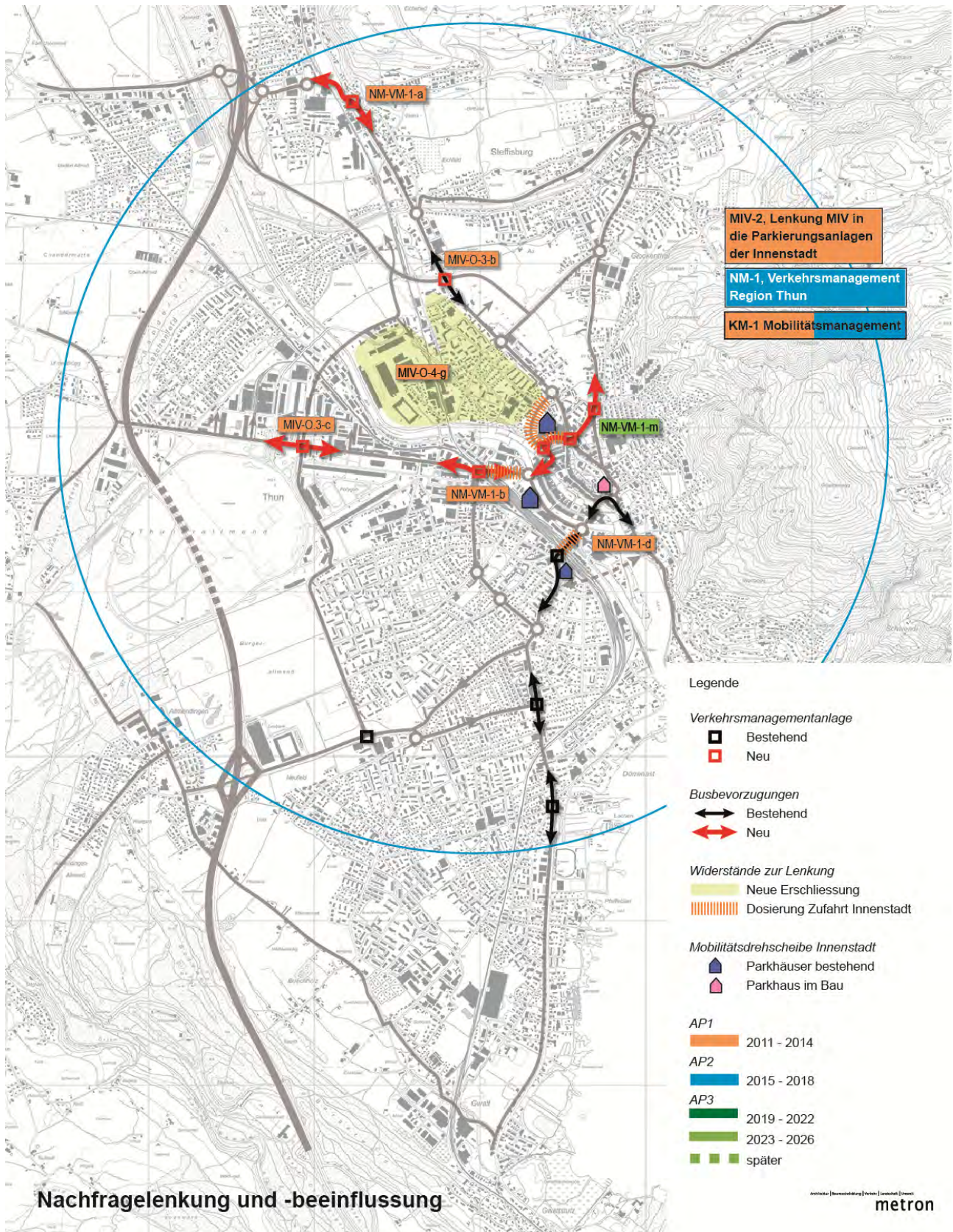


Übersichtskarte Unfallschwerpunkte (in RGSK2)

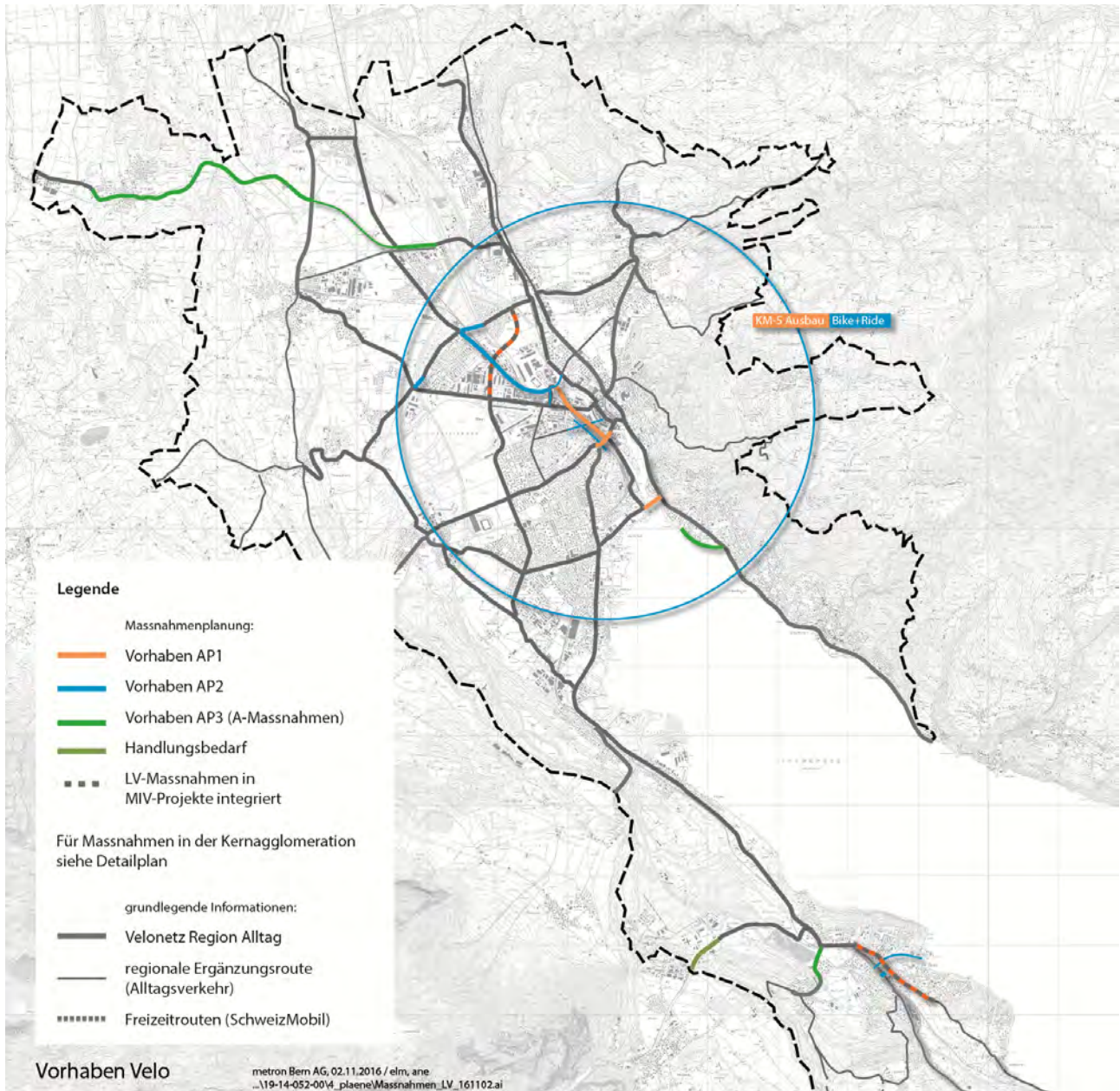


Eine Darstellung der Ermittlung von Unfallschwerpunkten sowie eine Übersicht zu allen Unfallschwerpunkt im RGSK Thun-Oberland West mit Hinweisen zum Bearbeitungs- bzw. Umsetzungsstand der Sanierung befindet sich im Anhang A.

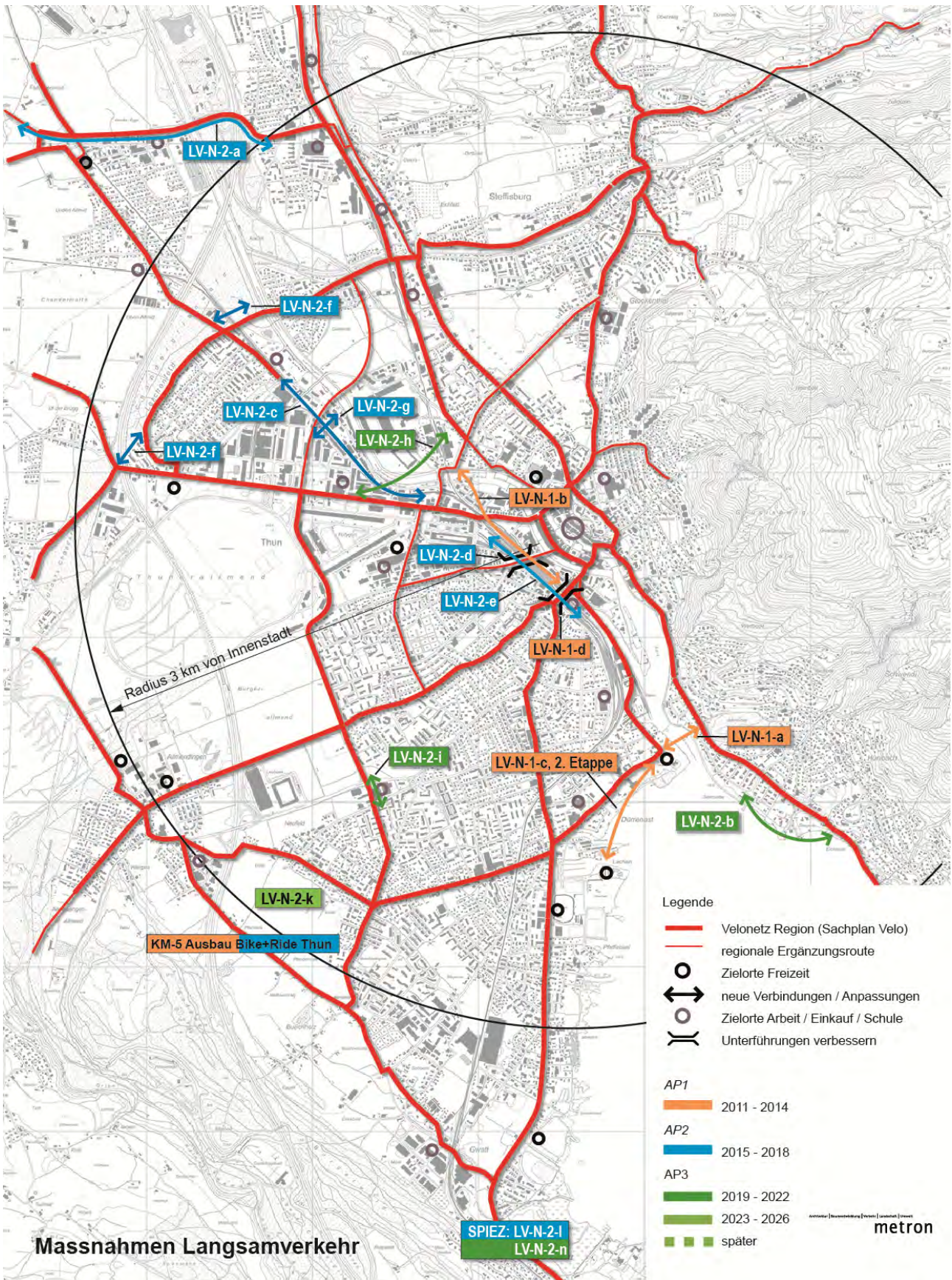
Detailplan Nachfragelenkung und Beeinflussung



Übersichtskarte Vorhaben Velo- und Fussverkehr "Velonetz Region Alltag"



Detailplan Vorhaben Velo- und Fussverkehr



Massnahmenblätter Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: A-Projekte		MIV-1.1						
<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						
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.								
Massnahmen Agglomerationsprogramm: A1-Projekte								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C 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			
Vorgehen 1. Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen 2. Umsetzung der Projekte								
Beteiligte Stellen Region ERT, Spiez		Federführung OIK I / Thun						

Realisierung																
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. 8 Mio. AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand 2010, exkl. MwSt.	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>100 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <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> </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.														
Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --															
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - 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																

Zeitplan / Meilensteine - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:

Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) A B C

Beurteilung

Zweckmässigkeit und Wirkung
 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.

Bewertung
 Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Sonstiges

Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM

	<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

Bemerkungen / Hinweise

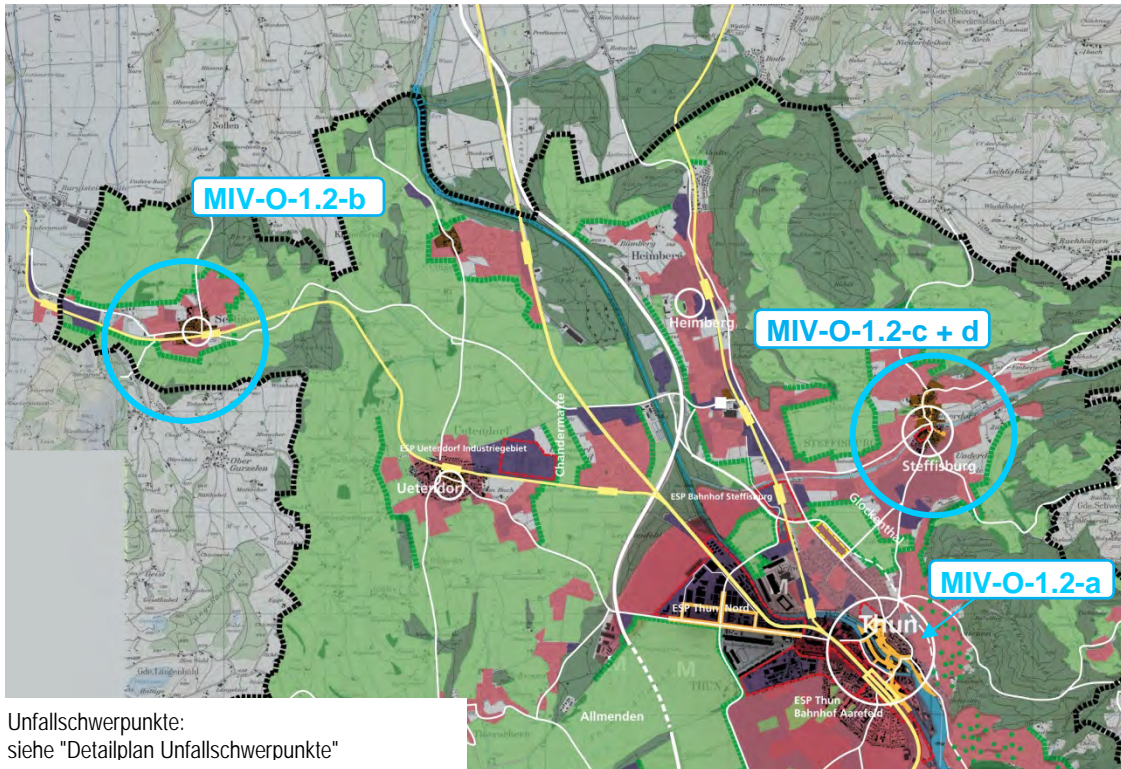
- MIV-O-1.1-a: Thun, Umgestaltung Allmendstrasse wurde aufgeteilt in drei Teilprojekte: Teil Guisanplatz - Allmendunterführung teilsaniert (weiterhin einseitiges Trottoir); Allmendunterführung bis Knoten Bypass (Beginn 2015); Knoten Bypass bis Lerchenfeld (Beginn 2018); Unfallschwerpunkt Knoten 1028 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.

Grundlagendokumente (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 Lautortstutz) (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
	Unfallschwerpunkte							
MIV-S-1.2-h	Thun, Sanierung Maulbeerkreisel (Bahnhofstrasse/Aarestrasse) (Unfallschwerpunkt 1031)	Thun	H					
MIV-S-1.2-l	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		
	Eigenleistungen Unfallschwerpunkte							
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/Simmentalstrasse (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			
	Eigenleistungen weitere Massnahmen							
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			
Beteiligte Stellen		Federführung						
Region ERT, OIK I, OIK II, Thun, Steffisburg, Seftigen, BLS		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											
Kosten (exkl. Massnahmen mit Handlungsbedarf)											
AP1 Fr. 2.5 Mio. Burgstrasse	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>100 % Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0 % Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>0 % Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0 % Fr.</td> </tr> </tbody> </table>	Infrastruktur		Total	100 % Fr.	Anteil Bund	0 % Fr.	Anteil Kanton	0 % Fr.	Anteil Gemeinde	0 % Fr.
Infrastruktur											
Total		100 % Fr.									
Anteil Bund		0 % Fr.									
Anteil Kanton	0 % Fr.										
Anteil Gemeinde	0 % Fr.										
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.											

