

---

# Agglomerationsprogramm V+S Thun

## 3. Generation

### Teil I: Bericht

Bestandteil des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Thun Oberland-West (RGSK TOW) der 2. Generation

Entwicklungsraum Thun

---

Thun, 8. Dezember 2016



## Impressum

**Auftraggeber:** Entwicklungsraum Thun

**Projektleitung:** Manuela Gebert, Entwicklungsraum Thun (ERT) (Vorsitz)  
Beat Michel, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kt. Bern (AGR)  
Markus Wyss, Kreisoberingenieur, Oberingenieurkreis I (OIK I)  
Bruno Meier, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kt. Bern (AÖV)  
Thomas Jenne, Planungsamt Stadt Thun

**Projektmanagement:** Alpgis AG, Fliederweg 11, 3600 Thun  
Emanuel Buchs

**Auftragnehmende:** Verkehr:  
ARGE Metron Bern AG, Neuengasse 43, 3001 Bern  
Rundum mobil GmbH, Obere Hauptgasse 20, 3600 Thun  
Monika Saxer, Antje Neumann / Gerhard Schuster  
Siedlung:  
Alpgis AG, Fliederweg 11, 3600 Thun  
Emanuel Buchs, Seraina Ziörjen

## Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>8</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung.....</b>	<b>11</b>
1.1	Herkunft und Ausrichtung des Agglomerationsprogramms .....	11
1.1.1	Die Agglomerationspolitik des Bundes von 2001.....	11
1.1.2	Zukunft der Agglomerationspolitik .....	11
1.1.3	Agglomerationsprogramm V+S Thun 3. Generation.....	11
1.2	Rechtlicher Rahmen des Agglomerationsprogramms .....	12
1.2.1	Infrastrukturfonds und Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds .....	12
1.2.2	Revidiertes Raumplanungsgesetz .....	13
1.3	Übergeordnete Rahmenbedingungen und Planungsinstrumente.....	13
1.3.1	Nationale Grundlagen .....	13
1.3.2	Kantonale Grundlagen .....	14
1.3.3	Regionale Grundlagen.....	15
1.4	Bezug zum RGSK TOW der 2. Generation (2016).....	16
<b>2</b>	<b>Organisation .....</b>	<b>18</b>
2.1	Trägerschaft .....	18
2.1.1	Organisationsstruktur .....	18
2.1.2	Zuständigkeiten.....	18
2.2	Partizipation .....	19
2.2.1	Mitwirkung RGSK TOW .....	19
2.2.2	Kommission WRT .....	20
2.2.3	Controlling Gruppe.....	20
<b>3</b>	<b>Grossräumige Entwicklung .....</b>	<b>21</b>
3.1	Entwicklungen in Thun Nord.....	22
3.1.1	Bypass Thun Nord .....	22
3.1.2	Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord .....	25
3.1.3	ESP Bahnhof Steffisburg.....	27
3.1.4	Entwicklungen Ortskern Steffisburg .....	28
3.2	Entwicklungen in Thun Süd-West .....	29
3.2.1	Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd.....	29
3.3	Entwicklungen im Zentrum .....	31
3.3.1	ESP Bahnhof Thun .....	31
3.3.2	Regionales Entwicklungsgebiet Bahnhof Thun West .....	31
3.4	Entwicklungen Spiez.....	32
3.4.1	Umgestaltungen im Ortskern.....	32
3.4.2	Regionales Entwicklungsgebiet Kandergrien Spiez .....	33

3.5	Entwicklungen im öffentlichen Verkehr.....	34
<b>4</b>	<b>Analyse IST-Zustand .....</b>	<b>35</b>
4.1	Allgemeine Angaben .....	35
4.1.1	Perimeter des Agglomerationsprogramms.....	35
4.1.2	Gebietskörperschaften und Zusammenarbeitsstruktur.....	36
4.2	Gesamtentwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr.....	37
4.2.1	Geomorphologische Voraussetzungen .....	37
4.2.2	Entwicklung.....	38
4.3	Landschaftsstruktur und Umweltsituation .....	39
4.3.1	Landschafts- und Freiraumstruktur .....	39
4.3.2	Landschaftsschutz und -planung.....	40
4.3.3	Vernetzung und Landschaftsqualität .....	42
4.3.4	Kulturlandschutz .....	43
4.3.5	Umweltsituation .....	44
4.4	Siedlung.....	46
4.4.1	Räumliche Gliederung der Agglomeration.....	46
4.4.2	Flächenaufteilung der Agglomeration .....	47
4.4.3	Bevölkerungsentwicklung .....	48
4.4.4	Demografischer Wandel .....	48
4.4.5	Beschäftigungsentwicklung.....	49
4.4.6	Bevölkerungs- und Beschäftigungskonzentrationen .....	51
4.4.7	Wohnungsbestand und –markt .....	51
4.4.8	Baulandreserven und Verdichtungspotentiale .....	52
4.4.9	Entwicklungsschwerpunkte .....	53
4.4.10	Verkehrsentensive Standorte .....	53
4.5	Verkehr.....	56
4.5.1	Agglomerationsvergleich .....	56
4.5.2	Mobilitätsverhalten und - beeinflussung.....	58
4.5.3	Struktur, Kapazität und Auslastung des Strassennetzes .....	62
4.5.4	Struktur, Angebot und Nachfrage des öffentlichen Verkehrssystems.....	66
4.5.5	Fuss- und Veloverkehr .....	73
4.5.6	Kombinierte Mobilität / Mobilitätsmanagement .....	76
4.5.7	Schwachstellen im Bereich subjektiver und objektiver Verkehrssicherheit .....	76
<b>5</b>	<b>Analyse Referenzzustand 2030 .....</b>	<b>81</b>
5.1	Entwicklungstrends.....	81
5.1.1	Bevölkerungsentwicklung bis 2030.....	81
5.1.2	Entwicklung Beschäftigte bis 2030.....	83
5.1.3	Flächenbedarf für Wohnen .....	84
5.1.4	Flächenbedarf für Arbeiten.....	85
5.1.5	Zunahme Mobilität Schweizerischer Personenverkehr .....	85

5.2	Räumliche Auswirkungen.....	86
5.2.1	Zunehmender Pendlerverkehr.....	86
5.2.2	Wachstum nach innen.....	86
5.2.3	Druck auf Natur und Landschaft.....	86
5.2.4	Strassenraum / Motorisierter Verkehr.....	88
5.2.5	Öffentlicher Verkehr.....	90
5.2.6	Fuss- und Veloverkehr und Kombinierte Mobilität.....	95
<b>6</b>	<b>SWOT-Analyse und Handlungsbedarf.....</b>	<b>97</b>
6.1	SWOT-Analyse.....	97
6.2	Handlungsbedarf.....	99
6.2.1	Handlungsbedarf im Bereich Siedlung.....	99
6.2.2	Handlungsbedarf im Bereich Verkehr.....	100
<b>7</b>	<b>Strategie.....</b>	<b>101</b>
7.1	Einordnung in übergeordnete Strategien.....	101
7.1.1	Kantonale Strategien.....	101
7.1.2	Regionale Strategien.....	102
7.2	Zielsetzungen für die Agglomeration Thun.....	103
7.2.1	Entwicklungsziele.....	103
7.2.2	Zielsetzungen zu MOCA-Indikatoren.....	104
7.3	Zukunftsbild (Räumliches Entwicklungsleitbild Agglomeration Thun).....	106
7.4	Teilstrategie Siedlung und Landschaft.....	108
7.4.1	Zentralitätsstruktur.....	108
7.4.2	Zukünftige Struktur des Siedlungsgebiets.....	108
7.4.3	Siedlungsprägende Grünstrukturen.....	109
7.5	Teilstrategie Verkehr.....	110
7.5.1	Grundsatz Abstimmung von Siedlung und Verkehr.....	110
7.5.2	Struktur des künftigen Strassennetzes.....	111
7.5.3	Struktur des künftigen öffentlichen Verkehrs.....	112
7.5.4	Langfristige ÖV-Vision.....	113
7.5.5	Verkehrsträgerübergreifende Strategie.....	115
<b>8</b>	<b>Umsetzungsreporting.....</b>	<b>116</b>
8.1	Ziele, Vorgehen und Aufbau.....	116
8.2	Gesamtüberblick.....	116
8.3	Umsetzungsstand Siedlung und Landschaft.....	117
8.3.1	Überblick.....	117
8.3.2	Koordination Orts- und Siedlungsplanung.....	117
8.3.3	Siedlungsentwicklung nach innen.....	120
8.3.4	Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.....	123
8.3.5	Naturschutz und Landschaftsentwicklung.....	127

8.4	Umsetzungsstand Verkehr .....	128
8.4.1	Übersicht .....	128
8.4.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Verkehrsmanagement .....	129
8.4.3	Öffentlicher Verkehr (ÖV) .....	134
8.4.4	Langsamverkehr (LV) .....	136
8.4.5	Kombinierte Mobilität .....	138
<b>9</b>	<b>Massnahmen .....</b>	<b>139</b>
9.1	Herleitung .....	139
9.2	Weiterführung der bestehenden Massnahmen .....	139
9.2.1	Massnahmen Siedlung .....	139
9.2.2	Massnahmen Landschaft .....	141
9.2.3	Massnahmen Verkehr .....	142
9.3	Neue Massnahmen AP V+S 3. Generation .....	149
9.3.1	Siedlung und Landschaft .....	149
9.3.2	Verkehr .....	150
9.4	Wirkungsanalyse und Priorisierung .....	151
9.4.1	Wirkungsanalyse .....	151
9.4.2	Zeithorizont und Priorisierung .....	155
9.4.3	Kosten-Nutzen-Verhältnis Verkehrsmassnahmen .....	160
	Anhang .....	161
	Abbildungsverzeichnis .....	163
	Tabellenverzeichnis .....	166
	Abkürzungsverzeichnis .....	167

## 0 Zusammenfassung

### Einleitung

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Thun der 3. Generation (AP 3) stützt sich auf die Agglomerationspolitik des Bundes.

Die Rechtsgrundlagen bilden die Bundesverfassung (BV), das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (IFG), die Änderungen des Gesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG), und dessen Verordnung (MinVV). Der Infrastrukturfonds soll zukünftig durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) abgelöst werden. Allerdings entscheidet das Stimmvolk erst nach der Einreichung des AP 3 über dessen Einführung. Dies bedeutet, dass die Mitfinanzierung der AP 3 zum Zeitpunkt der Abgabe nicht gesichert ist.

Vor dem unsicheren finanziellen Hintergrund strebt die Agglomeration Thun mit dem AP 3 eine Weiterführung und Konsolidierung der AP V+S der ersten (AP 1) und zweiten Generation (AP 2) an. Thematisch steht die Optimierung der bisherigen Koordination der Politikbereiche Verkehr und Siedlungsentwicklung im Vordergrund.

Als Grundlagen dienten in erster Linie das AP 1 und 2 bzw. das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West 1. Generation (RGSK 1), der Richtplan des Kantons Bern und weitere kantonale und regionale Konzepte und Richtpläne.

### Organisation

Die Trägerschaft des AP 3 ist der Entwicklungsraum Thun ERT. Die Projektleitung besteht aus Vertretern des Kantons, der Stadt Thun sowie der Geschäftsführerin des Entwicklungsraums Thun.

Das Planungsteam setzt sich aus Fachpersonen in den Bereichen Projektmanagement, Raum- und Verkehrsplanung zusammen.

Die Partizipation auf Stufe Bevölkerung erfolgte durch eine öffentliche Mitwirkung während der Erarbeitung des RGSK 2. Generation (RGSK 2). Die Rückmeldungen aus der breiten RGSK-Mitwirkung wurden im AP 3 berücksichtigt. Im Rahmen der Erarbeitung des AP 3 wurden auf Stufe Verwaltung die Bauverwalter (Controllinggruppe) und auf Stufe Politik die Gemeindepräsidenten oder Gemeinderäte des entsprechenden Ressorts (Kommission WRT) beigezogen.

### Grossräumige Entwicklung

Die Entwicklung der Agglomeration konzentriert sich aktuell vor allem auf den Raum Thun-Nord / Steffisburg, wo mit dem Bypass Thun Nord die Kernmassnahme aus dem AP 1 umgesetzt wird. Der Bypass soll 2018 zusammen mit einem Paket von flankierenden Massnahmen in Betrieb genommen werden. Darum herum soll eine konzentrierte Siedlungsentwicklung, insbesondere zur Ansiedlung von neuen Arbeitsnutzungen erfolgen. Diese Ziele werden mit den beiden kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) Thun Nord und Bahnhof Steffisburg verfolgt. Weitere Hotspots der Entwicklung sind das Gebiet rund um den Bahnhof Thun, das teilweise zum Perimeter des kantonalen ESP's Thun Bahnhof gehört, sowie der Raum Thun Süd. Kleinere Entwicklungen erfolgen in den Ortskernen von Steffisburg und Spiez. Durch die Einführung des Bypasses ergeben sich zudem neue Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs (ÖV).

### Analyse IST-Zustand

Die Agglomeration Thun besteht aus zehn zum Teil sehr unterschiedlichen Gemeinden. Der heterogene Raum besticht durch eine einzigartige Landschaft und eine hohe Siedlungsqualität, was viele Zuzüger anlockt.

Durch den rasanten Bevölkerungsanstieg der letzten Jahrzehnte und die vergleichsweise tiefe Beschäftigungsdichte, wurden die Verkehrsinfrastrukturen, insbesondere auf den Innenstadtquerungen der Stadt Thun, durch die zunehmenden Pendlerströme immer stärker belastet und sind zum Teil an den Belastungsgrenzen angelangt. An dieser Tatsache konnte auch der öffentliche Verkehr nichts ändern, obwohl dieser in der Agglomera-

tion Thun eine hohe Nachfrage erfährt und nur noch vereinzelt Schwachstellen in der ÖV-Erschliessung bestehen. Im Bereich Langsamverkehr verfügt die Region aufgrund der Topografie und der kurzen Distanzen noch über grosse Potentiale, insbesondere durch die steigende Verbreitung der E-Bikes. Die Analyse der Unfallschwerpunkte und Schwachstellen im Strassennetz der Agglomeration hat aufgezeigt, wo noch Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit und -verträglichkeit bestehen.

Im Bereich Siedlung werden die Veränderungen im Zuge der RPG-Revision zu einem Paradigmenwechsel führen. Einzonungen sind aufgrund der restriktiven Bestimmungen zur Ermittlung des Baulandbedarfs und zur Beanspruchung von Fruchtfolgefächern (FFF) nur noch in Ausnahmefällen möglich. Die durch das Wachstum benötigten Wohn- und Arbeitsflächen müssen somit in erster Linie durch die Siedlungsentwicklung nach innen geschaffen werden. Die Potentiale dazu sind vorhanden.

### Analyse Referenzzustand 2030

Gemäss den konsultierten Prognosen ist davon auszugehen, dass sich die Entwicklung der letzten Jahre bis 2030 in einem ähnlichen Rahmen fortsetzen wird. Der Richtplan des Kantons Bern gibt ein Wachstumsziel von rund 11% bzw. 10'500 neuen Einwohnern vor. Die Beschäftigten sollen sich ungefähr im gleichen Mass entwickeln, was eine eher optimistische Zielsetzung sein dürfte. Ohnehin wird die Ungleichheit von Bevölkerung und Beschäftigten zumindest gleich bleiben oder sich gar verstärken. Dadurch und durch die prognostizierte Verkehrszunahme werden auch die Pendlerströme weiter zunehmen und die Verkehrsinfrastruktur wird zu Spitzenzeiten noch stärker belastet. Eine weitere Herausforderung für die Raumplanung in der Region wird es sein, die benötigten Wohn- und Arbeitsflächen durch Wachstum nach innen bereitzustellen. Gleichzeitig muss darauf geachtet werden, dass eine hohe Siedlungs- und Aussenraumqualität erreicht wird und dass die zunehmende Dichte nicht zu einem übermässigen Erholungsdruck an den Siedlungsändern führt.

### SWOT-Analyse und Handlungsbedarf

Die SWOT-Analyse drückt die Erkenntnisse aus der Analyse aus. Bei den Stärken stehen die überragende Landschaftsqualität der Region sowie die hervorragende Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz heraus. Erfreulich sind auch die mehrheitlich gute ÖV-Erschliessung der Wohn- und Arbeitsquartiere sowie die funktionierende überkommunale Zusammenarbeit zu unterschiedlichen Themen (z.B. Verkehrsentwicklung) innerhalb der Agglomeration. Als Schwächen können die geringe Beschäftigungsdichte sowie der Verkehr in der Innenstadt im Zusammenhang mit dem strassengebundenen ÖV bezeichnet werden. Ebenfalls ist die Siedlungsdichte relativ gering. Chancen bieten sich vor allem in der positiven Bevölkerungsentwicklung und den vorhandenen Potentialen zur Siedlungsentwicklung nach innen. Aus wirtschaftlicher Sicht bieten die kantonalen ESP's entlang des Bypass Thun Nord neue Möglichkeiten. Falls die wirtschaftliche Weiterentwicklung ausbleibt, droht die Entwicklung zur Pendlerregion. Dies ist neben einem möglichen Scheitern der Siedlungsentwicklung nach innen (z.B. durch mangelnde Akzeptanz, fehlende Verfügbarkeiten) das grösste Risiko, dem die Agglomeration Thun ausgesetzt ist.

Der Handlungsbedarf im Bereich Siedlung besteht somit im Wesentlichen in der Schaffung von Verfügbarkeiten und der Sensibilisierung der Bevölkerung für die Siedlungsentwicklung nach innen sowie der Sicherstellung einer hohen Qualität bei deren Umsetzung, insbesondere im Bereich der Grün- und Freiräume. Zudem soll die wirtschaftliche Entwicklung gefördert werden, indem regionale Arbeitszonen an Standorten mit einer optimalen Erschliessung entwickelt werden. Im Bereich Verkehr besteht die Hauptherausforderung darin, die Angebote im ÖV und LV zu verbessern, um den zusätzlichen Verkehr möglichst gut auf diese Verkehrsträger zu verteilen. Dies verlangt auch die Städte-Initiative der Stadt Thun. Ebenfalls besteht punktuell Handlungsbedarf zur Sanierung von Unfallschwerpunkten sowie zur Verbesserung der Verkehrsverträglichkeit.

### Strategie

Die Ziele und Strategien orientieren sich an den übergeordneten Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan und sind durch das RGSK TOW in einem grösseren Raum regional abgestimmt. Die Agglomeration Thun erfüllt eine Doppelfunktion, indem sie einerseits die Versorgung der alpinen und voralpinen Gebiete im Oberland übernimmt und für sie als Wohn- und Arbeitsstandort dient. Andererseits dient sie aufgrund der hohen Lebensquali-

tät als Wohnstandort für Leute, die in Bern arbeiten. Durch die Förderung von Arbeitsplätzen soll verhindert werden, dass die Abhängigkeit bezüglich der Arbeitsplätze zu Bern zu gross wird. Die Stadt Thun soll im Sinne des kantonalen Richtplans als kantonales Zentrum gestärkt werden.

Damit die Verkehrsentwicklung erträglich bleibt, soll die Siedlungsentwicklung, in erster Linie durch Verdichtung nach innen, konzentriert an geeigneten Standorten stattfinden. Geeignete Areale mit Umstrukturierungspotential und guter Erschliessung sollen umgezont und umgenutzt werden. Die Versorgung mit Dienstleistungen wird durch das Regionszentrum, die Stadteil- und Ortszentren, sowie die Kleinzentren sichergestellt. Der Qualität wird bei der Verdichtung ein hoher Stellenwert beigemessen.