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 Quartiererschliessung (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 Quartiererschliessung 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>Zweckmässigkeit und Wirkung</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>Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th><u>DWV Ist 2012</u></th> <th><u>DWV Prognose 2030</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Thun, Burgstrasse</td> <td>12'100 - 13'600</td> <td>19'900 - 20'600</td> </tr> <tr> <td>Steffisburg, Oberdorfstrasse</td> <td>12'000</td> <td>15'000</td> </tr> <tr> <td>Steffisburg, Unterdorfstrasse</td> <td>10'700</td> <td>14'600</td> </tr> <tr> <td>Seftigen, Ortsdurchfahrt</td> <td>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>Bemerkungen / Hinweise -</p>															
<p>Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun, 2007 (Massnahmenpaket 1) - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M1) - Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009 - TBA, Arbeitshilfe Standards Kantonsstrasse, 2011 - Konzeptplan Entwicklung Verkehrsinfrastruktur Seftigen, 21. Dezember 2011 (Seftigen) - Kommunalen Richtplan, Entwurf vom 5. März 2012 (Stand Mitwirkung) (Seftigen) - Steffisburg: Studienauftrag Dükerweg, 2013, Studienauftrag Dükerweg 2015 - TBA, Analyse Unfallschwerpunkte Stadt Thun und Umgebung, Unfalldaten 2011 - 2013 (Stand 20. Oktober 2014) - TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014) - TBA OIK II, Gemeinde Seftigen, BLS Netz AG, Entwicklung Verkehrsinfrastruktur Seftigen, Variantenbeurteilung und Konzeptplan, Bericht zweite Bearbeitungsphase 14. April 2014 															

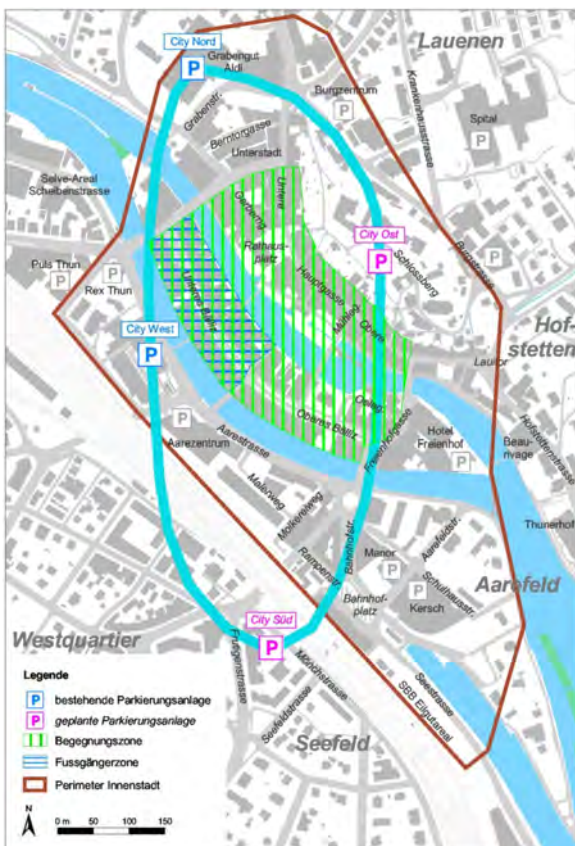
Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun		MIV-2
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.005 <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		
Zielsetzung - Lenkung des MIV von den Einfallsachsen direkt in die Parkierungsanlagen, möglichst ohne Querung der Innenstadtbrücken - Abbau der Dominanz des MIV in der Innenstadt		
Massnahme MIV-O-2 Thun, Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun (A1-Projekt) - 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)		
Priorisierung <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)		
Vorgehen 1. Projektierung Parkleitsystem (Vorprojekt 2010 eingereicht) 2. Integration in Gesamtkonzept Parkierung Massnahmenblatt KM-3		
Beteiligte Stellen Region ERT, OIK I	Federführung Thun	

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen Fr. 2.78 Mio. AP1 Fr. 2.78 Mio. AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. --	<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>Total</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">2.78 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">875'000 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	%	2.78 Mio. Fr.	Anteil Bund	%	875'000 Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																
Total	%	2.78 Mio. Fr.															
Anteil Bund	%	875'000 Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
Kostenstand 2016, exkl. MwSt.																	
Stand der Koordination: <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - 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																	
Zeitplan / Meilensteine AP1-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - 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																	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																	

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung</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>Bewertung</p> <p>Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.</p>

Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorgehen Aufhebung der öffentlichen Parkplätze: <i>Vorgehen beschreiben nach Mitwirkung</i> - Das Bahnhof-Parking City Süd wurde 2016 fertiggestellt.
<p>Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun, 2007 (Massnahmenpaket 1) - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M2) - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009 - Vorprojekt Parkleitsystem Stadt Thun, PLS, November 2009, (Nov. 2010 von Stadt Thun zu Händen des Bundes eingereicht) - Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009 - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010 - Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern, beco, 2010 (Massnahme P3) - Parkraumkonzept der Stadt Thun, 16. Juni 2012 (Vorabzug 09. März 2012) (Karte Übersicht Parkhausring)

Übersicht Parkhausring sowie Begegnungs- und Fussgängerzone



Auszug Bericht Parkraumkonzept der Stadt Thun, 25. November 2012, Abb. 1

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

- Im Agglomerationsperimeter Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation
 Im übrigen RGSK-Perimeter Prüfbericht Bund Nr. 942.006 + 942.008

Zielsetzung

- Entlastung der Innenstadt und der Bernstrasse
- Bessere und direkte Erschliessung der grossen Entwicklungsgebiete ESP Thun Nord, ESP Bahnhof Steffisburg, Gewerbegebiet Schwäbis
- Verbesserte Zufahrt von der A6 zum rechten Seeufer

Massnahmen: A1-Projekte

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C 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 Autobahnzubringer 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			

Vorgehen

1. Genehmigung Strassenplan
2. Kreditbeschaffung und Realisierung

Beteiligte Stellen

Region ERT, TBA FS VM, Thun, Steffisburg, Armasuisse

Federführung

OIK I

Realisierung

Kosten gesamtes Massnahmenbündel

AP1 Fr. 145 Mio. (Stand Nov. 2012)

AP2 Fr. Mio. --

AP3 Fr. Mio. --

Kostenstand November 2012, exkl. MwSt.

	Infrastruktur	
Total	%	145 Mio. Fr.
Anteil Bund	%	42 Mio. Fr.
Anteil Kanton	%	101 Mio. Fr.
Anteil Gemeinde	%	2 Mio. Fr.

Stand der Koordination

- Handlungsbedarf
- Vororientierung
- Zwischenergebnis
- Festsetzung
- Umgesetzt im kantonalen Richtplan und im SNP

Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)

--

Abhängigkeiten / Zielkonflikte

- 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
- Massnahmenblätter: ÖV -3, MIV-6, MIV-7, NM-1

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

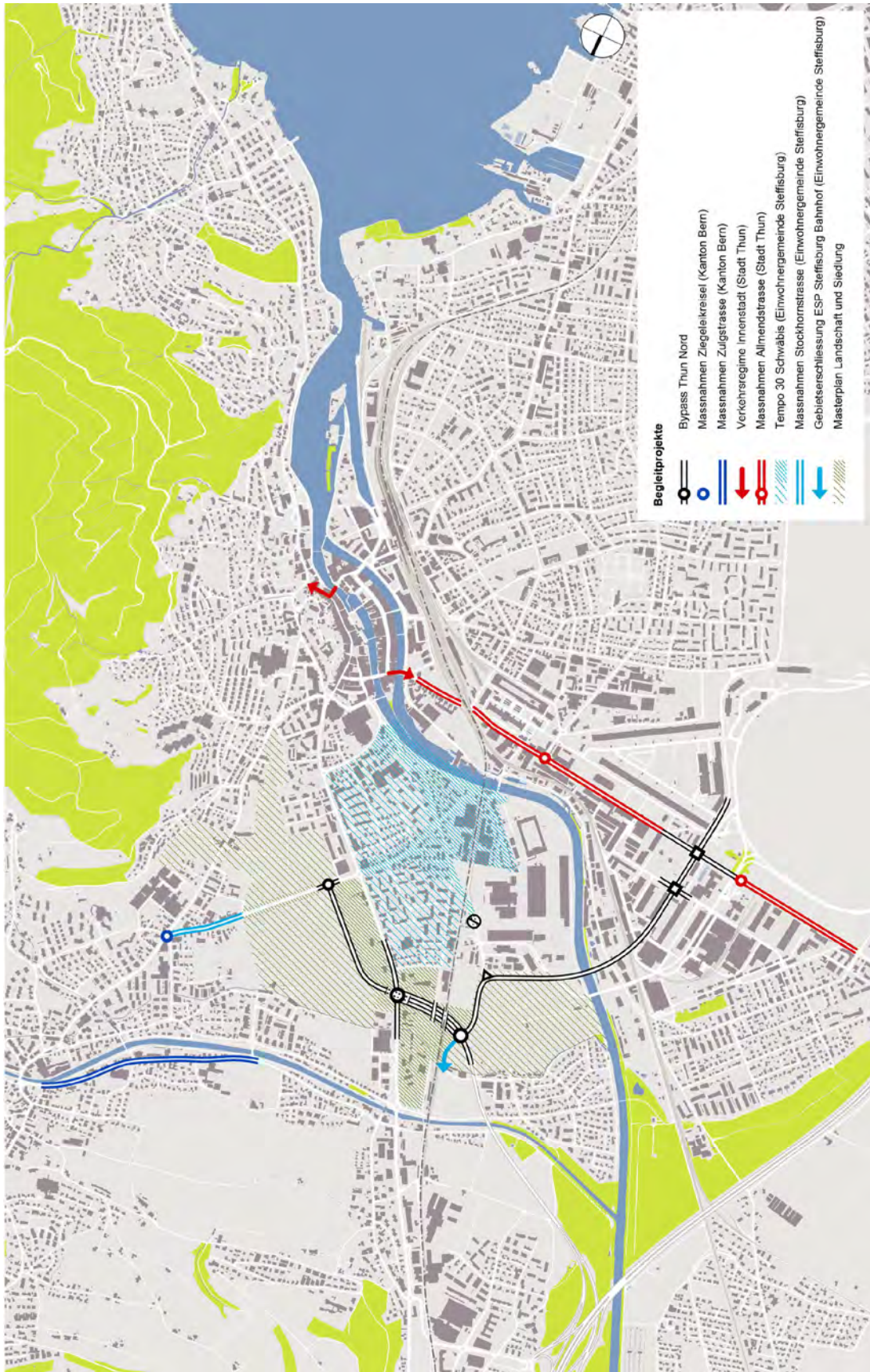
Grundlegendokumente (Stand Juli 2010)

- 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

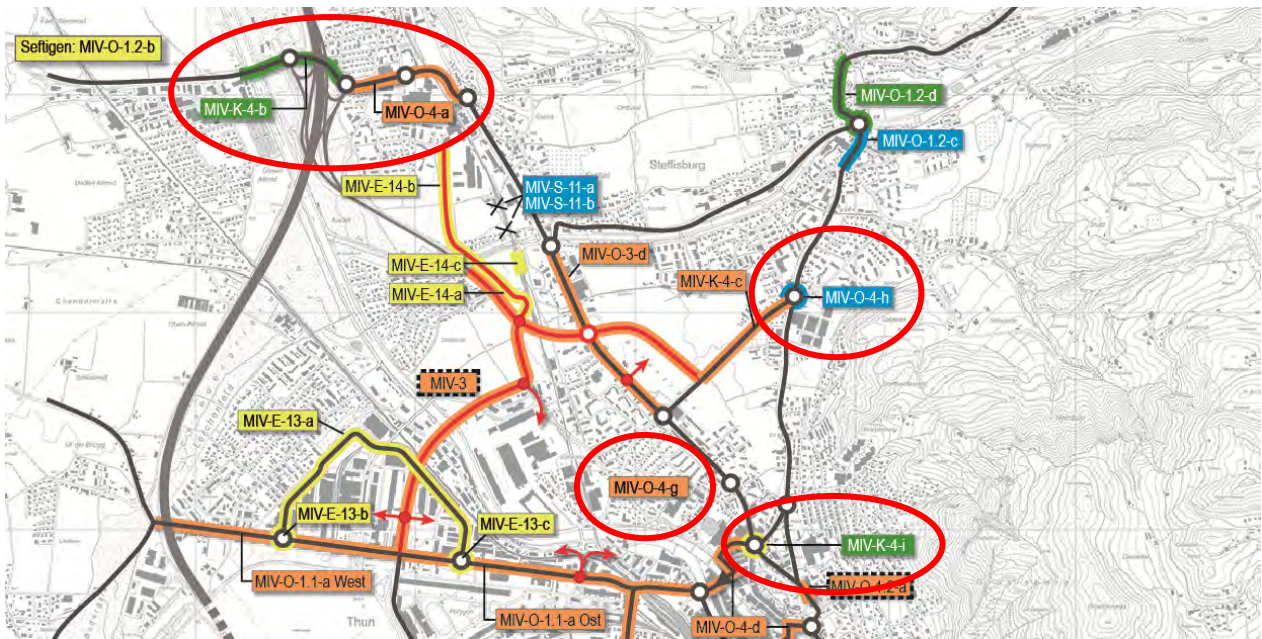
- Bypass Thun Nord: Übersichtsplan der Begleitprojekte (1:4'000 Ausschnitt, 10.07.2010)
- Bypass Thun Nord: Übersichtsplan Stadtentwicklung (1:4'000 Ausschnitt, 10.07.2010)
- 12. März 2012: Genehmigung des Strassenplans durch die Bau-Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
- TBA, Analyse Unfallsschwerpunkte 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				
Massnahmen A1-Projekte								
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 ¹		
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		

¹ A1-Massnahme wird ab 2019 realisiert

	Nicht subventionierte A1-Projekte							
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		
	Massnahme A2-Projekt							
MIV-O-4-h	Steffisburg, Umbau Ziegeleikreisel (Nr. 0942.2.012)	OIK I	1.5		X			
	Massnahme A3-Projekt							
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
--	-----------------------------------

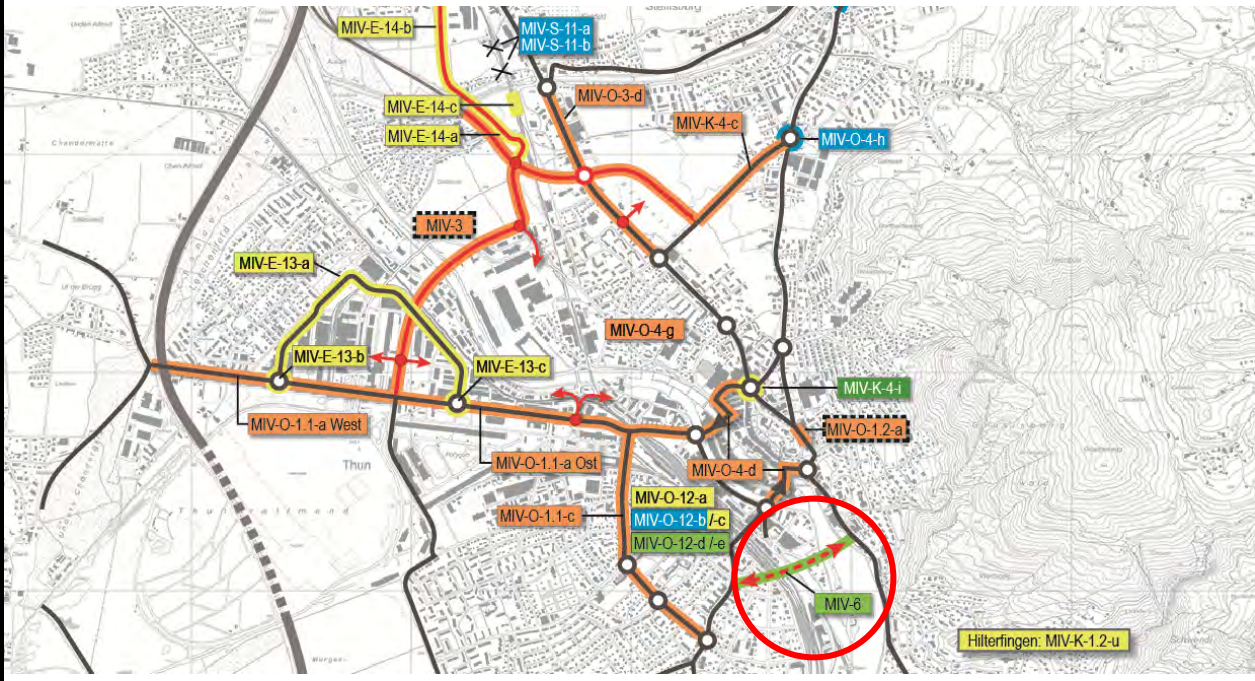
Realisierung																
Kosten gesamte Massnahmen																
AP1 Fr. 3.55 Mio. Fr. 0.40 Mio. Eigenleistungen AP2 Fr. 1.5 Mio. AP3 -A MIV-K-4-b Fr. 3.0 Mio. 100% ASTRA (Nationalstrasse. Unterhalt und Ausbau) MIV-K-4-i Fr. 1.3 Mio. Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	<table border="1"> <thead> <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>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		Total	100 %	Fr.	Anteil Bund	0 %	Fr.	Anteil Kanton	0 %	Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	Fr.
	Infrastruktur															
Total	100 %	Fr.														
Anteil Bund	0 %	Fr.														
Anteil Kanton	0 %	Fr.														
Anteil Gemeinde	0 %	Fr.														
Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung (MIV-O-4-h (OIK I) und MIV-K-4-b [ASTRA]) <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> 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) <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung</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>Bewertung</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>