In den ländlichen Räumen soll kein Wachstum, sondern lediglich eine Konsolidierung des bestehenden Siedlungsraums stattfinden. Dadurch sollen die umliegenden Natur- und Landschaftsräume erhalten und die Möglichkeit für deren Weiterentwicklung aufrechterhalten werden.

Um den wachsenden Pendlerströmen gerecht zu werden, ohne an Attraktivität zu verlieren, braucht die Agglomeration Thun ein effizientes, funktionsfähiges und verträgliches Verkehrssystem mit einem optimalen Modalsplit und sicheren Velo- und Fussverkehrsverbindungen. Dafür ist ein Bekenntnis zur urbanen Stadt und zu einem urbanen Modal Split (mehr ÖV, mehr LV gegenüber weniger MIV) unabkömmlich. Zudem müssen die Wege auf das übergeordnete Verkehrsnetz möglichst kurz gehalten werden.

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr soll nach den Grundsätzen aus der Gesamtverkehrsstudie bzw. der ersten beiden AP erfolgen. Durch raumplanerische und nachfragedämpfende Massnahmen soll Verkehr vermeiden werden. Durch Attraktivitätssteigerungen des ÖV und LV soll der Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagert und durch geregelte Verkehrsabläufe verträglich gestaltet werden.

### Umsetzungsreporting

Beim Umsetzungscontrolling zeigte sich, dass die Planung und Realisierung bei den meisten Massnahmen auf Kurs ist. Es zeigte sich jedoch auch, dass die Umsetzung, insbesondere im Bereich Verkehr, mit grossen Herausforderungen verbunden ist. Der hohe Koordinationsaufwand, die langen Planungsprozesse und politische Unwägbarkeiten machen den Massnahmenträgern bei der Umsetzung zu schaffen. Im Sog der Umsetzung des Bypass Thun Nord als Kernmassnahme des AP 1 lag der Fokus des Kantons, der Stadt Thun und der Gemeinde Steffisburg auf der zeitgerechten Vorbereitung und Realisierung der flankierenden Massnahmen.

Im Bereich Siedlung war die Unsicherheit aufgrund der RPG-Revision und der darauf folgenden Anpassungen des kantonalen Richtplans und des Baugesetzes spürbar. Grössere Aktivitäten blieben deshalb aus. Der Fokus lag auf der Erarbeitung von Grundlagen zur Siedlungsentwicklung nach innen und auf deren Umsetzung.

### Massnahmen

Bei den Massnahmen handelt es sich grösstenteils um Weiterführungen bzw. -entwicklungen aus den vorhergehenden Programmen der 1. und 2. Generation. Mit den wenigen neuen Massnahmen im AP 3 werden Lücken geschlossen und Aufträge aus übergeordneten Instrumenten integriert. Im Bereich Siedlung und Landschaft liegt der Fokus auf den Themen Siedlungsentwicklung nach innen, Koordination der Siedlungs- und Ortsplanung, der Schaffung von konzentrierten Wohn- und Arbeitsgebieten an geeigneten Lagen sowie dem Schutz der Landschaft durch Siedlungsbegrenzungen und Landschaftsschongebiete. Neu aufgenommen wurden die Themen Sport, Freizeit und Tourismus, der öffentliche Raum (siedlungsbezogene Grün- und Freiräume) sowie das Einpassen von Bauten in die Landschaft.

Im Bereich Verkehr sind die Massnahmen in die Themen motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Fuss- und Veloverkehr (LV), die kombinierte Mobilität (KM) und nachfrageorientierte Massnahmen (NM) gegliedert. Neu dazugekommen sind im AP 3 Massnahmen zur Behebung von Unfallschwerpunkten sowie einzelne Massnahmen zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs.

Die Massnahmen wurden hinsichtlich der Zielerreichung des Programms auf ihre Wirksamkeit überprüft und entsprechend ihrer Wichtigkeit, einer Kosten-/Nutzenabwägung, dem Reifegrad und dem Umsetzungshorizont priorisiert.

## 1 Einleitung

### 1.1 Herkunft und Ausrichtung des Agglomerationsprogramms

#### 1.1.1 Die Agglomerationspolitik des Bundes von 2001

Als Reaktion auf die vielfältigen Probleme der Kernstädte und Agglomerationen in den 90er-Jahren wurde 2001 die Agglomerationspolitik lanciert. Das starke Wachstum hatte dazu geführt, dass die Städte und Agglomerationen nicht mehr in der Lage waren, ihre Herausforderungen (z.B. Stadtflucht, Suburbanisierung, Zersiedelung, Verkehrs- und Umweltprobleme etc.) im Alleingang zu lösen. Gleichzeitig kam eine Expertengruppe des Bundesrats zum Schluss, dass das hohe Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen nur bewältigt werden kann, wenn der Bund die Projekte der Kantone und Gemeinden vermehrt unterstützt.

Durch die Einführung der Agglomerationspolitik ist es gelungen, die Zusammenarbeit in den Agglomerationen sowie zwischen Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden zu verbessern. Dies ist insbesondere ein Verdienst des Infrastrukturfonds (IF) und der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung (AP V+S) als wichtigste und bekannteste Instrumente der Agglomerationspolitik. Durch deren Einführung konnte die Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung verbessert werden.

#### 1.1.2 Zukunft der Agglomerationspolitik

Aufgrund der positiven Entwicklungen in den Agglomerationen hat der Bund 2011 beschlossen, die Agglomerationspolitik fortzuführen. Die weiterentwickelte Agglomerationspolitik 2016+ wurde im Februar 2015, gleichzeitig mit der neu erarbeiteten Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete, durch den Bundesrat verabschiedet. Mit verschiedenen Massnahmen sollen Städte, ländliche Räume und Berggebiete beim Vorantreiben einer kohärenteren Raumentwicklung unterstützt werden. Von grosser Bedeutung ist die unbefristete Weiterführung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung. Da die bisher dazu vorgesehenen Mittel aus dem Infrastrukturfonds fast ausgeschöpft sind, soll künftig der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) die Finanzierung sicherstellen.

Der neue Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ist eine Erweiterung des bestehenden Infrastrukturfonds. Mit den entsprechenden Geldern wurden bis jetzt die Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz, die Fertigstellung des Netzes, Verkehrsinfrastrukturen in Städten sowie Hauptstrassen in Berg- und Randregionen finanziert. Künftig sollen auch Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen über den Fonds bezahlt werden. Zudem soll der NAF Reserven bilden können. Im Gegenzug darf er sich nicht verschulden. Die NAF-Vorlage wurde im Frühjahr 2016 im Ständerat behandelt. Als nächstes befasst sich die vorberatende Kommission des Nationalrates damit. Das Stimmvolk wird erst nach der Einreichung der AP 3 über die Einführung des NAF entscheiden. Dies bedeutet, dass die Mitfinanzierung der AP 3 zum Zeitpunkt der Abgabe nicht gesichert ist.

#### 1.1.3 Agglomerationsprogramm V+S Thun 3. Generation

Vor dem unsicheren finanziellen Hintergrund strebt die Agglomeration Thun mit dem AP 3 eine Weiterführung und Konsolidierung der AP V+S der ersten (AP 1) und zweiten Generation (AP 2) an (vgl. Kap. 1.3.3). Thematisch steht die Optimierung der bisherigen Koordination der Politikbereiche Verkehr und Siedlungsentwicklung im Vordergrund. Sofern diese für die beiden Bereiche von Bedeutung ist, werden auch andere Themen – insbesondere im Bereich der siedlungsbezogenen Landschaftsplanung – einbezogen.

Im Bereich Siedlung wird der Fokus auf die Anpassung des Programms an den neuen kantonalen Richtplan gelegt. Dieser fordert eine konsequente Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die inneren Reserven. Der

Bedarf für Neueinzonungen wird stark eingeschränkt und die neuen Bestimmungen zum Kulturlandschutz sind derart einschneidend, dass Einzonungen in Fruchtfolgeflächen nur noch in Ausnahmefällen oder bei einer gleichzeitigen Kompensation der beanspruchten Flächen möglich sind. Bereits im AP 2 wurden die Weichen für eine erfolgsversprechende Siedlungsentwicklung nach innen gestellt, indem beispielsweise Umstrukturierungsgebiete, Wohn- und Arbeitsschwerpunkte ausgeschieden und strenge Kriterien (z.B. betr. ÖV-Erschliessung) für grössere Einzonungen definiert wurden. Diese Ansätze werden im AP 3 gezielt ergänzt und weiterentwickelt.

Im Bereich Verkehr steht die Identifikation und Behandlung der Unfallschwerpunkte im Vordergrund. Zudem werden die Bestimmungen aus dem neuen kantonalen Sachplan Veloverkehr integriert. Ansonsten liegt der Fokus auf der zeitgerechten Umsetzung der Massnahmen aus den AP 1 und 2. Die Kernmassnahme aus dem AP 1, der Bypass Thun Nord, soll Mitte 2018 in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig erfolgt die Inbetriebnahme eines Assortiments von flankierenden Massnahmen. Weitere Themen, die im AP 3 behandelt werden sind die Städteinitiative zur Förderung des ÖV's und des Langsamverkehrs, die in der Stadt Thun angenommen wurde und deren Umsetzung aktuell politisch diskutiert wird, sowie die Weiterentwicklung des strassengebundenen ÖV's in der Agglomeration Thun, die im Moment im Rahmen einer Studie untersucht wird. Ergebnisse und Massnahmen dazu sind im AP V+S Thun der 4. Generation (AP 4) zu erwarten.

## 1.2 Rechtlicher Rahmen des Agglomerationsprogramms

### 1.2.1 Infrastrukturfonds und Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds

Der Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen ist das Finanzinstrument, mit dem der Bund die Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen im Rahmen der dringenden Projekte sowie der Agglomerationsprogramme der ersten und der zweiten Generation mitfinanziert hat. Er basiert auf einer Reorganisation der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und wird mit einem Teil der zweckgebundenen Erträge aus der Mineralölsteuer und der Autobahnvignette sowie deren Reserve alimentiert.

Der Gesamtkredit in der Höhe von 20,8 Milliarden Franken wird von der Bundesversammlung in Perioden freigegeben:

- Freigabe ab 2008: Gleichzeitig mit der Einführung des Infrastrukturfonds hat die Bundesversammlung Mittel für die erste Periode freigegeben (11,86 Milliarden Franken). Sie dienen zur raschen Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, für dringende und baureife Projekte im Agglomerationsverkehr sowie die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen.
- Freigabe ab 2011: Im September 2010 hat die Bundesversammlung für die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der ersten Generation weitere 1,5 Milliarden Franken freigegeben.
- Freigabe ab 2015: Im September 2014 hat die Bundesversammlung weitere 1,7 Milliarden Franken für die Umsetzung der zweiten Generation Agglomerationsprogramme freigegeben.

Die Mittel des Infrastrukturfonds sind mittlerweile praktisch ausgeschöpft. Für die AP V+S der dritten und vierten Generation verbleiben noch rund 230 Millionen Franken. Diese Mittel reichen bei weitem nicht aus, um trotz strenger Priorisierung durch den Bund den Bedürfnissen der Agglomerationen Rechnung tragen zu können.

Der Bund beabsichtigt deshalb, die heute noch gültige Gesetzgebung zum Infrastrukturfonds (IF) zukünftig durch die Gesetzgebung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) abzulösen (vgl. Kap. 1.1.2). Die noch vorhandenen Mittel im IF sollen anteilmässig in den NAF und die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) überwiesen werden. Die Haupteinnahmequellen des NAF werden auf Verfassungsstufe festgelegt und die Fondseinlagen werden dem NAF über die Bundesrechnung direkt zugewiesen:

- 100 Prozent des Reinertrags des Mineralölsteuerzuschlags (bestehende Einnahmen);

- 100 Prozent des Reinertrags der Nationalstrassenabgabe (bestehende Einnahmen);
- in der Regel 100 Prozent des Reinertrags der Automobilsteuer (bestehende Einnahmen, jedoch neu zweckgebunden);
- 100 Prozent des Reinertrags aus der Abgabe auf Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechniken (neue Einnahmen);
- Anteil an der zweckgebundenen Mineralölsteuer (bestehende Einnahmen) ab zirka 2030;
- übrige vom Gesetzgeber zweckgebundene Einnahmen (bspw. die CO<sub>2</sub>-Sanktionsabgabe, die heute gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz vom 23. Dezember 2011 für den IF vorgesehen ist).

Der Fonds soll seine gesetzliche Verankerung im Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) finden. Wichtige Bestimmungen finden sich aber auch im MinVG und der MinVV. Es ist zum heutigen Zeitpunkt noch offen, ob und wann der NAF in Kraft treten wird.

### 1.2.2 Revidiertes Raumplanungsgesetz

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

Das revidierte RPG definiert neu in Artikel 8a die Mindestinhalte der kantonalen Richtpläne im Bereich Siedlung. Gefordert sind Festlegungen zu:

- Grösse und Verteilung der Siedlungsfläche sowie regionale Abstimmung ihrer Erweiterungen
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen
- Sicherstellung der Bauzonendimensionierung nach Art. 15 RPG
- Stärkung der Siedlungserneuerung.

Dies wirkt sich auch auf die Inhalte der Agglomerationsprogramme aus. Es wird eine noch engere Abstimmung mit der kantonalen Richtplanung notwendig.

## 1.3 Übergeordnete Rahmenbedingungen und Planungsinstrumente

Das AP V+S Thun der 3. Generation berücksichtigt die gesetzlichen Grundlagen und ist auf die übergeordneten Planungsinstrumente, allen voran den kantonalen Richtplan, abgestimmt. Hier eine unvollständige Übersicht über die wichtigsten Richtpläne und Konzepte, die bei der Erarbeitung des AP V+S als Grundlage dienen:

### 1.3.1 Nationale Grundlagen

#### Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) Ausbauschritte 2025 und 2030

Mit dem Bundesbeschluss über den Bahn-Ausbau Schritt 2025 (STEP 2025) wurde der Kapazitätsausbau zwischen Gümligen und Münsingen beschlossen.

Das BAV plant zurzeit den Ausbauschritt 2030/35 in zwei Varianten. Einerseits ein Ausbau mit Projekten für rund 7 Milliarden Franken, welche bis 2030 umgesetzt werden sollen (Strategisches Entwicklungsprogramm, STEP 2030) und andererseits eine zweite Variante für rund 12 Milliarden Franken bis 2035. Die Finanzierung läuft über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes. Der Bundesrat wird 2017 die Vernehmlassungsvorlage

zum nächsten Bahn-Ausbauschritt verabschieden. Ende 2018 folgt die Botschaft zuhanden des Parlaments, ab 2019 wird der Ausbauschnitt im Parlament beraten.

Das BAV hat 2014 die Kantone aufgefordert, ihre Angebotsvorstellungen innerhalb der interüberkantonalen Planungsregionen einzubringen. Der Planungsraum Bern – Oberland ist der Planungsregion Westschweiz zugeordnet. Im Hintergrundbericht „STEP Ausbauschnitt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern: Planungsraum Bern – Oberland“ des AÖV (2014) sind die folgenden Konzepte aus dem Perimeter der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West aufgeführt.

- BE-01: Zusatzzüge bei der S1 Bern – Thun in Hauptverkehrszeiten
- BE-02: Ergänzende Angebote des Fern- und Regionalverkehrs im Aaretal und ins Berner Oberland
- BE-03: Durchgehender Studentakt beim RE zwischen Spiez und Zweisimmen
- BE-17: Rollmaterialanpassung zwischen Burgdorf und Thun
- BE-20: Neue Haltestelle Thun-Nord

### Erneuerung A6 Rubigen – Thun – Spiez (RUTS)

Der A6-Autobahnabschnitt Rubigen - Thun – Spiez (RUTS) wird nach 40-jähriger Betriebszeit gesamterneuert und den aktuellen Normen bezüglich Sicherheit, Umweltschutz und Dimensionierung angepasst. Neben der Erneuerung des Strassenkörpers und des Deckbelags, werden auch Instandsetzungs- und Sanierungsarbeiten an Brücken, Mauern, Tunneln und Unter-/Überführungen durchgeführt sowie Lärmschutzmassnahmen realisiert. Die Durchführung erfolgt im Rahmen einer "rollenden Sanierung" von 2015 bis 2024 in Etappen. Zu den Arbeiten gehören die Sanierung des Allmendtunnels (2015-2020 inkl. Vorbereitungsarbeiten) sowie der Ausbau der Autobahnschlüsse Thun Nord (2019-2020) und Thun Süd (2018).

## 1.3.2 Kantonale Grundlagen

### Richtplan 2030 Kanton Bern (2015)

Nach dem Bundesgesetz über die Raumplanung ist der kantonale Richtplan das Hauptinstrument der kantonalen Raumplanung (Art. 6 bis 12). Er soll die Gesetzesaufträge von Bund und Kanton so umsetzen, dass bei der Ausführung von raumwirksamen Tätigkeiten und Projekten für alle Partner ein klarer Orientierungsrahmen entsteht. Der Richtplan dient als wichtiges Instrument zur Wahrnehmung der Interessenabwägung (Art. 3 RPV) zwischen verschiedenen Teilräumen und Fachbereichen. Er regelt die stufengerechte und partnerschaftliche Abstimmung der Interessen von Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden.

Im Rahmen der Umsetzung des neuen RPG wurden die Kantone aufgefordert, ihre Richtpläne zu überarbeiten. Der Richtplan 2030 des Kantons Bern wurde vom Regierungsrat am 2. September 2015 beschlossen, womit er für Kanton und Gemeinden per sofort in Kraft getreten ist. Am 14. Mai 2016 wurde er dann durch den Bundesrat genehmigt. Der neue kantonale Richtplan zielt darauf ab, die Siedlung zu konzentrieren und die Zersiedelung zu bremsen und setzt damit die Anforderungen an die kantonalen Richtpläne aus dem neuen RPG um (vgl. Kap. 1.2.2). Die wesentlichsten Änderungen im neuen Richtplan betreffen das neue Raumkonzept (vgl. Kap. 7.1) und die Verteilung der Bauzonen (vgl. Kap. 5.1) sowie die Vorgaben zum Schutz von Fruchtfolgefächern (vgl. Kap. 4.3.4).

### Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (2008)

Der verkehrsträgerübergreifenden Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern liegen die drei wichtigsten verkehrsplanerischen Lösungsansätze Verkehr "vermeiden – verlagern – verträglich abwickeln" zu Grunde. Die Strategie gilt als richtungsweisend für die langfristige Ausrichtung der Mobilitätspolitik des Kantons, indem sie sowohl Trends als auch Herausforderungen aufzeigt. Die darin formulierten Teilstrategien sind in den Grundsätzen und Massnahmen des kantonalen Richtplans integriert und stellen damit auch Vorgaben für die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) dar.

### Strassennetzplan 2014-2029

Das kantonseigene Netz umfasst über 2'100 km Strassen sowie zahlreiche Kunstbauten wie Brücken, Tunneln oder Niveauübergänge. Das Kantonsstrassennetz ergänzt das Nationalstrassennetz und stellt die Grunderschliessung der Gemeinden sicher. Es muss permanent betrieben, unterhalten und entsprechend den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft optimiert bzw. angepasst werden. Im Strassennetzplan werden die bestehenden Strassen nach ihrer Funktion kategorisiert und Veränderungen im Netz von strategischer Bedeutung definiert – dies beinhaltet u.a. Neubauten, Überführungen in anderes Eigentum und Kategorieänderungen der Strassen.