Sonstiges															
<p>Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th><u>DWV Ist 2012</u></th> <th><u>DWV Prognose 2030</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- Ziegeleikreisel Steffisburg.; Stockhornstr. / Unterdorfst.</td> <td>7'300 - 10'700</td> <td>12'900 - 14'600</td> </tr> <tr> <td>- Steffisburg, Schwäbisstrasse</td> <td>8'600 - 10'300</td> <td>2'400 - 4'900</td> </tr> <tr> <td>- Steffisburg, Zulgstrasse</td> <td>6'400 - 9'900</td> <td>6'600 - 10'900</td> </tr> <tr> <td>- Heimberg, Gurnigelstrasse (Höhe Ganderkreisel)</td> <td>17'000</td> <td>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>Bemerkungen / Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - MIV-K-4-b wird realisiert im Rahmen RUTS (Erneuerung A6 Rubigen, Thun, Spiez) 															
<p>Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun, 2007 (Massnahmenpaket 2) - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M5) - Masterplan Landschaft und Siedlung, 2009 - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009 - Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009 - Gesamtprojekt Bypass Thun Nord (u.a. kant. Strassenplan + kommunale Begleitprojekte), Dezember 2009 - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010 - Velokonzept Thun Nord, 2012 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 															

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 Freihofgasse. Entlastung Maulbeerplatz zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs für den strassengebundenen ÖV. Eliminierung des Unfallschwerpunktes Achse Maulbeerplatz – Lautor. 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	
Total	100 %	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

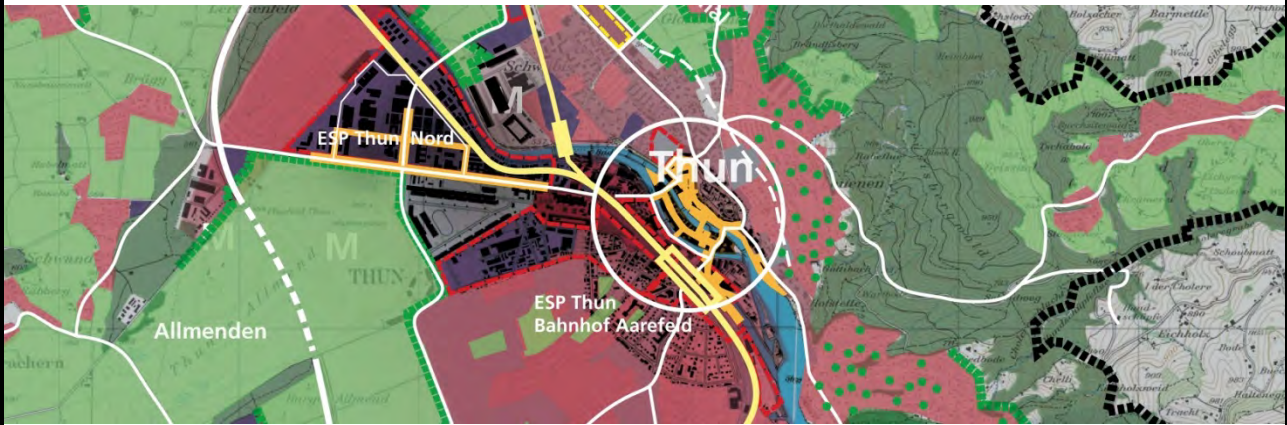
Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input checked="" type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-U-6: 1
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter: MIV-3, MIV-7 - Hochwasserschutz - Gewässerraum	
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahme - 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	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung 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.
Bewertung Die Massnahme ist für die langfristige Entwicklung der Region zu untersuchen.

Sonstiges						
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM <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				
Bemerkungen / Hinweise - 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 - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun (Massnahmenpaket 3), 2007 - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr (M6), Dezember 2008 - Städte-Initiative, Thun 2016						

Trasseerhaltung Kernumfahrung Thun / Hübelitunnel MIV-7

- Im Agglomerationsperimeter Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. --
 Im übrigen RGSK-Perimeter



Zielsetzung

Langfristig, raumplanerische Sicherstellung des Trasses für einen späteren Neubau der Zufahrt zum rechten Thunerseeufer.

Massnahme MIV-U-7 Thun/Steffisburg, Trasseerhaltung Kernumfahrung Thun /Hübelitunnel

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.

Priorisierung

- A1 ('11-'14) || A2 ('15-'18) || A3 A ('19-'22) B ('23-'26) C (ab '27) Grundsatzentscheid / Realisierung

Vorgehen

Sicherstellung im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision

Beteiligte Stellen

Region ERT, Hilterfingen, Oberhofen, Sigriswil, Oberingenieurkreis I

Federführung

Thun / Steffisburg

Realisierung

Kosten gesamte Massnahmen

(Trasseerhaltung ohne Kostenfolge)

AP1 Fr. Mio. --

AP2 Fr. Mio. --

AP3 Fr. Mio. --

Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.

	Infrastruktur	
Total	100 %	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

Stand der Koordination (ev. differenzieren nach Massnahmen)

- Handlungsbedarf
 Vororientierung
 Zwischenergebnis
 Festsetzung
 Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen

Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)

MIV-U-7: 1

Abhängigkeiten / Zielkonflikte

Massnahmenblätter: MIV-3, MIV-6, Koordination mit Ortsplanungsrevision Steffisburg und Thun Nord

Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahme

- 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

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung 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.
Bewertung: Die Massnahme ist für die langfristige Entwicklung der Region zu untersuchen.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise Controlling: Nachweis der Trasseefreihaltung in der Ortsplanungsrevision Steffisburg und Thun Nord
Grundlagendokumente <ul style="list-style-type: none">- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002- Agglomerationsprogramm Thun (Massnahmenpaket 3), 2007- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M7)

Strassenanlagen Simmental , Saanenland, ERT ohne Agglomeration						MIV-8		
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		<input type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. --						
Zielsetzung 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.								
Massnahmen								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27
Innerortsstrecken / Ortsdurchfahrten (= I)								
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-If	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		
Niveauübergänge / Ausserortsstrecken (= A)								
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								
Vorgehen Vorstudien, -projekte auslösen gemäss Prioritätensetzung Unfallschwerpunkte: Überprüfung, ob weiterer Handlungsbedarf besteht								
Beteiligte Stellen Region ERT, Region OSSA, Boltigen, Därstetten, Erlenbach, Oberwil, Zweisimmen, Gsteig, Gstaad, Lenk, Oberwil, Wattenwil, Oberlangenegg, BLS				Federführung OIK I; bei Wattenwil Federführung bei OIK II				

Realisierung																																															
Kosten gesamte Massnahmen Fr 48.2 Mio. (exkl. Kosten für Massnahmen mit Handlungsbedarf) Kostenstand November 2012 Studie Simmental: Kosten 2'000 + 1/3 Teuerungsaufrechnung /	Infrastruktur																																														
	Total	100	48.2 Mio. Fr.																																												
	Anteil Bun	0 %	0 Fr.																																												
	Anteil Kanton	100 %	48.2 Mio. Fr.																																												
	Anteil Gemeinde	0 %	0 Fr.																																												
Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung (MIV-O-8-lb, -lg) <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) <table border="0"> <tr> <td>Innerorts</td> <td></td> <td>Ausserorts</td> <td></td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-Ia:</td> <td>1</td> <td>MIV-O-8-Ab</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-Id:</td> <td>1</td> <td>MIV-O-8-Ac</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-Ie:</td> <td>1</td> <td>MIV-O-8-Ad</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-If:</td> <td>1</td> <td>MIV-O-8-Ae</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-Ih:</td> <td>1-2</td> <td>MIV-O-8-Ag</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-Ii:</td> <td>H</td> <td>MIV-O-8-Ah:</td> <td>1-2</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-Ik:</td> <td>H</td> <td>MIV-O-8-Ai:</td> <td>1-2</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-Il:</td> <td>H</td> <td>MIV-O-8-Ak:</td> <td>H</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-Im:</td> <td>H</td> <td>MIV-O-8-Al:</td> <td>H</td> </tr> <tr> <td>MIV-O-8-In:</td> <td>H</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			Innerorts		Ausserorts		MIV-O-8-Ia:	1	MIV-O-8-Ab	1	MIV-O-8-Id:	1	MIV-O-8-Ac	1	MIV-O-8-Ie:	1	MIV-O-8-Ad	1	MIV-O-8-If:	1	MIV-O-8-Ae	1	MIV-O-8-Ih:	1-2	MIV-O-8-Ag	1	MIV-O-8-Ii:	H	MIV-O-8-Ah:	1-2	MIV-O-8-Ik:	H	MIV-O-8-Ai:	1-2	MIV-O-8-Il:	H	MIV-O-8-Ak:	H	MIV-O-8-Im:	H	MIV-O-8-Al:	H	MIV-O-8-In:	H		
Innerorts		Ausserorts																																													
MIV-O-8-Ia:	1	MIV-O-8-Ab	1																																												
MIV-O-8-Id:	1	MIV-O-8-Ac	1																																												
MIV-O-8-Ie:	1	MIV-O-8-Ad	1																																												
MIV-O-8-If:	1	MIV-O-8-Ae	1																																												
MIV-O-8-Ih:	1-2	MIV-O-8-Ag	1																																												
MIV-O-8-Ii:	H	MIV-O-8-Ah:	1-2																																												
MIV-O-8-Ik:	H	MIV-O-8-Ai:	1-2																																												
MIV-O-8-Il:	H	MIV-O-8-Ak:	H																																												
MIV-O-8-Im:	H	MIV-O-8-Al:	H																																												
MIV-O-8-In:	H																																														
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: Massnahmenblätter: S7b, LV-3																																															
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen - 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 Priorisierte Massnahmen aus Region sind die Ortsdurchfahrten Erlenbach und Boltigen																																															
Beurteilung																																															
Zweckmässigkeit und Wirkung 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.																																															
Bewertung 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.																																															
Sonstiges																																															
Belastung bestehende Strassennetz (DTV, Januar 2015) <table border="0"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><u>DTV 2015</u></td> </tr> <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> </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																																														
Bemerkungen / Hinweise - Wattenwil: Handlungsbedarf aus Schwachstellenanalyse, insb. Velo längs und Querverkehr; 2. Mitwirkung Frühling 2015, Auflage Strassenplan 2017 - siehe LV3 (Bemerkungen) - Erlenbach: Handlungsbedarf wird im Rahmen der Ortsdurchfahrtstudie nochmals geklärt; Abklärung Bedürfnis Erlenbach 2030 Umfahrung																																															
Grundlagendokumente - Korridorstudie Simmental, 2000 - TBA, Analyse Unfallschwerpunkte Stadt Thun und Umgebung, Unfalldaten 2011 - 2013 (Stand 20. Oktober 2014) - TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014) - Verkehrsstudie Dorfkern Wattenwil, 2012																																															

Strassenanlagen Kandertal und Engstligental		MIV-9																				
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter																						
Zielsetzung Verstärkung des Verkehrs (Reduktion der Stausituationen, Behebung von Engpässen etc.), Reduktion der Beeinträchtigung der Anwohner und Erhöhung der Verkehrssicherheit in Frutigen, Umsetzung der Korridorstudie.																						
Massnahmen																						
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <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> <td style="font-size: small;">'11-'14</td> <td style="font-size: small;">'15-'18</td> <td style="font-size: small;">'19-'22</td> <td style="font-size: small;">'23-'26</td> <td style="font-size: small;">ab '27</td> </tr> </table>	Priorität					A1	A2	A3			A	B	C	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27
Priorität																						
A1	A2	A3																				
		A	B	C																		
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27																		
MIV-O-9-a	Frutigen, Sanierung Ortsdurchfahrt (Unfallschwerpunkt 1002)	OIK I	5.0	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: small;">'11-'14</td> <td style="font-size: small;">'15-'18</td> <td style="font-size: small;">'19-'22</td> <td style="font-size: small;">'23-'26</td> <td style="font-size: small;">ab '27</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27		X											
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27																		
	X																					
MIV-U-9-b	Frutigen, Umfahrung (Vorprojekt)	OIK I	0.6	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: small;">'11-'14</td> <td style="font-size: small;">'15-'18</td> <td style="font-size: small;">'19-'22</td> <td style="font-size: small;">'23-'26</td> <td style="font-size: small;">ab '27</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27			X										
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27																		
		X																				
MIV-O-9-c	Reichenbach, Engpassbeseitigung (Vorprojekt bis 2015)	OIK I	2.25	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: small;">'11-'14</td> <td style="font-size: small;">'15-'18</td> <td style="font-size: small;">'19-'22</td> <td style="font-size: small;">'23-'26</td> <td style="font-size: small;">ab '27</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27			X										
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27																		
		X																				
MIV-O-9-e	Adelboden, Sanierung Strasse Mineralquelle - Ende KS	OIK I	1.0	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="font-size: small;">'11-'14</td> <td style="font-size: small;">'15-'18</td> <td style="font-size: small;">'19-'22</td> <td style="font-size: small;">'23-'26</td> <td style="font-size: small;">ab '27</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">X</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27			X										
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27																		
		X																				
Vorgehen 1. Vorgehen gemäss kantonalem Strassenbauprogramm 2. Vorstudien, -projekte auslösen																						
Beteiligte Stellen Region KA, OIK I, Frutigen, Reichenbach, Kandersteg, Adelboden		Federführung siehe oben																				

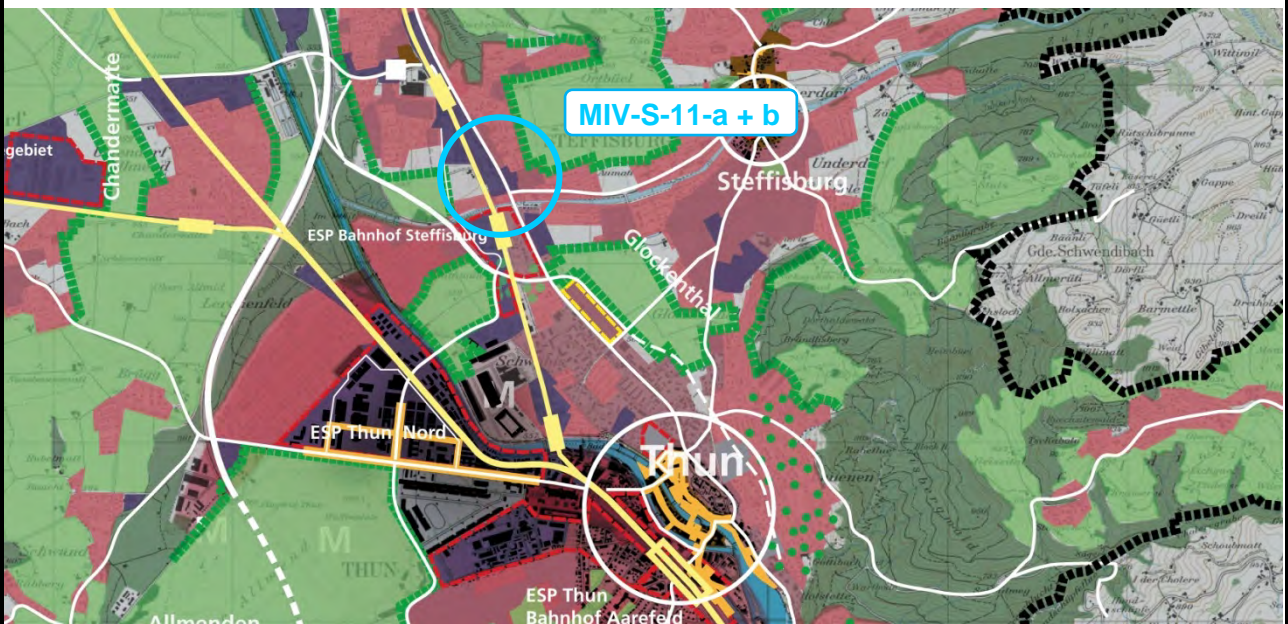
Realisierung																
Kosten gesamte Massnahmen Fr. 8.85 Mio.																
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 5.0 Mio. AP3 -A Fr. 1.6 Mio. (Fr. 2.25 Mio. andere Finanzierung)	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="3">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </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> </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.														
Kostenstand 2012																
Stand der Koordination (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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-U-9-b: 2 MIV-O-9-c: 2 MIV-O-9-e: 1-2															
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - 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																
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen - 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																

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung</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>Bewertung:</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>

Sonstiges								
<p>Belastung bestehende Strassennetz (DTV, Januar 2015)</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;"><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>Bemerkungen / Hinweise</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>Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Korridorstudie Kandertal, Projektgruppe Verkehrsentslastung Kandertal, Arbeitsgruppe Korridorstudie, 1999 - Vorstudie Verkehrssanierung Ortsdurchfahrt Reichenbach, 2005 								

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 Zugstrasse - 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. --

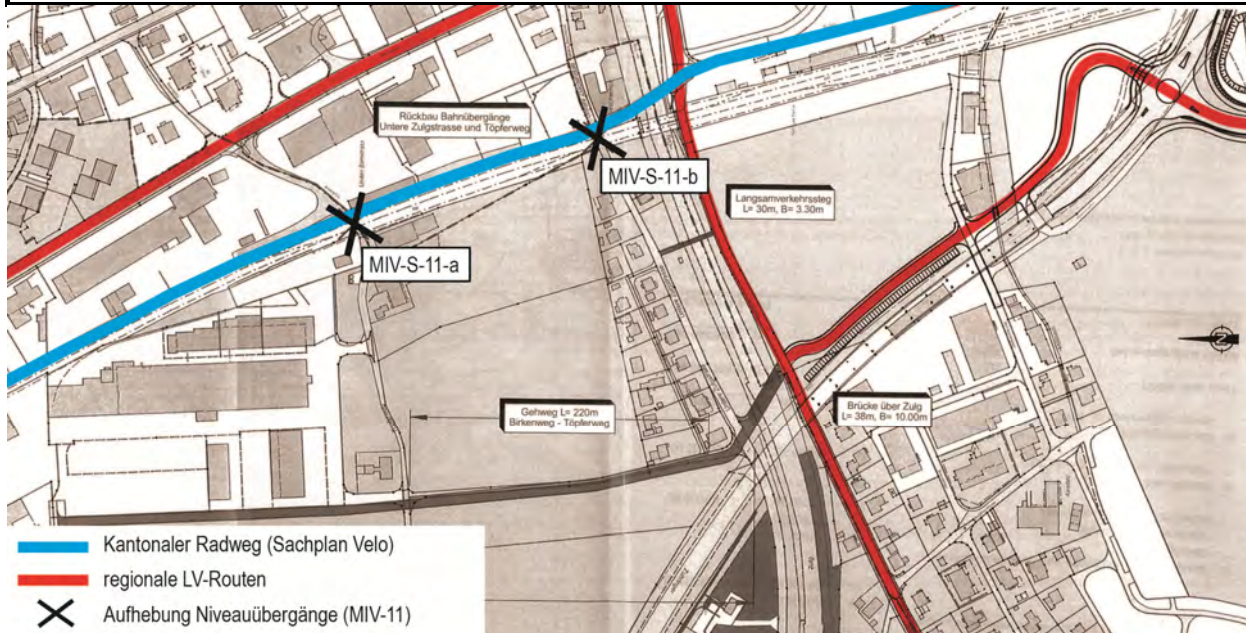
	Infrastruktur	
Total	100 %	200'000 Fr.
Anteil Bund	35%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.

<p>Stand der Koordination</p> <ul style="list-style-type: none"> <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>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</p> <p>--</p>
<p>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</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>Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme: 	
<p>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>	

<p>Beurteilung</p>
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung</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>Sonstiges</p>
<p>Bemerkungen / Hinweise --</p>
<p>Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variantenstudie und Problemanalyse Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, 2010 - Kostenschätzung Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, Januar 2011 (Kosten +/- 25%) - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014

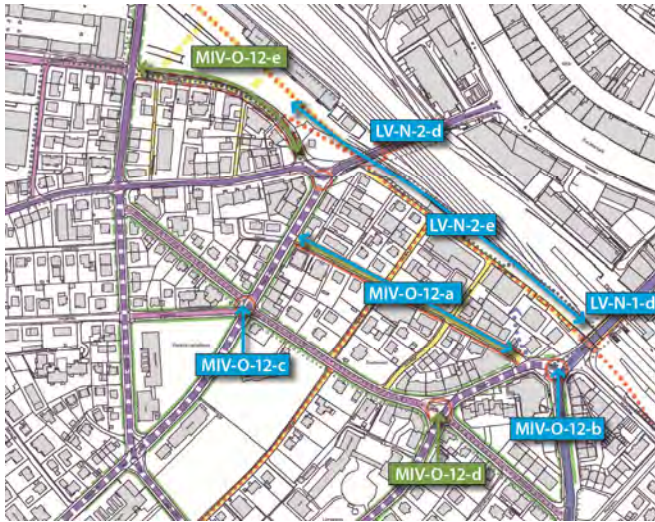


Situationsplan Variante 4.2, Kissling+Zbinden AG, Stand Januar 2011 (Aufhebung der Bahnübergänge Töpferweg und Untere Zugstrasse); Linienführung regionaler Veloverkehr nach Schliessung der Bahnübergänge; Route entlang Bahn: Kantonaler Radweg gemäss Sachplan Veloverkehr (Stand September 2015)

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		
				'11-'14	'15-'18	A	B	C
					'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	
Total	100 %	Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.

Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.

Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-O-12-d: 1-2 MIV-O-12-e: 1-2
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - 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	
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - 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	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung 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.

Sonstiges												
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM <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										
Bemerkungen / Hinweise: --												
Grundlagendokumente - 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												

Erschliessung Kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord		MIV-13																																														
<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>Zielsetzung</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>Massnahmen</p> <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <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>A1</th> <th>A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>'11-'14</th> <th>'15-'18</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</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			'11-'14	'15-'18	A	B	C	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																																						
			'11-'14	'15-'18	A	B		C																																								
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>Vorgehen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeiten - Strassenplan erstellen für die Erschliessung 																																																
<p>Beteiligte Stellen</p> <p>Region ERT, SBB, BLS, AÖV, STI, OIK I</p>		<p>Federführung</p> <p>Thun</p>																																														

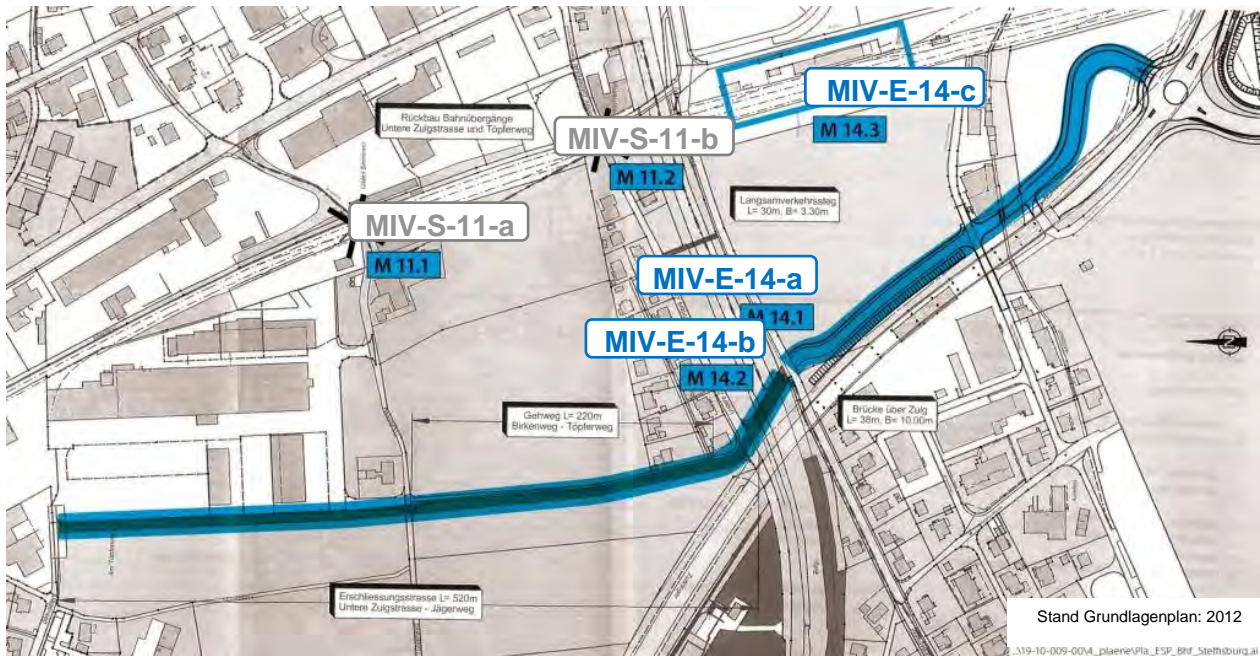
Realisierung																
Kosten gesamte Massnahmen Fr. 8.3 Mio.																
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 7.4 Mio. Eigenleistung AP3 -A Fr. 0.9 Mio. Eigenleistung Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td></td> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>100 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <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> </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.														
Stand der Koordination (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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-E-13-c: 2															
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter: ÖV-3, LV-1, LV-2, KM-8, S4, S7a, S8a																
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: keine Eingabe (Eigenleistung) - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung 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.

Sonstiges						
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM <table style="width: 100%; margin-top: 5px;"> <tr> <td></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				
Bemerkungen / Hinweise Planungsstand: www.wirtschaftspark-thun.ch						
Grundlagendokumente - 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 Glättimühlkreisel
- 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 Glättimühl (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 Glättimühl 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

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen Fr. 9.7 Mio.																	
AP1 Fr. Mio. --		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td></td> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: center;">9.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: center;">0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: center;">0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: center;">9.7 Mio. Fr.</td> </tr> </table>		Infrastruktur		Total	100 %	9.7 Mio. Fr.	Anteil Bund	0 %	0 Mio. Fr.	Anteil Kanton	0 %	0 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	100 %	9.7 Mio. Fr.
	Infrastruktur																
Total	100 %	9.7 Mio. Fr.															
Anteil Bund	0 %	0 Mio. Fr.															
Anteil Kanton	0 %	0 Mio. Fr.															
Anteil Gemeinde	100 %	9.7 Mio. Fr.															
AP2 Fr. 9.7 Mio. Eigenleistung																	
AP3 Fr. Mio. --																	
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																	
Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter MIV-11, ÖV-3 - MIV-E-14-b / Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd: Beide Querungen Zulg → Hochwasserschutz																	
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: keine Eingabe (Eigenleistung) - geschätzter Baubeginn: -- - geschätzte Inbetriebnahme: --																	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																	

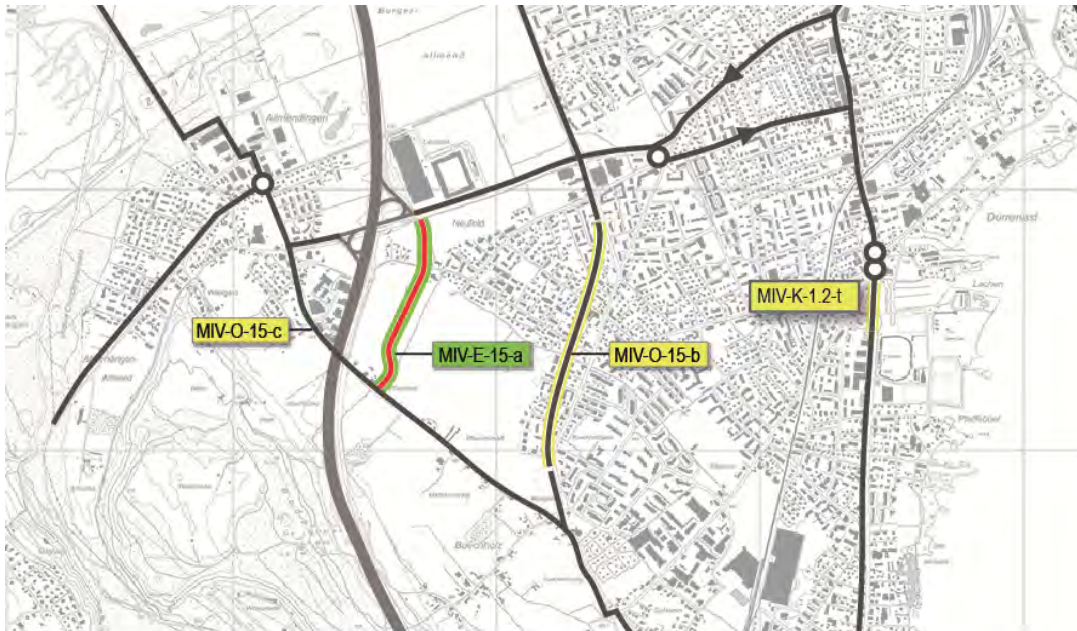
Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Durchgehende Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang den Geleisen, Verbesserter Zugang zu Bahnhof und Perrons. Gestalterische Aufwertung der Bahnunterführungen (für den LV). Verbesserung der Erreichbarkeit von Innenstadt und Bahnhof WK2: Schaffung neuer Nutzungsreserven 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 Quartiererschliessung 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.

Sonstiges
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM
Bemerkungen / Hinweise --
Grundlagendokumente - 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-steffiburg.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

Realisierung																
Kosten gesamte Massnahmen:																
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="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Total (AP3)</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: center;">9.5 Mio. Fr.</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			Total (AP3)	100 %	9.5 Mio. Fr.	Anteil Bund	%	Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	%	Mio. Fr.
Infrastruktur																
Total (AP3)	100 %	9.5 Mio. Fr.														
Anteil Bund	%	Mio. Fr.														
Anteil Kanton	%	Mio. Fr.														
Anteil Gemeinde	%	Mio. Fr.														
Kostenstand Dezember 2011, exkl. MwSt.																
Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-E-15-a: 1-2 MIV-O-15-b: 1-2 MIV-O-15-c: 1-2															
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - 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 Autobahzubringer steigt.																
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen - 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																

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung 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.

Sonstiges									
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM									
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"></td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;"><u>DWV Ist 2012</u></td> <td style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black;"><u>DWV Prognose 2030</u></td> </tr> <tr> <td>Pfandernstrasse</td> <td style="text-align: center;">10'500 - 11'500</td> <td style="text-align: center;">12'100 - 13'300</td> </tr> <tr> <td>Buchholzstrasse</td> <td style="text-align: center;">4'900 - 8'400</td> <td style="text-align: center;">6'300 - 11'500</td> </tr> </table>		<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
	<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.

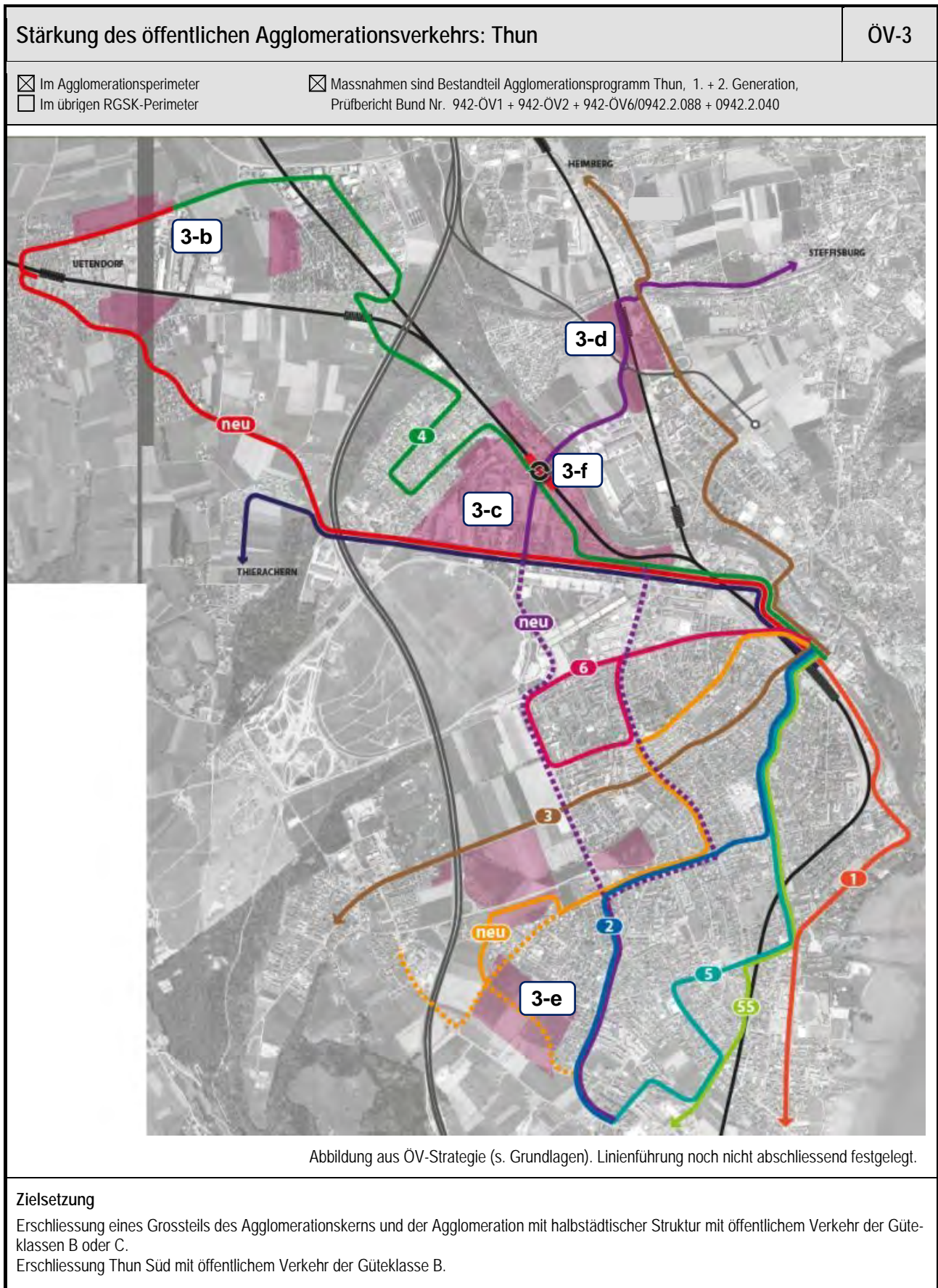
Grundlagendokumente

- "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

Massnahmenblätter Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Austauschräume, Anbindung Agglomerationen		ÖV-1
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		
<input checked="" type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. + 2. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942-212/0942.2.038		
Zielsetzung Die Agglomeration Thun ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal mit den angrenzenden Agglomerationen (v.a. mit der Agglomeration Bern) und dem nationalen Bahn-Netz verbunden.		
Massnahme ÖV-A-1 Agglomeration, Austauschräume, Anbindung Agglomeration Sicherstellung der notwendigen Kapazität des ÖV zwischen Thun und Bern insbesondere in den Hauptverkehrszeiten beim Fern- und Regionalverkehr (inkl. RE und S-Bahn)		
Priorisierung <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) <input checked="" type="checkbox"/> Daueraufgabe		
Vorgehen 1. Erarbeitung von Lösungsvarianten 2. Daueraufgabe		
Beteiligte Stellen Region ERT, SBB, BLS, RVK		Federführung Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)
Realisierung		
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. - AP3 Fr. Mio. offen, je nach Konzept Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.		Nicht infrastrukturelle Massnahmen. Keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds (Prüfbericht Bund, 2. AP)..
Stand der Koordination <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		Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) ÖV-A-1: H
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Abhängig von Massnahmen des AP V+S Bern und des RGSK Bern-Mittelland - ÖV-Reg-3-f: Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord (Prüfauftrag)		
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - 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		