### Sachplan Veloverkehr (2014)

Der Sachplan Veloverkehr ist seit Dezember 2014 in Kraft und löste damit den kantonalen Richtplan Veloverkehr ab. Er ergänzt den kantonalen Richtplan bezüglich des Sachbereichs Veloverkehr entsprechend der Strategie B2: Den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen, indem attraktive und sichere Wegnetze geschaffen werden. Der Sachplan fokussiert auf die Bedeutung der einzelnen Netzteile für den Veloverkehr und setzt damit Prioritäten bei jenen Routen, wo eine grosse Wirkung für den Veloverkehr zu erwarten ist. Behandelt werden Routen für den Alltags- sowie für den Freizeitverkehr, welche sich gegenseitig ergänzen. Aufgezeigt werden neben dem Veloroutennetz auch Korridore, in denen die definitive Routenführung noch zu bestimmen ist sowie physische und qualitative Netzlücken auf Veloalltagsrouten.

### Velokonzept Thun-Nord (2012)

Das Velokonzept Thun Nord fokussiert auf die qualitative und quantitative Velo-Erreichbarkeit der Stadt Thun mit den Gemeinden Kiesen, Uttigen, Heimberg, Uetendorf sowie dem südwestlichen Teil von Steffisburg. Da diese Gemeinden grösstenteils innerhalb von Velodistanzen liegen, stellt die Förderung des Veloverkehrs ein wichtiges Ziel dar, um den Modalsplit-Anteil massgeblich zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten zu erhöhen. Neben der Identifizierung von Netzlücken und bestehenden Problemen, werden erste Lösungsansätze und Massnahmen formuliert.

## 1.3.3 Regionale Grundlagen

### Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West RGSK TOW (2012)

Das RGSK ist ein behördenverbindliches regionales Konzept, das durch die Regionalkonferenzen im Kanton Bern erarbeitet wird. Sofern keine Regionalkonferenz besteht, ist der Kanton unter Einbezug der betroffenen Regionen für die Erarbeitung der RGSK verantwortlich. Dabei kann er den Regionen die Federführung für Teile oder sogar für die gesamte Erarbeitung übertragen. Im Falle des RGSK Thun-Oberland West überträgt er diese Kompetenz dem Entwicklungsraum Thun (ERT) unter Einbezug der Bergregionen Kandertal (KA) und Obersimmental-Saanenland (OSSA) sowie der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland West (RVK OW).

Nach Art. 98a, Abs. 1 des Baugesetzes des Kantons Bern umfasst das RGSK die Planung und gegenseitige Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlung. Gemäss Abs. 2 von Art. 98a beinhaltet das RGSK das Agglomerationsprogramm gemäss Bundesrecht. Qualitativ muss ein RGSK im Agglomerationsperimeter mindestens den gleichen Stand erreichen wie das Agglomerationsprogramm.

Das RGSK TOW der 1. Generation besteht aus folgenden Teilen:

- Entwicklungsleitbild (behördenverbindlich)
- Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr (behördenverbindlich)
- RGSK-Karten (behördenverbindlich)
- Bericht (teilweise behördenverbindlich)

Mit den RGSK 1 wurden die Ziele, Strategien und Massnahmen aus dem AP 2 also behördenverbindlich. Dies erhöhte, insbesondere im Bereich der Siedlungsentwicklung, den Druck auf die Gemeinden, die Massnahmen aus dem AP V+S im Rahmen der Ortsplanungsrevision umzusetzen. So dürfen seither z.B. keine Einzonungen grösser einer Hektare mehr vorgenommen werden, wenn Sie nicht als Vorranggebiet für eine Siedlungserweiterung im RGSK/AP vorgesehen sind. Die Vorranggebiete unterliegen strengen Kriterien bezüglich ÖV-Erschliessung, Landschaftsschutz, Fruchtfolgeflächen etc. Zudem wurden verbindliche Siedlungsbegrenzungen festgelegt. Dies hat sich bei zwischenzeitlich erfolgten Ortplanungsrevisionen bereits positiv auf die Siedlungsentwicklung ausgewirkt.

### Agglomerationsprogramme Thun 1. und 2. Generation (2007 und 2012)

Das Agglomerationsprogramm Thun der ersten Generation wurde 2007 beim Bund eingereicht. Es handelte sich dabei um einen Zusatzbericht, der die Vorgaben aus der Zwischenbeurteilung des ARE zum Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP V+S) von 2005 umsetzte. Die meisten Massnahmen sind umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung. Der Stand der Umsetzung ist im Umsetzungsreporting (Kap. 8) ersichtlich.

Das AP 2 wurde 2012 beim Bund eingereicht. Es war eine Fortschreibung und Ergänzung des AP 1. Die ersten Erfahrungen mit der Umsetzung und die Inhalte aus dem Prüfbericht des ersten Programms konnten in die Erarbeitung einfließen. Verbessert wurden insbesondere die Strategie und das Entwicklungsleitbild. Die Massnahmen wurden gezielt ergänzt, wo dies nötig war, um die Gesamtwirkung des Programms zu verbessern. Dies betraf in erster Linie die Siedlungsmassnahmen sowie den Öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr (LV). Die Umsetzung der Massnahmen aus dem AP 2 ist im Gang. Der Stand der Umsetzung ist im Umsetzungsreporting (Kap. 8) ersichtlich.

### Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun (2002)

In Zusammenarbeit mit der Stadt Thun, den Gemeinden, der Region Thun-InnertPort (heute Entwicklungsraum Thun) und der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West erarbeitete der Kanton Bern (TBA, AÖV, AGR) eine umfassende Gesamtverkehrsstudie für den Kernagglomerationsraum Thun, Steffisburg, Heimberg. Die Arbeit wurde in einem breit abgestützten Mitwirkungsverfahren konsolidiert und bildete die Basis für das erste Agglomerationsprogramm V+S.

### Landschaftsrichtplan der Region TIP (2008)

Im Jahr 2008 wurde der neue Landschaftsrichtplan der damaligen Region Thun-InnertPort TIP (heute Entwicklungsraum Thun) genehmigt. Er löste die nicht mehr zeitgemässen Landschaftsrichtpläne TIP 84/85 ab. Die alten Richtpläne dienten hauptsächlich dem ästhetischen Landschaftsschutz. Der neue Landschaftsrichtplan hat einen weiter gefassten Fokus. Er bezieht alle Aspekte des Landschaftsschutzes, sowie der angepassten Nutzung und Gestaltung der Landschaft mit ein. Das Dokument besteht aus dem Bericht, dem Richtplan mit Karte und Massnahmen sowie dem Anhang (rechtliche Grundlagen, vertiefte Analyse etc.) Der Massnahmenkatalog aus dem Richtplan soll sukzessive umgesetzt, geprüft und neuen Anforderungen angepasst werden.

Ab 2016 werden die aufgrund der neuen Grundlagen notwendigen Anpassungen am Landschaftsrichtplan vorgenommen (z.B. Erweiterung um die Gemeinden Burgistein, Gurzelen, Seftigen und Wattenwil).

## 1.4 Bezug zum RGSK TOW der 2. Generation (2016)

Das RGSK TOW der 2. Generation wird zusammen mit dem AP 3 erarbeitet und beinhaltet dessen wesentliche Inhalte (Ziele, Strategien, Leitbild und Massnahmen). Da es sich beim RGSK um ein behördenverbindliches Konzept handelt, umfasst der Erarbeitungsprozess unter anderem eine öffentliche Mitwirkung und eine Vorprüfung durch den Kanton. Dadurch wird der Einbezug der Öffentlichkeit und der Abgleich der Planung mit dem kantonalen Richtplan sichergestellt. Letztendlich wird es durch die zuständigen regionalen Gremien als teilregi-

onaler Richtplan verabschiedet und vom Kanton genehmigt. Die Genehmigung erfolgt zeitgleich mit dem Prüfprozess des AP 3 durch den Bund.

Das RGSK TOW der 2. Generation besteht aus folgenden Teilen:

- Entwicklungsleitbild (behördenverbindlich)
- Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr (behördenverbindlich)
- RGSK-Karten (behördenverbindlich)
- Bericht (teilweise behördenverbindlich)

## 2 Organisation

### 2.1 Trägerschaft

#### 2.1.1 Organisationsstruktur

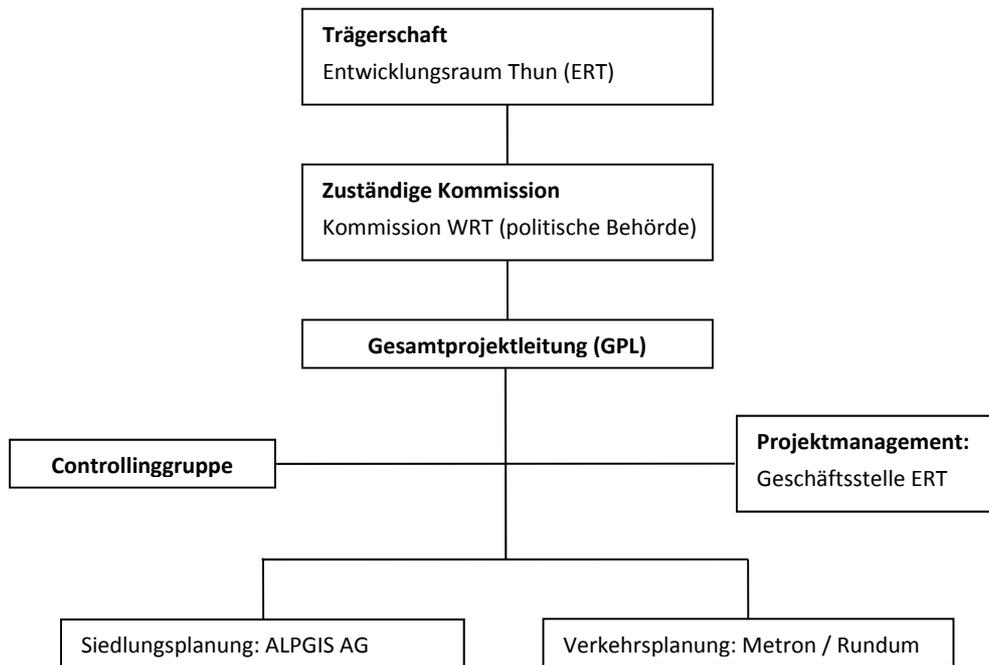


Abbildung 1 Organigramm Trägerschaft Agglomerationsprogramm Thun

#### 2.1.2 Zuständigkeiten

**Projektleitung:** Manuela Gebert, Entwicklungsraum Thun (ERT) (Vorsitz)  
 Beat Michel, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kt. Bern (AGR)  
 Markus Wyss, Kreisoberingenieur, Oberingenieurkreis I (OIK I)  
 Bruno Meier, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kt. Bern (AÖV)  
 Thomas Jenne, Planungsamt Stadt Thun

**Projektmanagement:** Geschäftsstelle ERT, Fliederweg 11, 3600 Thun, Emanuel Buchs

**Auftragnehmende:** Verkehr:  
 ARGE Metron Bern AG, Neuengasse 43, 3001 Bern  
 Rundum mobil GmbH, Obere Hauptgasse 20, 3600 Thun  
 Monika Saxer, Antje Neumann / Gerhard Schuster

Siedlung:  
 ALPGIS AG, Fliederweg 11, 3600 Thun, Emanuel Buchs, Seraina Ziörjen

## 2.2 Partizipation

### 2.2.1 Mitwirkung RGSK TOW

Eine öffentliche Mitwirkung fand im Rahmen der Erarbeitung des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Thun-Oberland West im Sommer 2015 statt. Das RGSK TOW lag vom 23. April bis am 16. Juli 2015 auf den Geschäftsstellen der Regionen ERT, Kandertal und Obersimmental-Saenenland und ihren jeweiligen Webseiten im Internet auf. Publiziert wurde es in den Amtsanzeigern Frutigland, Simmental, Saanen und Thun. Jedermann konnte schriftlich und begründet zu den Dokumenten (Bericht, Massnahmenkatalog, Karten) Stellung nehmen. Die Koordination der Mitwirkung und die Entgegennahme der Eingaben erfolgten durch die Geschäftsstelle Entwicklungsraum Thun (ERT).

Von den 52 Gemeinden im Perimeter Thun-Oberland West haben 27 Gemeinden fristgerecht eine Stellungnahme eingereicht. 6 Gemeinden haben explizit auf eine Stellungnahme verzichtet. Zusätzlich zu den Eingaben der Gemeinden sind 8 Stellungnahmen von Parteien, Organisationen oder privaten Personen eingegangen. Die Auswertung der Mitwirkung wurde durch die Projektleitung des RGSK TOW vorgenommen und mündete in einem knapp vierzigseitigen Mitwirkungsbericht.

Die agglomerationspezifischen Mitwirkungseingaben sind in das AP 3 eingeflossen. Die behördenverbindlichen Teile des RGSK (Ziele/Strategien, Leitbild, Massnahmen, Karteninhalte) für den Agglomerationsperimeter decken sich mit denjenigen des Agglomerationsprogramms. Das AP 3 ist somit Teil des RGSK TOW.

Gegen die Inhalte des AP 3 gingen im Rahmen der Mitwirkung keine ablehnenden Stellungnahmen ein. Einzelne Punkte konnten aufgrund der Mitwirkungseingaben aktualisiert und präzisiert werden. Hier die wichtigsten Anregungen mit Auswirkungen auf die weitere Erarbeitung des AP 3:

Anliegen	Weiterbehandlung im AP V+S / RGSK TOW
Stärkerer Einbezug des Themas Landschaft ins AP / RGSK	Dass im Bereich Landschaft Nachhol- und Handlungsbedarf besteht, wird zur Kenntnis genommen. Die Landschaft ist grundsätzlich nicht Hauptthema des AP/RGSK (Abstimmung von Siedlung und Verkehr). Die siedlungs- und verkehrsrelevanten Anliegen werden aber berücksichtigt. Ansonsten gilt der regionale Landschaftsrichtplan.
Prüfung der Landschaftsverträglichkeit bei neuen Massnahmen	Zur Erreichung des Koordinationsstandes „Festsetzung“ wird bei Einzelmassnahmen eine Interessenabwägung mit der Landschaft resp. das Prüfen der Landschaftsverträglichkeit verlangt. Einzelne Textpräzisierungen dazu werden in den Massnahmenblättern vorgenommen.
Anpassung der Bevölkerungs- und Beschäftigungsprojektionen an die Vorgaben des kantonalen Richtplans	Die Prognosen zur zukünftigen Entwicklung werden an die Zahlen aus dem im September 2015 vom Regierungsrat beschlossenen Richtplan 2030 angepasst.
Berücksichtigung der Anliegen der Städte-Initiative der Stadt Thun	Verdichtung und Vermeidung von Verkehr resp. Verlagerung des Modal Split zugunsten ÖV und LV, wie es die im Dezember 2014 durch den Thuner Stadtrat angenommene Städteinitiative vorsieht, sind auch Ziele der vorliegenden Planung. Die vorgeschlagenen Massnahmen sind in ihrer Gesamtheit geeignet, die Ziele der Städte-Initiative wirksam zu unterstützen. Eine periodische Überprüfung erfolgt anhand der MOCA-indikatoren.

Tabelle 1 Auszug Mitwirkung RGSK

Dazu wurden diverse kleinere Anliegen und Präzisierungen zu einzelnen Massnahmen angemerkt, die in der Regel berücksichtigt werden konnten.

### 2.2.2 Kommission WRT

Die Kommission Wirtschaftsraum Thun (WRT) befasst sich innerhalb des ERT mit allen raumplanerischen Fragen im Bereich Verkehr und Siedlung im Perimeter der Agglomeration. Dazu gehört unter anderem die Begleitung des AP V+S Thun sowie deren Verabschiedung zuhanden der Geschäftsleitung und der Delegiertenversammlung des ERT. In der Kommission WRT sind die Gemeindepräsidenten von dreizehn Gemeinden im Raum Thun (darunter alle 10 Gemeinden der Agglomeration nach BFS) sowie Delegierte verschiedener regionaler Organisationen vertreten.

### 2.2.3 Controlling Gruppe

Die Partizipation auf Stufe Verwaltung erfolgt durch die Controlling Gruppe. Sie setzt sich aus den Bauverwaltern von dreizehn Gemeinden (darunter alle 10 Gemeinden der Agglomeration nach BFS) sowie dem Kreisoberingenieur und einem Vertreter der Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK OW) zusammen.

Sie wird periodisch einberufen, um Fragen im Zusammenhang mit der Umsetzung der AP-Massnahmen zu klären. Die Controlling-Liste wird jährlich im Rahmen des AP-Controllings des Bundes aktualisiert. Alle vier Jahre werden im Vorfeld der AP-Erarbeitung ausführliche Controlling Gespräche mit den Gemeinden geführt. Die letzten Gespräche haben im Sommer 2014 stattgefunden. Im Herbst 2016 wurden zur Erarbeitung des Umsetzungsreportings erneut Angaben zum Stand der Massnahmen aus den AP 1 und 2 eingeholt.

### 3 Grossräumige Entwicklung

Mit den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation konnten in Thun wichtige Entwicklungen in Gang gebracht werden. Den Anstoss zur grossräumig abgestimmten Entwicklung gaben einige Infrastrukturprojekte und mehrere Entwicklungsgebiete, die sich in einem Bogen durch die Agglomeration Thun ziehen. In Thun Nord sind dies der Bypass und die beiden Entwicklungsschwerpunkte Thun Nord (s. Abb. 2 Gebiet E2) und Bahnhof Steffisburg (E3). Im Zentrum sind es der ESP Bahnhof Thun (E1.2) und das Entwicklungsgebiet Bahnhof Thun West (E1.1). Im Gebiet Süd-West sind es die beiden Entwicklungsgebiete Thun Süd (E4) und Kandergrien (E5). Kleinere Entwicklungen mit einer gewissen regionalen Relevanz sind auch im Dorfkern von Spiez sowie im Unter- und Oberdorf von Steffisburg im Gang.