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung Die Verbesserung des Bahnangebotes (Fernverkehr und S-Bahn) fördert den Modal Splits zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs.</p>
<p>Bewertung Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.</p>
Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise --</p>
<p>Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1) - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (ÖV5) - Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008 - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 - ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013 - STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern, Planungsraum Bern - Oberland, AÖV, 2014



Massnahmen								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						A	B	C
'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27				
Massnahmen A1-Projekte								
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		
Weitere Massnahmen								
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								
Vorgehen								
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								
ÖV-Str-3-b	Agglomeration, Verbessern der ÖV-Erschliessung, Korridor Thun Nordwest - Uetendorf (942-ÖV2)							
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							
Wirkung:								
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.								

ÖV-Str-3-c+d	Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg (942-ÖV6/0942.2.088)
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
Wirkung:	
<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>	
ÖV-Str-3-e	Agglomeration, Linienoptimierung in Koordination mit der Siedlungsentwicklung in Thun Süd (0942.2.040)
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
Wirkung:	
<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>	

ÖV-Reg-3-f	Agglomeration, Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord
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 Ausbauschritt 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 Ausbauschritt 2030 Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014,
Koordinationsstand	Vororientierung
Priorisierung	B
Bemerkungen	Nummer AP2: ÖV 3.8
Wirkung:	
<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>	

Realisierung																
Kosten gesamte Massnahmen																
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.																
Stand der Koordination <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)	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) ÖV-Str-3-e: 1 ÖV-Reg-3-f: 1															
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - 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																
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - 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

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region, da sie dazu beitragen motorisierten Individualverkehr auf den ÖV zu verlagern.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise --
Grundlagendokumente <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - ÖV-Konzept Thun Nord, 2006 - Agglomerationsprogramm (Massnahmenpaket 1 und 2), 2007 - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr, Dezember 2008 (ÖV 1, ÖV 2, ÖV 4, ÖV 5) - Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008 - Nutzungsprofil des Stadionvorhabens - Richtplan Stadtentwicklung - ÖV-Studie Thun Süd, Erschliessung neuer Siedlungsgebiete und des Stadions mit Mantelnutzung, 2008 - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010 - Busversuchsbetrieb – weiterentwickeltes Konzept Ortsbus Heimberg, 12.02.2010 - Stadtentwicklung im Raum Thun Südwest: Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft, Mai 2011 - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 (Grafik Auszug, die neuen Linienführungen sind noch nicht abschliessend festgelegt) - Velokonzept Thun Nord, 2012 - ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013 - STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern, Planungsraum Bern - Oberland, AÖV, 2014

Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: linkes und rechtes Thunerseeufer **ÖV-4**

- Im Agglomerationsperimeter Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation
 Im übrigen RGSK-Perimeter Prüfbericht Bund Nr. 942.211 / 0942.2.042 / 0942.2.044

Zielsetzung

Verbessern der Erschliessung des linken und rechten Thunerseeufers (bis Oberhofen) mit dem öffentlichen Verkehr (anstreben der Güteklasse B/C).

Massnahme

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

Vorgehen

ÖV-Str-4-a:

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.

ÖV-Str-4-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

Beteiligte Stellen

Region ERT, Hilterfingen, Oberhofen, Thun, Spiez, Luterbach, OIK I, AÖV, STI, BLS, Vigier Management AG

Federführung

RVK

Realisierung

Kosten gesamte Massnahmen

Nicht infrastrukturelle Massnahmen. Keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds (Prüfbericht Bund, 2. AP).

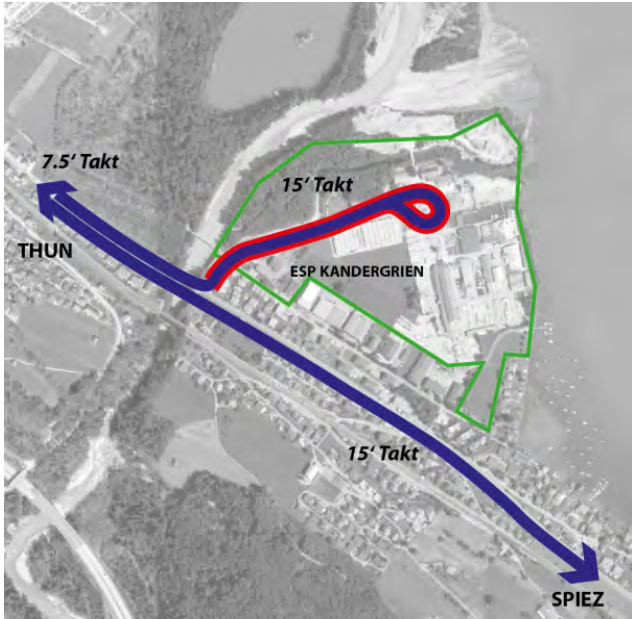
- AP1 Fr. Mio. --
 AP2 Fr. Mio. **offen, je nach Konzept**
 AP3 Fr. Mio. --

Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.

Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) ÖV-Str-4-b: 1
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - 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	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen) - 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	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung 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.
Bewertung 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.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise --
Grundlagendokumente - 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

ÖV-Anbindung Frutigen		ÖV-6
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		
Zielsetzung		
Optimalere Anbindung von Frutigen an den Fernverkehr in Abwägung übergeordneter Interessen prüfen		
Massnahme ÖV-FV-6 Frutigen, ÖV-Anbindung		
- Abschätzung Nachfragepotenzial für IC-Halt Frutigen in Abhängigkeit mit „Lötschberger“ (Massnahme umgesetzt) - IC-Halt Frutigen einführen		
Priorisierung		
<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)		
Vorgehen		
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		
Beteiligte Stellen	Federführung	
BAV, Region KA, Adelboden, Frutigen, Kandersteg	AÖV	

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen																	
AP1 Fr. Mio. --	<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;">%</th> <th style="background-color: #e0e0e0;">Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </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. offen, je nach Konzept																	
Stand der Koordination																	
<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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)																
--																	
Abhängigkeiten / Zielkonflikte --																	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen)																	
- 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																	

Beurteilung	
Zweckmässigkeit und Wirkung	
Verbessertes Angebot für die Region Frutigen und Adelboden und trägt zu einer Verkehrsverlagerung bei.	
Bewertung:	
Die Massnahme kann attraktiv sein für die Tourismusregion, bewirkt also einen Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und führt zu weniger Lärm- und Luftbelastung.	

Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise --</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">- Variante 1: Verdichtung FV mit Halt in Frutigen (1. Priorität)- Variante 2: Verdichtung FV ohne Halt Frutigen (2. Priorität)- Variante 3: Konzeptänderung RE ohne Verdichtung (3. Priorität)- Variante 4: Konzeptänderung RE mit Verdichtung (3. Priorität) <p>Die RVK setzt sich für den IC-Halt ein. Prüfung IC-Halt auf nationaler Ebene (Voraussetzung ist Vollausbau Lötschberg).</p>
<p>Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none">- Studie IC-Halte Frutigen, 03.03.2010- Studie IC-Halte Frutigen, 14. August 2011- Regionales Angebotskonzept 2014-2017, RVK 5, 30. Mai 2012- Bericht STEP Ausbauschnitt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014

ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum		ÖV-7
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		
Zielsetzung 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.		
Massnahme ÖV-Str-7 Agglomeration, 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.) - Alternative Transportangebote für die Öffentlichkeit prüfen, z.B. Schulbusse, private Buslinien, ...		
Priorisierung <input checked="" type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)		
Vorgehen 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.		
Beteiligte Stellen Regionen ERT, OSSA, KA, AÖV, betroffene Gemeinden, TUs, Tourismusdestinationen	Federführung RVK	

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen																	
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: 40%;"></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 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> </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.															
Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) ÖV-Str-7: 1-2																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte Massnahmen: ÖV-1, ÖV-6, KM-2, KM-4, KM-6																	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - 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																	

Beurteilung	
Zweckmässigkeit und Wirkung	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.
Bewertung	Die Massnahme bewirkt einen Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und führt zu weniger Lärm- und Luftbelastung.
Sonstiges	
Bemerkungen / Hinweise	--
Grundlagendokumente	<ul style="list-style-type: none"> - Studie IC-Halte Frutigen, 14. August 2011 - Regionales Angebotskonzept 2014 – 2017, RVK 5, 30. Mai 2012 - ÖV-Konzept Saanenland, RVK November 2012 - Streckenkonzept Spiez - Zweisimmen, RVK, in Erarbeitung - Studie Regionalverkehr Interlaken-Spiez, AÖV, 2015 in Erarbeitung

Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten						ÖV-8																						
<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																										
Zielsetzung																												
<ul style="list-style-type: none"> - Fahrzeitverkürzung bzw. Sicherstellung der Umsteigebeziehungen in Thun - Umsetzung des Betriebskonzeptes bzw. Erhöhung der Betriebsstabilität 																												
Massnahmen																												
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																					
Vorgehen																												
Studien, Vorprojekte, PGV																												
Beteiligte Stellen						Federführung																						
Region ERT, BAV, AÖV, Gemeinden, Regionalkonferenz						BLS																						
Realisierung																												
Kosten gesamte Massnahmen																												
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.																												
Bundesbeitrag:																												
Finanzierung mit FABI: zu 100% durch Bund; mit Ausnahme der nicht bahnbetrieblich notwendigen Anlagenteile, Bahnhofplatz, Veloständer u.ä.																												
Stand der Koordination					Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)																							
<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																							
Abhängigkeiten / Zielkonflikte																												
Abstimmung der Projekte mit laufenden Planungen (Seftigen: Ortsdurchfahrt, Ortsentwicklung) vgl. MIV-O-1.2-b																												
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)																												
<ul style="list-style-type: none"> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme: Dezember 2020 (ÖV-Reg-8-a) 																												
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)																												
<input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C																												

Beurteilung	
Zweckmässigkeit und Wirkung	
<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>	
Sonstiges	
Bemerkungen / Hinweise	--
Grundlagendokumente	
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
Massnahmen Strecke Spiez - Zweisimmen								
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, Verloständer 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		

Abhängigkeiten / Zielkonflikte		
<ul style="list-style-type: none"> - Massnahmenblätter MIV-8, MIV-9, LV-W-5-b - ÖV-Reg-9-m mit Beteiligung der Gemeinde 		
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> - 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

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung
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 Verstetigung des Verkehrsflusses auf dem Strassennetz führen.
Bewertung:
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.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise --
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
Grundlagendokumente
diversere Unterlagen bei BLS

Details:

ÖV-Reg-9-e bis -m	Strecke Spiez - Zweisimmen
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)

Stärkung Fuss- / Veloverkehr Stadt Thun: A-Projekte						LV-1																	
<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																					
Zielsetzung - Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun aus der Agglomeration für den Fuss- und Veloverkehr - Erhöhung Verkehrssicherheit - Verkehr verlagern - Umsetzung kantonaler Sachplan Veloverkehr - Beseitigung der Netzwidestände in der gesamten Agglomeration																							
Massnahmen																							
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																		
Vorgehen																							
1. Projektierung und Umsetzung der einzelnen Projekte nach Terminplanung 2. Sicherung Finanzierung auf kantonaler und städtischer Ebene																							
Beteiligte Stellen						Federführung																	
Region ERT, Heimberg, Hilterfingen, Steffisburg, Uetendorf, OIK I						Thun																	
Realisierung																							
Kosten gesamte Massnahmen																							
AP1 Fr. 13.6 Mio.				<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3">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.																					
AP2 Fr. Mio. --																							
AP3 Fr. Mio. --																							
Kostenstand Ende 2009																							
Stand der Koordination				Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)																			
<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				--																			

Abhängigkeiten / Zielkonflikte		
<ul style="list-style-type: none"> - 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 		
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> - 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

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung
<p>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.</p> <p>WK2: Die innerstädtischen Massnahmen fördern die Siedlungsentwicklung nach Innen.</p> <p>WK3: Erhöht die objektive Sicherheit, da sie die ermittelten Unfallschwerpunkte umfährt und sicher gestaltet 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>
Bewertung
In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

Sonstiges									
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM									
<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th><u>DWV Ist 2012</u></th> <th><u>DWV Prognose 2030</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- Thun, Frutigenstrasse</td> <td>10'800</td> <td>12'300</td> </tr> <tr> <td>- Thun, Seestrasse Bahnhof - Lachen</td> <td>3'900 - 5'200</td> <td>4'500 - 6'500</td> </tr> </tbody> </table>		<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
	<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							
Bemerkungen / Hinweise									
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.									
Grundlagendokumente									
<ul style="list-style-type: none"> - 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						
Zielsetzung - 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								
Massnahmen								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
				'11-'14	'15-'18	A	B	C
Massnahmen Nr. 942.015 bis 942.019								
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			
Massnahmen RGSK, AP 2								
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			
Massnahmen RGSK 2, AP 3								
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.								
Vorgehen 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								

Beteiligte Stellen Region ERT, OIK I, Amsoldingen, Buchholterberg, Fahrni, Hilterfingen, Höfen, Krattigen, Reutigen, Seftigen, Sigriswil, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uebeschi, Uetendorf, Unterlangenegg, Uttigen, Wimmis, BLS	Federführung 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.			

	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.

Stand der Koordination	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)
<input type="checkbox"/> Handlungsbedarf	LV-N-2-b: 2
<input type="checkbox"/> Vororientierung	LV-N-2-h: 2
<input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis	LV-N-2-i: 2
<input type="checkbox"/> Festsetzung	LV-N-2-k: 2
<input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	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: Ausbaurvorhaben 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.

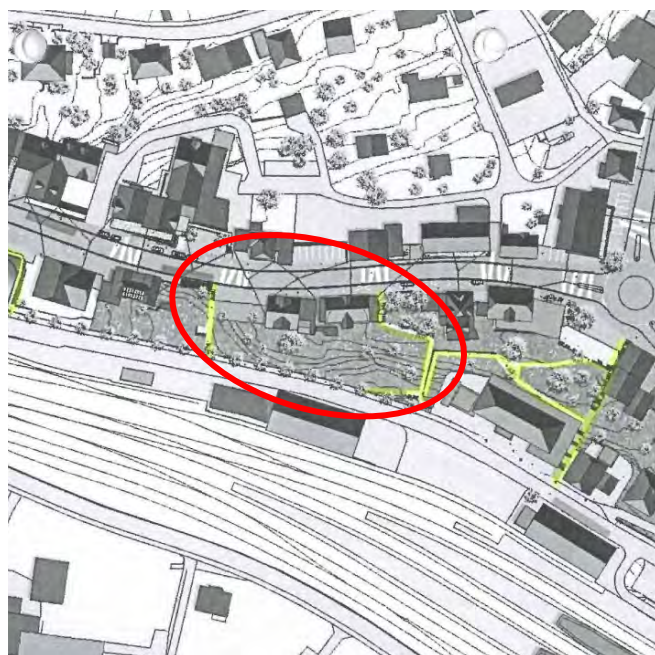
WK3: Erhöht die objektive Sicherheit, da sie die ermittelten Unfallschwerpunkte umfährt und sicher gestaltet werden.

WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.