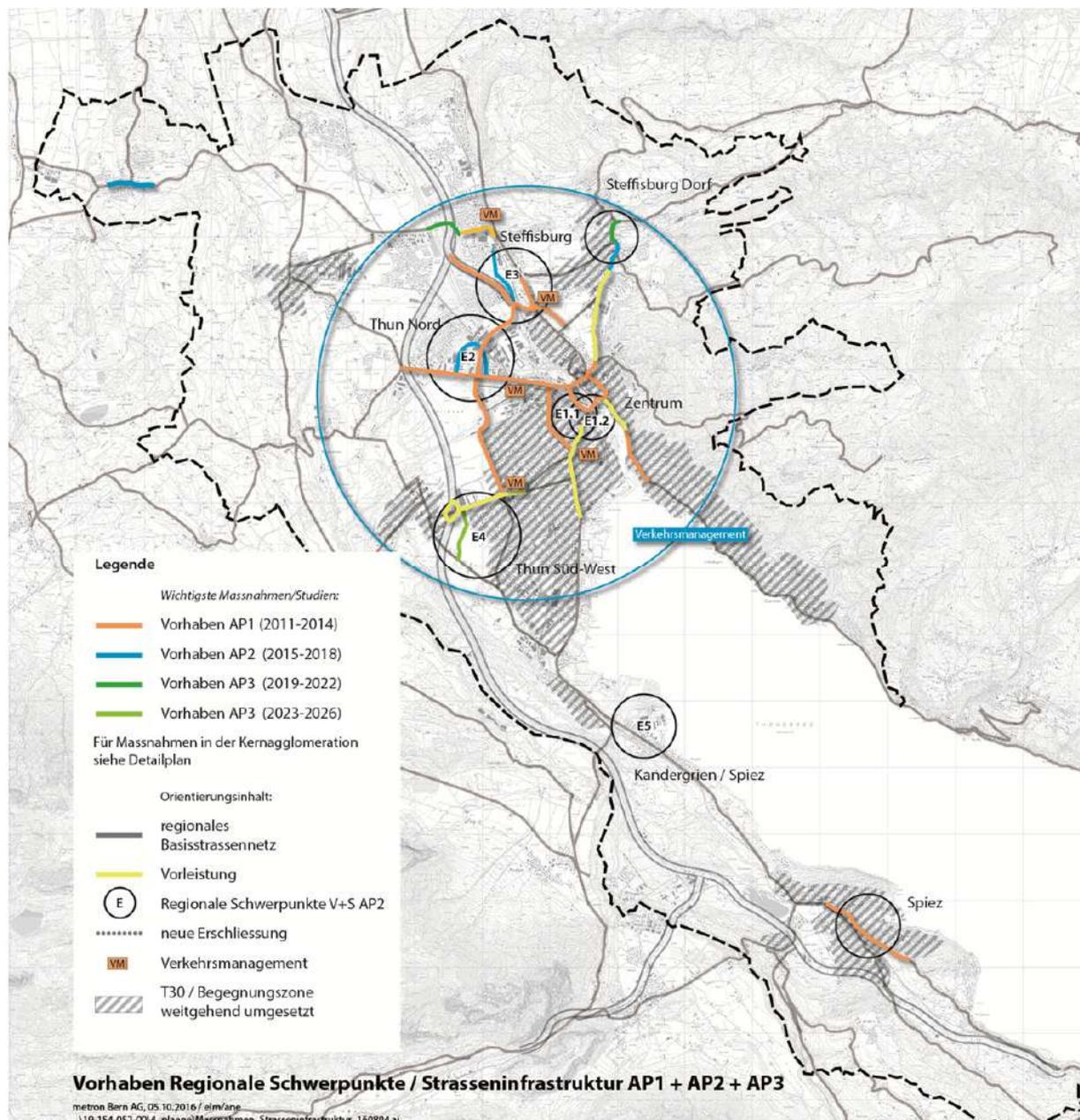


Abbildung 2 Grossräumig abgestimmte Entwicklung in mehreren Gebieten, Quelle: Metron, 2016

## 3.1 Entwicklungen in Thun Nord

### 3.1.1 Bypass Thun Nord

Der Bypass Thun Nord ist das verkehrliche Kernelement der Gesamtverkehrsstudie und des AP 1 und eines der grössten und bedeutendsten Infrastrukturprojekte in der Geschichte der Agglomeration Thun (vgl. Massnahmenblatt MIV-3). Es soll künftig die Innenstadt und verschiedene Hauptverkehrsachsen, insbesondere die Bernstrasse, vom Verkehr entlasten. Der Bypass verbessert die Erreichbarkeit zwischen Thun West und Steffisburg / Heimberg und erschliesst die wichtigen Entwicklungsgebiete ESP Thun Nord und ESP Steffisburg Bahnhof. Er ist deshalb sowohl verkehrstechnisch als auch wirtschaftlich ein Schlüsselprojekt für die Agglomeration Thun.

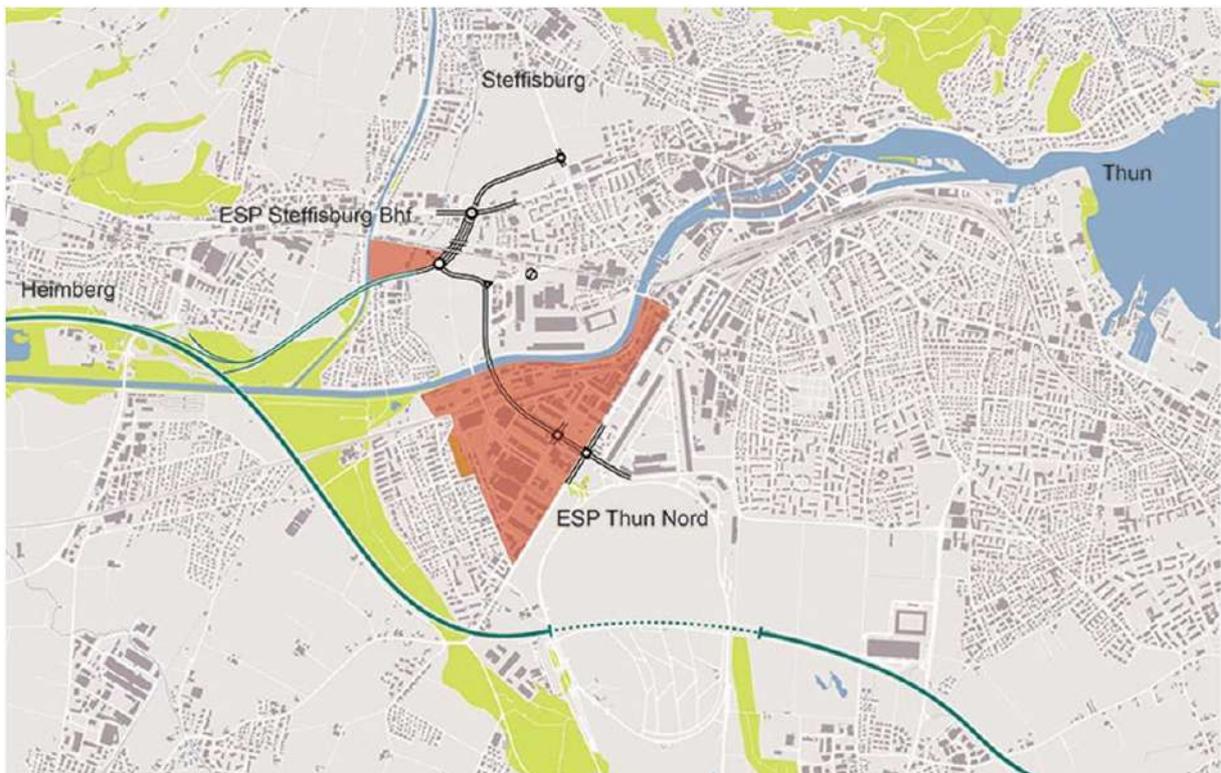


Abbildung 3 Bypass Thun Nord mit ESP's, Quelle: Website Bypass Thun Nord, 2016

Seit dem Sommer 2014 ist das mit 145 Mio. CHF veranschlagte Projekt im Bau. Es wird in drei Baulosen (Etappen) realisiert und soll 2018 in Betrieb genommen werden. Der Brückenschluss der rund 500 Meter langen, neuen Aarebrücke ist erfolgt. Aktuell wird an den beiden Anschlüssen in Steffisburg (Knoten Bernstrasse) und Thun (Sanierung Allmendstrasse) sowie an der Ausrüstung und Fertigstellung der Brücke gearbeitet.



Abbildung 4 Luftbild Bau Bypass Thun Nord mit Aarebrücke, Quelle: Peter Burri, Vistadoc BTN, 2016



Abbildung 5 Luftbild Bau Bypass Thun Nord, Anschluss Zubringer A6, Quelle: Peter Burri, Vistadoc BTN, 2016

Zusammen mit dem Bypass werden diverse flankierende Massnahmen zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems umgesetzt (vgl. Massnahmenblatt MIV-4). So bieten die neue, parallel zur Bernstrasse verlaufende Verbindungsstrasse und die neue Aarebrücke gute Alternativrouten zur Bernstrasse und zu den Innenstadtbrücken. Diese Entlastung verbessert auch die Erreichbarkeit des rechten Thunerseeufers. Zusätzlich sorgen ein Einbahnregime auf den Innenstadtbrücken sowie Verkehrsbeschränkungen auf der Mittelstrasse und Tempo-30 auf der Schwäbisstrasse als verkehrlenkende Massnahmen für weniger Durchgangs- und Schleichverkehr.

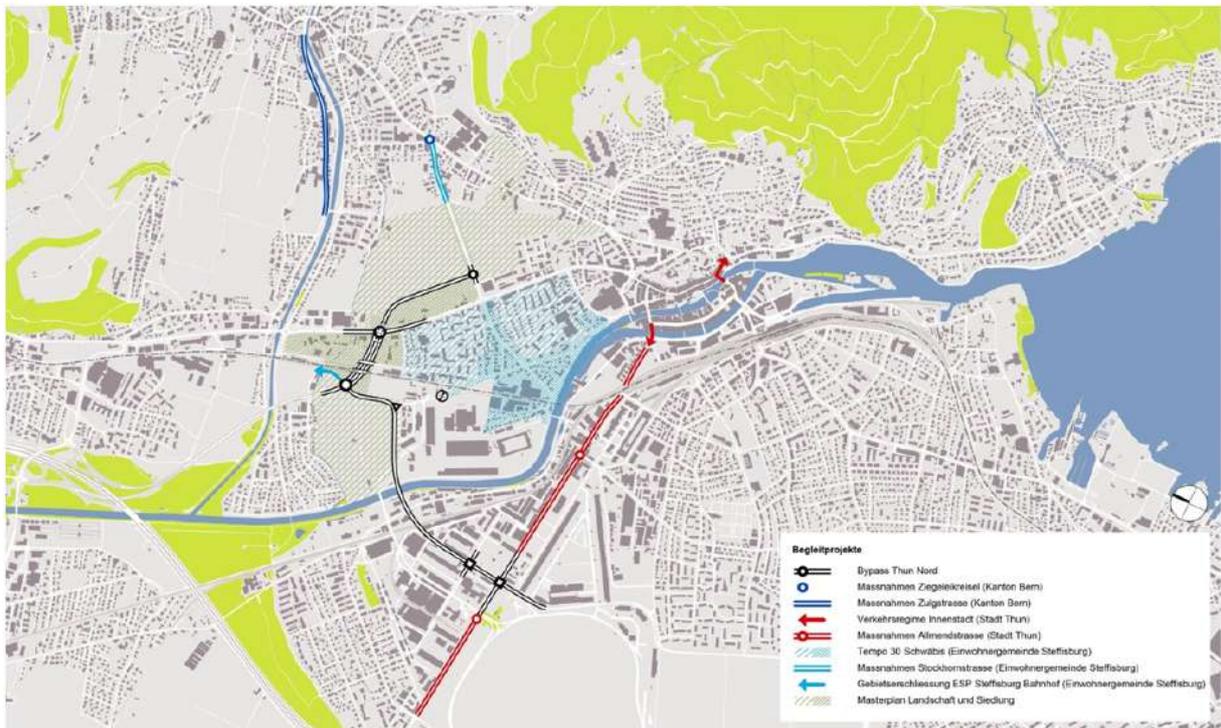


Abbildung 6 Flankierende Massnahmen Bypass, Quelle: Website Bypass Thun Nord, 2016