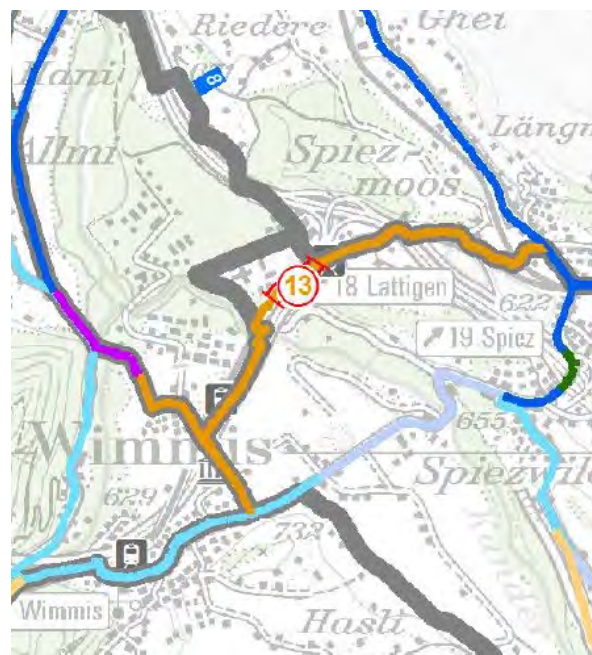
Bewertung

In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise</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>Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Radroutenkonzept Stadt Thun, 2003 - Agglomerationsprogramm, 2007 - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008 - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 - Machbarkeitsstudie Fusswegverbindung Bahnhof Spiez - Oberlandstrasse, Dezember 2010 - TBA, Arbeitshilfe Standards Kantonsstrasse, 2011 - Velokonzept Thun Nord, 2012 - Umgestaltung Ortszentrum, Bauprojekt, Dezember 2012 - 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



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																																																																																																												
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter																																																																																																														
Zielsetzung - Erhöhung Verkehrssicherheit - Umsetzung kantonaler Sachplan Veloverkehr - Beseitigung der Netzwidestände in der gesamten Region																																																																																																														
Massnahmen <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <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>A1</th> <th>A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>'11-'14</th> <th>'15-'18</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>'19-'22</th> <th>'23-'26</th> <th>ab '27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Massnahmen Region Simmental und Saanenland</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>LV-S-3-d</td> <td>zwischen Därstetten und Erlenbach, ausserorts</td> <td>OIK I</td> <td>H</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>LV-S-3-e</td> <td>zwischen Weissenburg und Därstetten, ausserorts</td> <td>OIK I</td> <td>H</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>LV-S-3-h</td> <td>Zweisimmen, innerorts und bis Blankenburg</td> <td>OIK I</td> <td>H</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>LV-S-3-i</td> <td>Saanenmöser bis Schönried, Abzweigung Unterbach</td> <td>OIK I</td> <td>H</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>LV-S-3-k</td> <td>zwischen Gstaad und Saanen, ausserorts</td> <td>OIK I</td> <td>H</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> <tr> <td>LV-S-3-m</td> <td>zwischen Ringoldingen und Bahnhof Därstetten</td> <td>OIK I</td> <td>H</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Massnahmen Region ERT ohne Agglomeration</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>LV-S-3-p</td> <td>zwischen Zwieselberg-Reutigen</td> <td>OIK I</td> <td>0.4</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>H = Handlungsbedarf gemäss Schwachstellenanalyse, die Kosten liegen nach Erarbeitung der Massnahmen vor.</p>			Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität					A1	A2	A3			'11-'14	'15-'18	A	B	C						'19-'22	'23-'26	ab '27		Massnahmen Region Simmental und Saanenland								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				Massnahmen Region ERT ohne Agglomeration								LV-S-3-p	zwischen Zwieselberg-Reutigen	OIK I	0.4			X		
Nr.	Massnahme	Federführung					Kosten in Mio.	Priorität																																																																																																						
								A1	A2	A3																																																																																																				
			'11-'14	'15-'18	A	B		C																																																																																																						
					'19-'22	'23-'26	ab '27																																																																																																							
	Massnahmen Region Simmental und Saanenland																																																																																																													
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																																																																																																								
	Massnahmen Region ERT ohne Agglomeration																																																																																																													
LV-S-3-p	zwischen Zwieselberg-Reutigen	OIK I	0.4			X																																																																																																								
Beteiligte Stellen Region OSSA, Region ERT ohne Agglomerationsgemeinden, Zwieselberg, Boltigen, Därstetten, Erlenbach, Saanen, Zweisimmen, Fahrni, Unterlangenegg, Buchholterberg		Federführung OIK I																																																																																																												
Realisierung																																																																																																														
Kosten gesamte Massnahmen <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th></th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td></td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>100 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> <p>AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. --</p> <p>In den meisten Projekten werden Velomassnahmen in ein Gesamtprojekt integriert.</p>				Infrastruktur			%	Fr.	Total			Anteil Bund		Fr.	Anteil Kanton	100 %	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.																																																																																										
	Infrastruktur																																																																																																													
	%	Fr.																																																																																																												
Total																																																																																																														
Anteil Bund		Fr.																																																																																																												
Anteil Kanton	100 %	Fr.																																																																																																												
Anteil Gemeinde	%	Fr.																																																																																																												
Stand der Koordination <input checked="" type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung <input type="checkbox"/> 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																																																																																																														

Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> - 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

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung LV- Massnahmen im ländlichen Raum führen zu einer Verkehrsverlagerung und zu einer Verminderung des MIV. Die Fuss- und Veloverkehrsrouten werden verträglicher gestaltet.
Bewertung Dies verbessert die Qualität des Verkehrssystems, den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden, erhöht die Verkehrssicherheit und hilft mit die Umwelt zu entlasten.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise <ul style="list-style-type: none"> - Weitere LV-Massnahmen, die Bestandteil einer MIV-Massnahme sind: <ul style="list-style-type: none"> MIV-O-8-Aa: Latterbach, ausserorts; Erlenbach ausserorts MIV-O-8-Ib: Erlenbach, innerorts (Ortsdurchfahrt) MIV-O-8-Ab und -Ad: zwischen Weissenburg und Boltigen, ausserorts MIV-O-8-Ig: Boltigen, innerorts <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>
Grundlagendokumente <ul style="list-style-type: none"> - Korridorstudie Simmental/Saalenland, 1999 - TBA, Arbeitshilfe Standards Kantonsstrasse, 2011 - TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014) - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014

Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - innerhalb Agglomeration		LV-W-5-a															
<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																	
Zielsetzung - Erschliessung mit Radwanderrouten und Wanderwegen in touristischen Gebieten und Erholungsgebieten - Verbessern der Erreichbarkeit und Erhöhung der Sicherheit auf touristischen- und Freizeitwegen																	
Massnahme LV-W-5-a Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - innerhalb Agglomeration 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. Neue Angebote müssen in Koordination mit Gemeinden, Kanton und touristischen Destinationen definiert und umgesetzt werden. Nachführungen des Sachplans Wanderroutennetz werden nach Bedarf im Verlauf der kommenden Jahre vorgenommen. 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: - Aaretal: Thun – Uttigen (Führung entlang Aare-Uferweg; Routenoptimierung Nr. 116)																	
Priorisierung <input checked="" type="checkbox"/> A2 A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)																	
Beteiligte Stellen Alle Gemeinden, Tourismus-Destinationen, Berner Wanderwege, TBA Kanton, OIK I, Stiftung Schweiz Mobil		Federführung Region ERT															
Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- offen 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 style="text-align: center;">Total</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</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> </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.															
Stand der Koordination <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		Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --															
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Tourismusförderung - Massnahmenblätter: LV-6, KM-3																	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - 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																	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung 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.
Bewertung In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.
Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise Die Massnahme ist gemäss Prüfbericht des Bundes für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant. Keine Mitfinanzierung.
Grundlagendokumente <ul style="list-style-type: none">- Bestehendes Wanderwegnetz und Radwandernetz- Kantonaler Sachplan Wanderrouthenetz, 2012- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014- SchweizMobil, Veloland, touristische Routen (lokal/regional/national), Stand Juni 2016

Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - ausserhalb Agglomeration		LV-W-5-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																	
Zielsetzung - Erschliessung mit Radwanderrouten und Wanderwegen in touristischen Gebieten und Erholungsgebieten - Verbessern der Erreichbarkeit und Erhöhung der Sicherheit auf touristischen- und Freizeitrouten																	
Massnahme LV-W-5-b Region, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - ausserhalb Agglomeration 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. Neue Angebote müssen in Koordination mit Gemeinden, Kanton und touristischen Destinationen definiert und umgesetzt werden. Nachführungen des Sachplans Wanderroutennetz werden nach Bedarf im Verlauf der kommenden Jahre vorgenommen. 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: <ul style="list-style-type: none"> - Simmental: Bahnübergang Strecke Wimmis – Burgholz (Routenoptimierung Nr. 115), Oberwil Äbnet (Routenoptimierung Nr. 172), - Simmental: Steigungsstrecke Läne - Tachebüel (Gde. Oberwil); ungenügende Wegqualität Fuchshalte - Pfafteried (Oberwil - Boltigen); für Familien unpassierbare Steilrampe nach dem Chalthebrunngraben (Zweisimmen Egg – Hinderi Matte; Routenoptimierung Nr.178) - Saanenland: Abschnitt Saanenmöser - Schönried (schmaler Weg; Routenoptimierung Nr. 114; Alltagsroute mit kantonaler Netzfunktion), Saanen – Rougemont (Routenoptimierung Nr. 171), Saanen Äbeni Weid (Routenoptimierung Nr. 173) - Kandertal: Für Familien unpassierbare Steilrampe auf der Höhe von Mitholz (P.924 - P. 1011); und Unteres Büel - ARA Kandersteg - Aaretal: Wattenwil – Burgistein (Routenoptimierung Nr. 117), Burgistein Station – Mühlethurnen (Routenoptimierung Nr. 118) 																	
Priorisierung <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)																	
Beteiligte Stellen Alle Gemeinden, Tourismus-Destinationen, Berner Wanderwege, TBA Kanton, OIK I, Stiftung Schweiz Mobil	Federführung Regionen ERT ausserhalb Agglomeration, OSSA, KA																
Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen																	
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- offen AP3 Fr. Mio. --	<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="width: 60%;"></th> <th colspan="2" style="text-align: left; color: #0070c0;">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">Total</td> <td style="width: 15%;">%</td> <td style="width: 25%;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">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.															
Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Tourismusförderung - Massnahmenblätter: KM-5 - Umbau Bahnübergang Strecke Wimmis-Burgholz ist unter ÖV-Reg-9-maufgeführt																	

Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> - 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

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung</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>Bewertung</p> <p>In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.</p>

Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise</p> <p>Aus Sicht Region sind priorisierte 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>Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bestehendes Wanderwegnetz und Radwandernetz - Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz, 2012 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - SchweizMobil, Veloland, touristische Routen (lokal/regional/national), Stand Juni 2016

Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation und Datenerfassung		LV-6
<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		
Zielsetzung		
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun und grösseren Gemeinden und Tourismusorten für den Fuss- und Veloverkehr.		
Massnahme LV-W-6 Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation und Datenerfassung		
Signalisation		
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.		
Datenerfassung		
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.		
Priorisierung		
<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)		
Vorgehen		
Regionales Konzept für beide Bereiche überprüfen, mit Zielen, Kriterien, Projekten und Umsetzungsplanung.		
Beteiligte Stellen Region ERT, Spiez, OIK I		Federführung Thun
Realisierung		
Kosten gesamte Massnahmen		Keine infrastrukturellen Massnahmen. Keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds (Prüfbericht Bund, 2. AP).
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- offen AP3 Fr. Mio. --		
Die Stadt Thun investiert ca. 20'000.- jährlich für diese Arbeiten Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.		
Stand der Koordination		Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)
<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		--
Abhängigkeiten / Zielkonflikte		
<ul style="list-style-type: none"> - Touristische Signalisation von schweizmobil - Massnahmenblätter: LV-1, LV-2, LV-W-5-a, LV-W-5-b, KM-1, KM-5, KM-8, NM-1 		
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> - 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

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Diese Massnahmen unterstützen die übrigen LV Massnahmen und steigern die Qualität des Verkehrssystems.</p>
<p>Bewertung In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.</p>

Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise 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>Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Radroutenkonzept Stadt Thun, 2003 - Agglomerationsprogramm, 2007 - Städte-Initiative Thun, 2016

Richtplanung Mountainbike		LV-7
<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		
Zielsetzung: 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.		
Massnahmen und Vorgehen: 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). Priorisierung <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)		
Beteiligte Stellen: Regionen OS-SA und KA, Gemeinden, Tourismusorganisationen, Anbieter, OIK I, Berner Wanderwege	Federführung: Regionen OS-SA, KA und ERT	

Realisierung																	
Kosten: 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> </thead> <tbody> <tr> <td style="background-color: #e0e0e0;">Total</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: center;">Fr.</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			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.															
Stand der Koordination: Festsetzung																	
Zeitplan / Meilensteine:																	

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: Massnahmenblätter: L-1, L-2, L-4 Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege (FWG)
Zweckmässigkeit und Wirkung: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Freizeit, Tourismus und Erholung nehmen Rücksicht auf die natürlichen Lebensräume und empfindlichen Landschaften
Richtplanrelevanz <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: <ul style="list-style-type: none"> - Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK), Bergregion Obersimmental-Saenenland und Planungsregion Kandertal, 2015 - Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, Thun 2015 - Arbeitshilfe für Mountainbikerouten auf Wanderwegen, Tiefbauamt des Kantons Bern, 01. Oktober 2015

Massnahmenblätter Kombinierte Mobilität (KM)

Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun		KM-1
<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		
Zielsetzung 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.		
Massnahme KM-W-1 Agglomeration, Mobilitätsmanagement Gesamtheitliches MM-Konzept mit folgenden wichtigen Inhalten: - Mobilitätszentrum in Thun. Im Rahmen eines Pilotprojektes Mobilitätszentrum Bahnhof Thun wurde 2007 ein Umsetzungskonzept (Fr. 80'000.-) verabschiedet. Eine Projektgruppe begleitet die weiteren Umsetzungen. - Mobilitätsdienstleistungsorte an wichtigen Standorten (Auto, ÖV, LV). Z. B. heutige Parkhausstandorte und eventuell Quartierzentrums-punkte erstellen. Machbarkeitsstudie zusammen ev. mit Parkhaus AG in Auftrag geben - Produktentwicklung: Für das Mobilitätsmanagement sollten weiterhin Produkte (z.B. Verbesserung Taxidienste) entwickelt und verbessert (z.B. CarSharing) werden. Kombinierte Mobilität stärken. - Marketing/Kommunikation/Information: Dies ist wichtiger Bestandteil zur Förderung von LV, ÖV und kombinierter Mobilität. Eine kontinuierliche Kommunikation sollte die Förderung unterstützen. - Massnahmen für rechtes Thunerseeufer überprüfen		
Priorisierung <input checked="" type="checkbox"/> A2 ('15-'18) (Umsetzungskonzept) A3 <input type="checkbox"/> A ('19-'22) <input type="checkbox"/> B ('23-'26) <input type="checkbox"/> C (ab '27)		
Vorgehen 2. Eine übergeordnete Geschäftsstelle wird geprüft und voraussichtlich 2015 in Betrieb genommen 3. Entscheid Umsetzung und Mittelbedarf		
Beteiligte Stellen Alle Agglomerationsgemeinden (Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf, Uttigen)		Federführung Region ERT
Realisierung		
Kosten gesamte Massnahmen 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).
Stand der Koordination <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		Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --
Abhängigkeiten / Zielkonflikte Massnahmenblätter: LV-1, LV-2, LV-6, KM-3, KM-5, KM-8, ÖV-1, MIV-2, NM-1, S2, S3, S4, S7a, S8a		

Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> - 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

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung 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.
Bewertung: In Kombination mit Umsetzungen beim Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise Umsetzungskonzept 2013 erarbeitet. Kommission Energie + Mobilität ERT prüft und treibt Umsetzung voran.
Grundlagendokumente <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1) - Umsetzungen Kanton Bern und Stadt Thun - Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (N1) - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008 - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010 - Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun, Konzept zuhanden Ausschuss ERT, 2013

Mobilitätsmanagement Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte		KM-2
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		
Zielsetzung Beeinflussung der Nachfrage beim MIV zu Gunsten ÖV und LV.		
Massnahme KM-W-2 Region, Mobilitätsmanagement in Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte Mobilitätsdrehscheiben an wichtigen Standorten (Auto, ÖV, LV) erstellen. Z. B. an Bahnhöfen, heutige Parkhausstandorte und Dorfzentren. Produktentwicklung Für das Mobilitätsmanagement sollten weiterhin Produkte entwickelt und verbessert werden. Marketing/Kommunikation/Information Dies ist wichtiger Bestandteil zur Förderung von LV, ÖV und kombinierter Mobilität. Eine kontinuierliche Kommunikation sollte die Förderung unterstützen. Tourismusorte: (Massnahmenpaket aus Korridorstudie Kandertal) Stauzeiten auf Parkplätze bekannt geben, Ausbau Car-Tourismus, Verkehrsmanagement in Ferienorten, Tariffdifferenzierung und neue Tarifsysteme im Ferienort, Verkehrs-Telematik, Verzichtmassnahmen der einheimischen Bevölkerung, Gesamtkantonales Verkehrs- und Parkleitsystem, Umsetzung von Massnahmen aus der Studie Freizeitverkehr des Nationalen Forschungsprogramms, Umsetzung von Buslenkungs-konzepten Massnahmen für rechtes Thunerseeufer überprüfen Priorisierung <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) Vorgehen 1. Pilotprojekt erstellen (in Koordination Parkplatzbewirtschaftung und Massnahmen Tourismus) 2. Erarbeitung regionales Umsetzungskonzept (inkl. Marketing) 3. Eine übergeordnete Geschäftsstelle wird geprüft		
Beteiligte Stellen Adelboden, Burgstein, Diemtigen, Erlenbach, Frutigen, Kandersteg, Lenk, Oberlangenegg, Saanen, Unterlangenegg, Wattenwil, Zweisimmen, Tourismus-Destinationen, Kanton Bern beco	Federführung Regionen ERT ausserhalb Agglomeration, OSSA, KA, RVK	

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen																	
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. --	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: left; padding: 2px;">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">Total</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">%</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Anteil Bund</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">%</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Anteil Kanton</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">%</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">Anteil Gemeinde</td> <td style="padding: 2px; text-align: center;">%</td> <td style="padding: 2px; 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.															
Umsetzungskonzept 25'000 Fr. , Schätzung Massnahmen 500'000 Fr. Die Kosten und die Aufteilung sind noch nicht definiert.																	
Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter: LV-3, LV-W-5-b, LA2, S7b ,S8b, S13 - Tourismusförderung																	

Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> - 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	

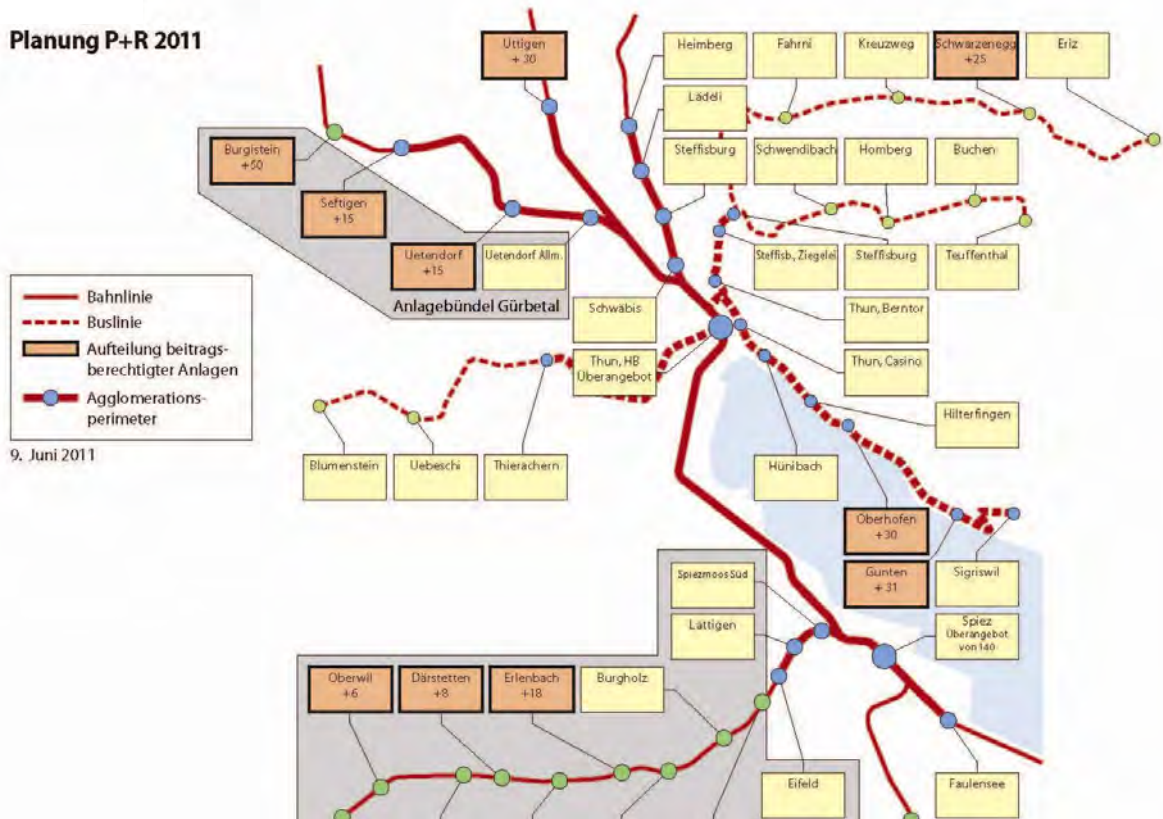
Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung KM Massnahmen gestalten den Verkehr verträglicher und verlagern ihn, indem die Verkehrsbelastung durch den MIV vermindert wird.
Bewertung Dies verbessert die Qualität des Verkehrssystems, den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und hilft mit die Umwelt zu entlasten (Lärm- und Luftbelastung).

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise Grundlagen erarbeitet im Rahmen RTEK; teilweise umgesetzt
Grundlagendokumente 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)

Vorgehen 1. Ausweitung Bestandsaufnahme in Agglomeration 2. Parkraumkonzept und Parkraummanagement der Agglomeration erstellen	
Beteiligte Stellen Alle Agglomerationsgemeinden (Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf, Uttigen), Tiefbauamt Kt. Bern, BLS	Federführung 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	
Total	%	1.8 Mio. Fr.
Anteil Bund	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.
TU, Andere*		

Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) -
---	--

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)

Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung): Zentren 3./4. Stufe, ländlicher Raum		KM-4
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter		
Zielsetzung Beeinflussung der Nachfrage beim MIV zu Gunsten ÖV und LV.		
Massnahme KM-P-4 Region, Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung) in Zentren 3./4. Stufe und ländlicher Raum <ul style="list-style-type: none"> - 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, Tarifierdifferenzierung und neue Tarifiersysteme 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		
Vorgehen 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.		
Massnahmen Ausbau Park+Ride Umsetzungskonzept Park+Ride wurde 2011 erarbeiten (Details siehe Rückseite KM-4 und Schlussbericht Oktober 2011)		
Priorisierung <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)		
Vorgehen 1. Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen		
Beteiligte Stellen Adelboden, Burgistein, Diemtigen, Erlenbach, Frutigen, Kandersteg, Lenk, Oberlangenegg, Saanen, Unterlangenegg, Wattenwil, Zweisimmen, SBB, BLS, STI, Bergbahnen, Tourismus-Destinationen, RVK, Tiefbauamt Kt. Bern	Federführung Regionen ERT ausserhalb Agglomeration, OSSA, KA, RVK	

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen																	
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 6 Mio. AP3 Fr. Mio. -- * Je nach Projektträger Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Total</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: center;">6 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: center;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">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: center;">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		Total	100 %	6 Mio. Fr.	Anteil Bund	0 %	0 Fr.	Anteil Kanton	40 %	2.4 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde, TU/Andere*	60 %	3.6 Mio. Fr.
	Infrastruktur																
Total	100 %	6 Mio. Fr.															
Anteil Bund	0 %	0 Fr.															
Anteil Kanton	40 %	2.4 Mio. Fr.															
Anteil Gemeinde, TU/Andere*	60 %	3.6 Mio. Fr.															
Stand der Koordination <input type="checkbox"/> Handlungsbedarf <input type="checkbox"/> Vororientierung <input checked="" type="checkbox"/> Zwischenergebnis PP-Bewirtschaftung <input checked="" type="checkbox"/> Festsetzung Teil P+R-Anlagen (siehe Liste Rückseite) <input type="checkbox"/> Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte 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 beitragsberechtigte P+R Parkplätze, Vorgaben Kanton, Dezember 2009
- Vorgaben beitragsberechtigte 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		
Total	170 Parkplätze	Total	+ 45 Parkplätze	Total	+ 83 Parkplätze

Kostenannahme: 20'000 Fr. pro Parkplatz

Total	3.4 Mio. Fr.	Total	0.9 Mio. Fr.	Total	1.66 Mio. Fr.
--------------	---------------------	--------------	---------------------	--------------	----------------------

Gesamttotal	5.96 Mio. Fr.
--------------------	----------------------

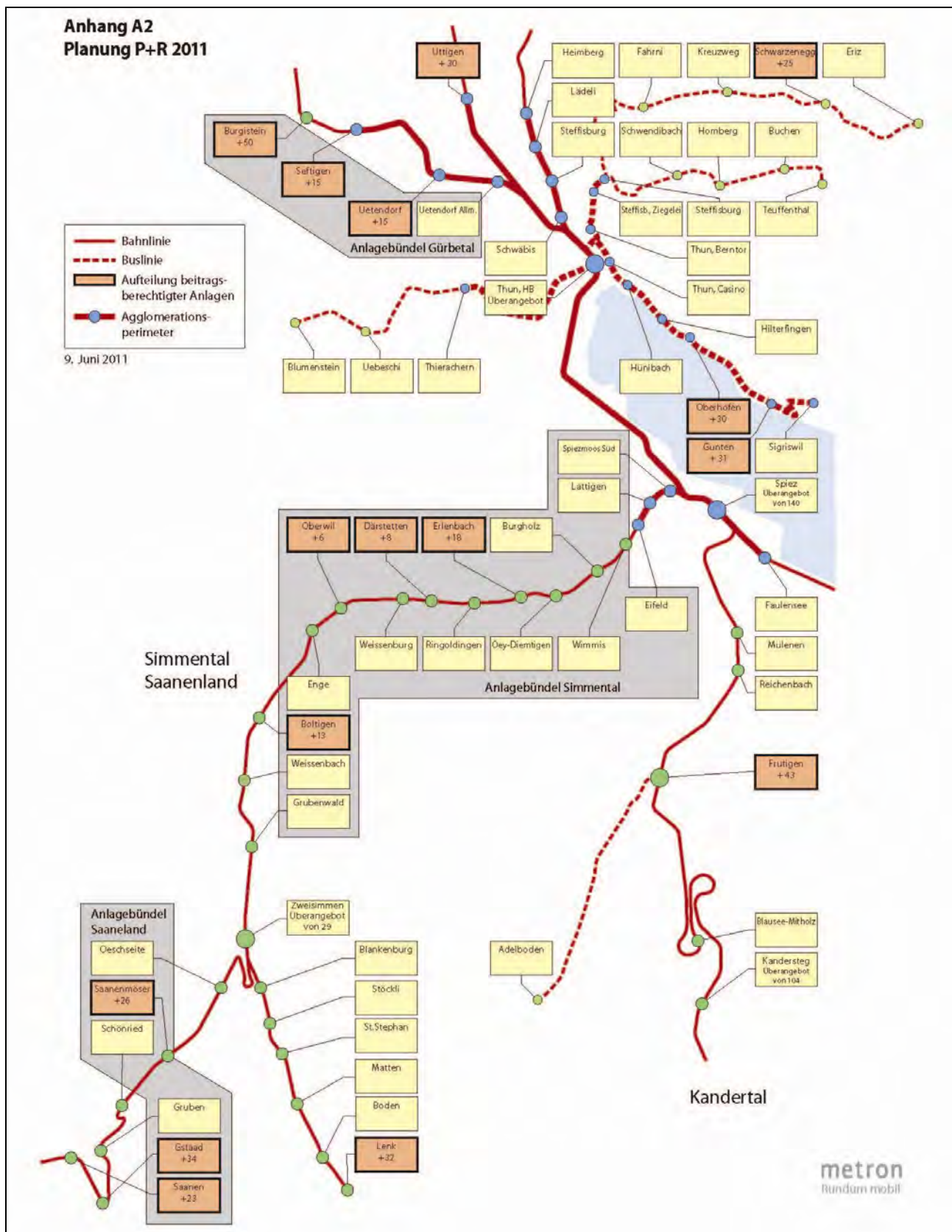


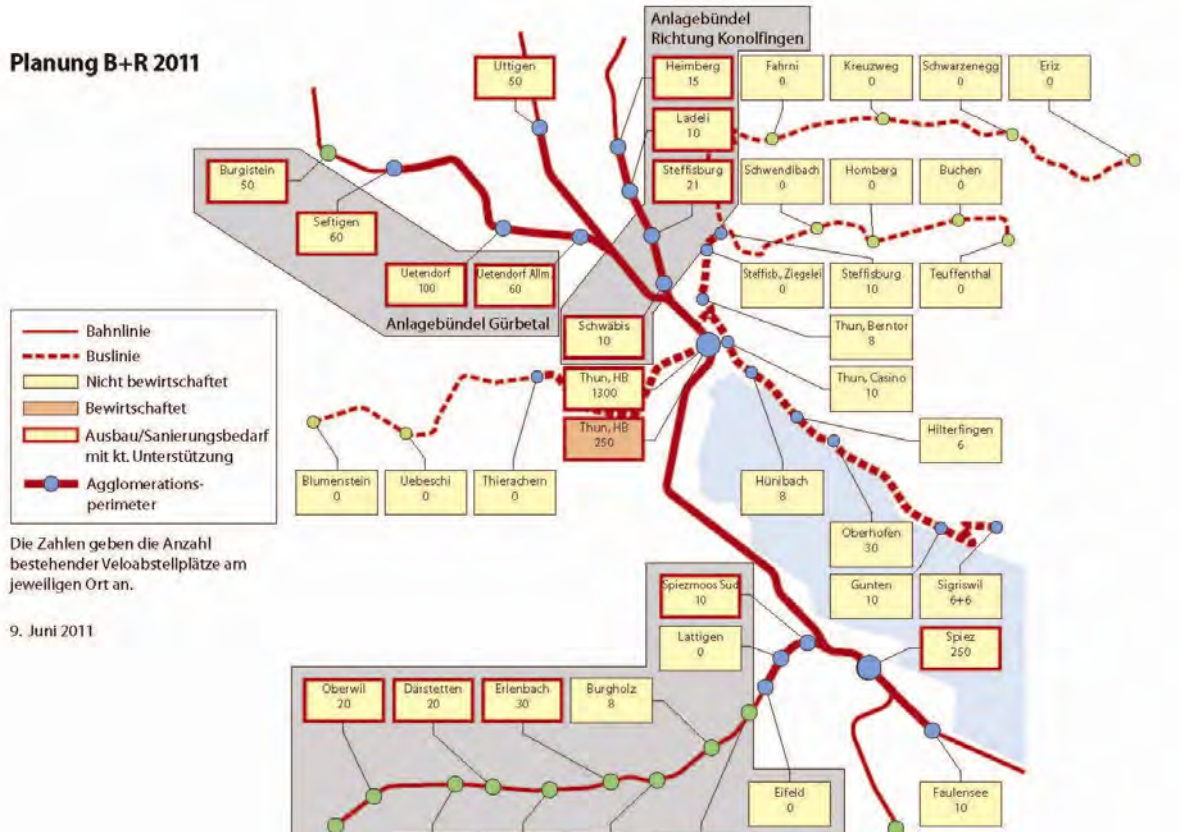
Abbildung zu KM-P-4, Siehe Schlussbericht Konzept P+R/ B+R Oktober 2011

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.

(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 erfüllen 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

Beteiligte Stellen Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf, Uttigen, SBB, BLS, Parkhaus AG, STI, Postauto, Tiefbauamt Kt. Bern	Federführung Region ERT
--	-----------------------------------

Realisierung

Kosten gesamte Massnahmen

AP1 Fr. 3.7 Mio.-		
AP2 Fr. 2.1 Mio.		
AP3 Fr. Mio. --		

	Infrastruktur	
Total	100 %	2.1 Mio. Fr.
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.

Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) 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

Ausbau Bike+Ride: Zentren 3./4. Stufe, Tourismusorte, Stärkung kombinierte Mobilität		KM-6															
<input type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input checked="" type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter																	
Zielsetzung Die Zielsetzung „Attraktivierung der Anlagen des kombinierten Verkehrs an den Schnittstellen des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr“ gilt auch für den ländlichen Raum.																	
Massnahme KM-B-6 Ausbau Bike+Ride in Zentren 3./4. Stufe und Tourismusorte, Stärkung kombinierte Mobilität 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 erfüllen die Kriterien nicht. (Details siehe Schlussbericht Konzept P+R/B+R Oktober 2011.) Ausbau von Dienstleistungen für die kombinierte Mobilität (z. B. Mobility CarSharing)																	
Priorisierung <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)																	
Vorgehen 1. Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen																	
Beteiligte Stellen Adelboden, Burgistein, Diemtigen, Erlenbach, Frutigen, Kandersteg, Lenk, Oberlangenegg, Saanen, Unterlangenegg, Wattenwil, Zweisimmen, SBB, BLS, Parkhaus AG, STI, Postauto, RVK, Tiefbauamt Kt. Bern	Federführung Regionen ERT ausserhalb Agglomeration, OSSA, KA, RVK																
Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen																	
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 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>Total</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">700'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">0 %</td> <td style="text-align: right;">0 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">40 %</td> <td style="text-align: right;">280'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>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.															
Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte Massnahmenblätter: LV-W-5-b, KM-2, S13																	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen) - 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																	

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung</p> <p>Bike+Ride Anlagen, Produkte und Dienstleistungen für die kombinierte Mobilität helfen mit das Potential auszunützen helfen mit den Verkehr vertraglicher zu gestalten und verlagern ihn, indem die Verkehrsbelastung durch den MIV vermindert wird.</p>
<p>Bewertung</p> <p>Dies verbessert die Qualität des Verkehrssystems, den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und hilft mit die Umwelt zu entlasten (Lärm- und Luftbelastung).</p>
Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise</p> <p>Keine regionale Umsetzung bekannt</p>
<p>Grundlegendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Korridorstudie Kandertal, Projektgruppe Verkehrsentlastung Kandertal, Arbeitsgruppe Touristischer Verkehr, 1999 - Konzept P+R / B+R, Oktober 2011

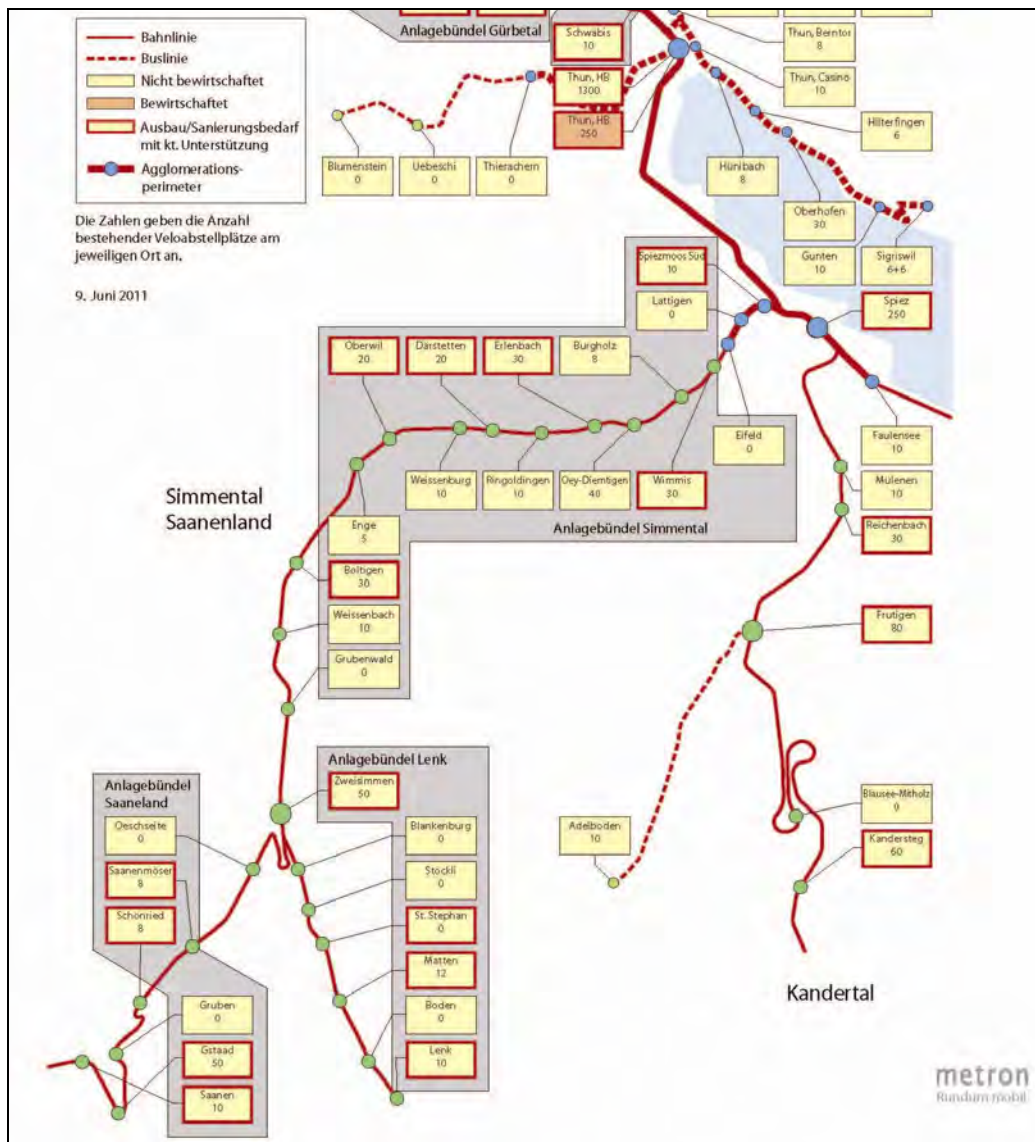


Abbildung zu KM-B-6
 (Hinweis auf diejenigen Standorte, die beitragsberechtigt sind: Einzelanlagen ab 60 AP, Anlagenbündel ab 100 AP bei mind. 20 AP je Standort)

Koordination Güterverkehr		KM-7															
<input checked="" type="checkbox"/> Im Agglomerationsperimeter <input type="checkbox"/> Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- <input type="checkbox"/> Im übrigen RGSK-Perimeter																	
Zielsetzung Verbesserung Koordination Güterverkehr und Vermeidung von Fahrten.																	
Massnahme KM-W-7 Agglomeration, Koordination Güterverkehr 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.																	
Priorisierung <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)																	
Vorgehen 1. Bestandsaufnahme in der Agglomeration mit Sicht auf Regionen 2. Gesamtkonzept erstellen																	
Beteiligte Stellen SBB, BLS, Transportgewerbeverbände TGV Thun-Oberland		Federführung RVK, Region ERT															
Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen																	
AP1 Fr. Mio. --	<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>Total</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		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.																	
Stand der Koordination <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	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte --																	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen) - 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																	

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Koordinierte Güteranlieferungen verbessert die Qualität des Verkehrssystems, und verringert Lastwagenfahrten. WK4: Weniger Lastwagenfahrten helfen mit, die Umwelt zu entlasten.</p>
<p>Bewertung Massnahme hat ein gutes Kosten/Nutzenverhältnis.</p>

Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise</p>
<p>Grundlagendokumente 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)

--

Abhängigkeiten / Zielkonflikte		
Massnahmenblätter: MIV-12, MIV-13, LV-1, LV-2, LV-6, KM-1, KM-5, ÖV-4.1		
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
<ul style="list-style-type: none"> - 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

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung
--
Bewertung
Massnahme hat ein gutes Kosten/Nutzenverhältnis.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise -
Grundlagendokumente
www.bikesharing.ch , www.velospot.ch

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								
Zielsetzung Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zur Reduktion der Stausituation und Reisezeitverluste für den MIV (motorisierten Individualverkehr) → Verstetigung Sicherung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV								
Massnahmen - 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 '19-'22	B '23-'26	C ab '27
Massnahmen A1-Projekte (Bericht VM Verkehrsmanagement)								
NM-VM-1-a	942.006: Busbevorzugung Gander- bis Jumbo-Kreisel (vgl. NM-VM-1-l)	OIK I	0.6	X		19 ²		
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)	Weitere Massnahmen							
	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			

² 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)
---	---

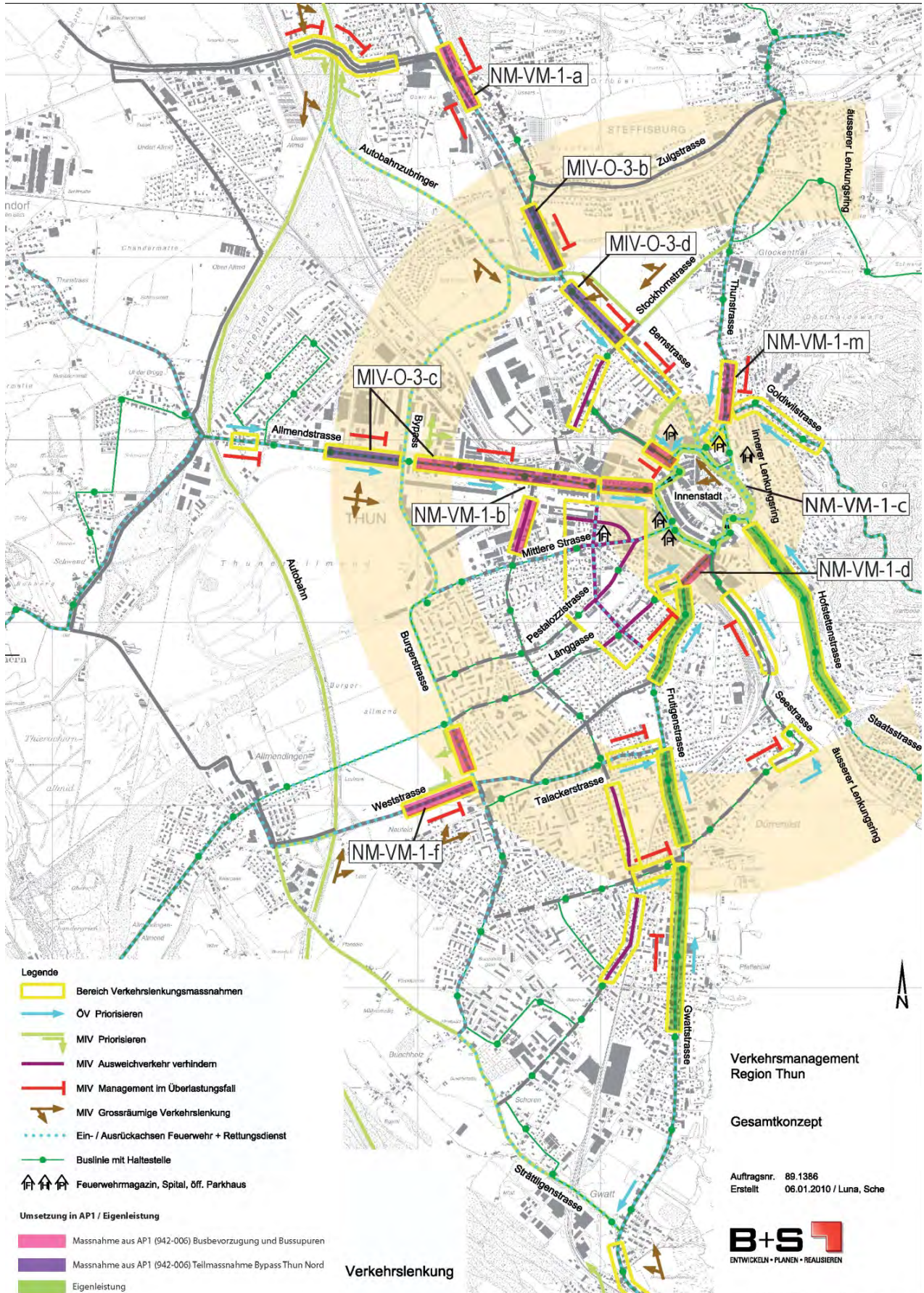
Realisierung																
<p>Kosten gesamte Massnahmen</p> <p>AP1 Fr. 5.4 Mio. (Bundesbeitrag zugesichert, Prüfbericht Bund AP2 Fr. 16.6 Mio. (Bundesbeitrag zugesichert, Prüfbericht Bund A-Liste: 4.73 Mio.)</p> <p>AP3 Fr. 3.5 Mio. (Bundesbeitrag zugesichert, Prüfbericht Bund AP2, B-Liste: 1.1 Mio.)</p> <p>AP3 Fr. 1.0 Mio. (Massnahme NM-VM-1-m)</p> <p>Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.</p>	<p>Offene Kosten AP 3</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>Stand der Koordination</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>Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A)</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>Abhängigkeiten / Zielkonflikte</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"> - Massnahmen MIV-O-3-b (Busbevorzugung Bernstrasse) und MIV-O-3-c Busbevorzugung Allmendstrasse (Lerchenfeld) müssen vor Massnahmen NM-1 und MIV-4 erfolgen. - Massnahme NM-VM-1-a ist abhängig von ÖV-Str-3-a - 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 - Massnahmenblatt: Für die Massnahme ÖV-A-4 (betreffend rechtes Thunerseeufer) muss die unbehinderte Zufahrt ins Stadtzentrum sichergestellt werden (Controlling NM-1). 																
<p>Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme: 																
<p>Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C</p>																

Beurteilung
<p>Zweckmässigkeit und Wirkung</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>Bewertung</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>

Sonstiges
<p>Bemerkungen / Hinweise</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 Personewagen 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>Grundlagendokumente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun (Massnahmenpaket 2), 2007 - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009, 2014 - Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009 - Verkehrsmanagement Region Thun, 06. Januar 2010, B+S AG, Bern (Beilage Plan Gesamtkonzept, Plan Übersicht Massnahmenblätter) - Koordinationstabelle Gesamtkonzept VM Region Thun, Entwurf 17.12.2010 - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 - ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013 - Behinderungen der Busse des öffentlichen Verkehrs – Agglomeration Thun, RVK, 2014

Verkehrsmanagement Region Thun Übersicht Gesamtkonzept 2010

(Ergänzung Grafik, AP-1 Massnahmen, 30.Mai 2011)



Verkehrsmanagement
Region Thun

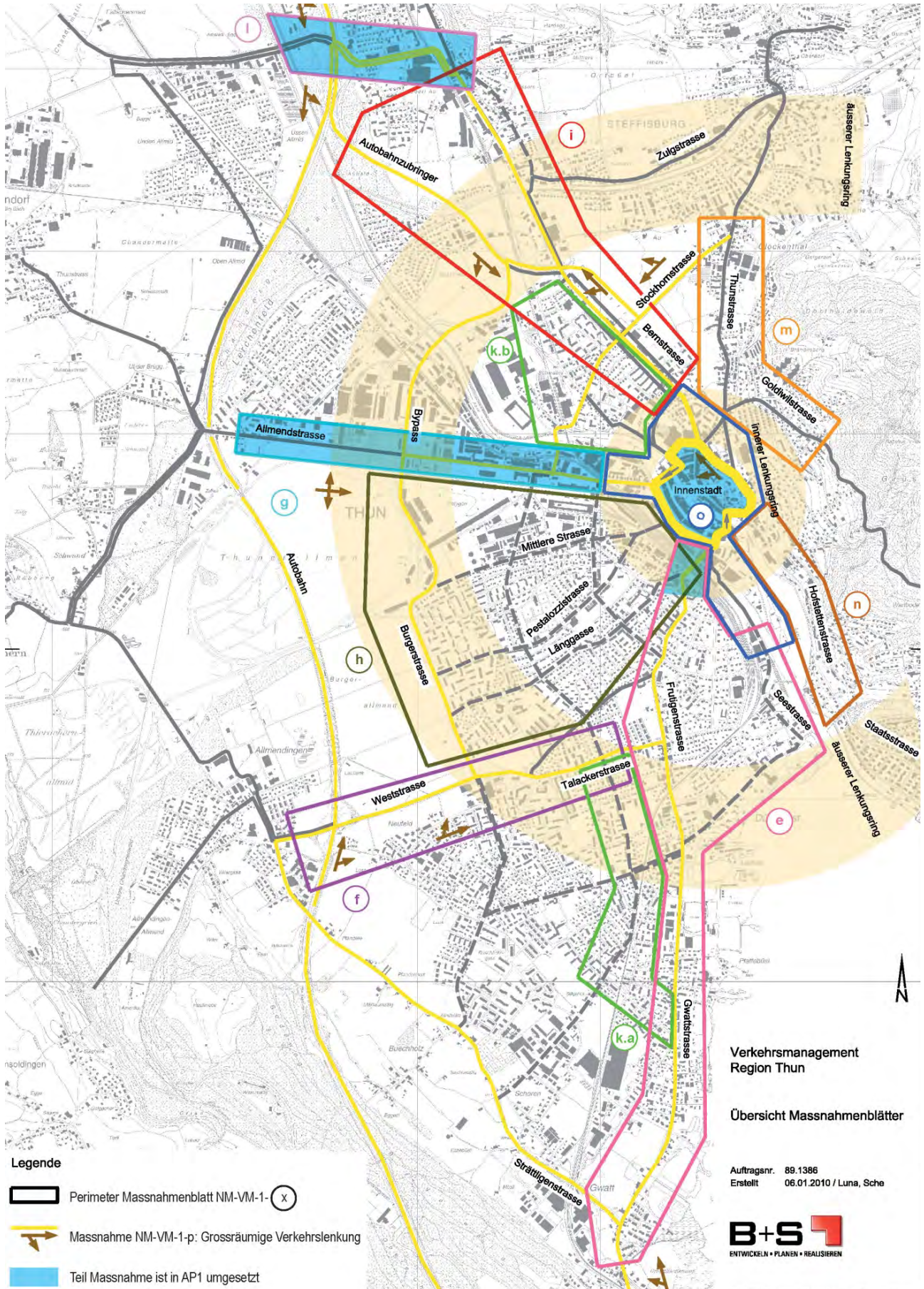
Gesamtkonzept

Auftragsnr. 88.1386
Erstellt 06.01.2010 / Luna, Sche

B+S
ENTWICKELN • PLANEN • REALISIEREN

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 ₃	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 Parkierungsanlagen 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
Siedlung					
	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

Motorisierter Individualverkehr					
	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

Öffentlicher Verkehr					
	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)			

Langsamverkehr					
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. Rosh

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

Staubli

[Signature]

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

[Signature]

26. April 2017