Abbildung 7 Verkehrssituation bisher (links) und mit Bypass (rechts), Quelle: Website Bypass Thun Nord, 2016

### 3.1.2 Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord

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

Der ESP Thun Nord ist einer von fünf Premium-Standorten (höchste Priorität) des kantonalen Programms. Das Areal liegt inmitten der Gemeinde Thun auf dem Gebiet der „Kleinen Allmend“, direkt am Bypass Thun Nord und der Bahnlinie Thun-Bern. Es umfasst rund 60 Hektaren und ist wegen seiner Grösse, Lage und Stellung als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt von zentraler Bedeutung für die Agglomeration Thun. Das bisher hauptsächlich militärisch genutzte Gelände öffnet sich schrittweise und wird seit der Jahrtausendwende auch anderen Wirtschaftszweigen zugänglich gemacht. Ziel ist, das Gebiet städtebaulich, nutzungs- und verkehrstechnisch so zu entwickeln, dass der Armee und den militärnahen Betrieben ein angemessener Spielraum zukommt. Gleichzeitig sollen sich auf den frei werdenden Grundstücken und in leer stehenden Liegenschaften neue Unternehmen ansiedeln können. Damit trägt der ESP Thun Nord wesentlich zur Zielsetzung der Agglomeration bei, Arbeitsplätze an zentralen und gut erschlossenen Standorten innerhalb der Agglomeration anzusiedeln. Das Areal bietet ein maximales Potential für 4'000-6'000 Arbeitsplätze, je nach Flächenintensität der Nutzung.



Abbildung 8 Luftbild ESP-Perimeter, Quelle: Richtplan ESP Thun Nord, 2014

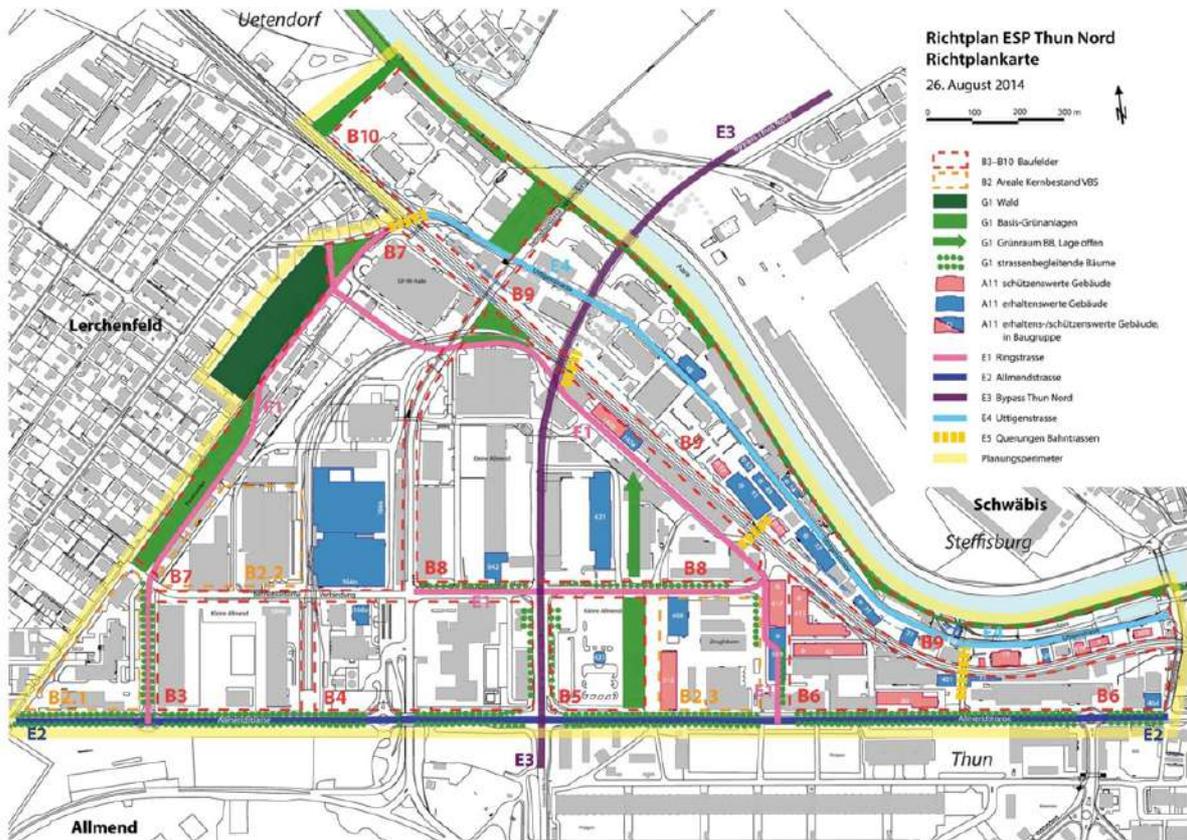


Abbildung 9 Richtplankarte ESP Thun Nord, Quelle: Richtplan ESP Thun Nord, 2014

Um die raumwirksamen Aktivitäten der bislang fünf Planungspartner – VBS, RUAG, Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg und Kanton Bern – bestmöglich aufeinander abzustimmen, wurde 2014 ein neuer Richtplan ESP Thun Nord erlassen. Im Rahmen der Erarbeitung des Richtplans fand eine breite öffentliche Mitwirkung statt.

Der Richtplan erlaubt eine vielseitige und flexible Nutzung des Areals. So sind sowohl militärische wie auch zivile Nutzungen in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Dienstleistung und Produktion, Logistik, Verwaltung, Sport- und Freizeit oder Gastronomie (Hotel und Restaurant) möglich. In einzelnen Arealteilen stehen auch geringfügige Kontingente für Wohnnutzungen zur Verfügung.

Eine optimierte Anbindung des Areals an das übergeordnete Strassennetz wird durch den „Bypass Thun Nord“ gewährleistet. Der neue Anschluss inkl. der Aarequerung verkürzt die Arbeits- und Transportwege der im Areal ansässigen Firmen. Deshalb ist der Standort auch als Schwerpunkt des regionalen Arbeitszonenpools vorgesehen (vgl. Kap. 8.3.2). Die interne Erschliessung erfolgt über einen neuen Erschliessungsring, der an den Bypass Thun Nord und an die Allmendstrasse angeschlossen wird (vgl. Massnahme MIV-E-13-a). Das Areal soll durch eine Buslinie und langfristig auch durch eine S-Bahnhaltestelle attraktiv für den ÖV erschlossen werden (vgl. Kap. 3.5 bzw. 7.5.3, Massnahmen ÖV-Str-3-c, ÖV-Str-3-f). Durch die Integration in den Strassen-, Grün- und Freiraum entsteht ein attraktives und sicheres Wegnetz für Fussgänger und Radfahrer. Die zusätzlichen LV-Unterführungen sorgen für eine sichere Querung der Bahnlinie und für kurze Wege innerhalb des Areals. Der Strassenraum und die öffentlichen Aussenräume werden gegenwärtig in einer Überbauungsordnung festgelegt.

Die Umstrukturierung des Areals hat im Bereich der Uttigenstrasse (zwischen Aare und Bahnlinie) bereits nach der Jahrtausendwende begonnen. Südlich der Bahnlinie läuft die Entwicklung erst an. So will z.B. die RUAG mit auf einem Bauveld ein Bürohochhaus für ca. 1'000 Arbeitsplätze realisieren. Teile davon werden durch die RUAG selber genutzt. Ein weiteres Bauveld wird durch die armasuisse im Herbst 2016 ausgeschrieben.



Abbildung 10 Projekt „Weitsicht“ RUAG, Quelle: Website RUAG Real Estate, 2016

### 3.1.3 ESP Bahnhof Steffisburg

Mit dem ESP Bahnhof Steffisburg liegt ein zweites Gebiet aus dem kantonalen ESP-Programm direkt am Bypass Thun Nord und der S-Bahnlinie. Das Gebiet ist grösstenteils eingezont, jedoch bisher weitgehend unbebaut. Bis 2019 soll das bestehende Bürgerheim (Altersresidenz) erweitert werden und auf der anderen Seite der Bahngleise ein Gewerbepark entstehen. Aktuell wird die Überbauungsordnung erarbeitet. Baubeginn wird voraussichtlich ab Sommer 2017 sein. Das Gebiet gilt als Unterstandort des regionalen Arbeitszonenpools (vgl. Kap. 8.3.2).

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



Abbildung 11 Visualisierung Gewerepark Raum 5, Quelle: Website Raum 5, 2016

Die MIV-Erschliessung erfolgt direkt ab dem Bypass Thun Nord (Glättimühli-Kreisel) (vgl. Massnahmenblatt MIV-14). Die geplante Erschliessungsstrasse neben dem ESP Bahnhof Steffisburg auch das Gewerbegebiet „Heimberg-Süd“. Folglich können die beiden Bahnübergänge auf dem Gemeindegebiet Heimberg, die das Gebiet südlich der Bahnlinie mit der Bernstrasse verbunden haben, rückgebaut werden (vgl. Massnahmenblatt MIV-11). Dadurch wird die kantonale Radroute entlang der Bahngeleise nicht mehr durch den MIV gequert. Das Erschliessungsprojekt wurde im AP 2 trotz seiner Grösse und der regionalen Wichtigkeit vom Bund als Eigenleistung eingestuft.

Die hervorragende ÖV-Erschliessung verdankt das Areal der S-Bahnstation Steffisburg (Linie Thun-Burgdorf), die innerhalb des Areals liegt sowie vor allem der Buslinie Thun – Steffisburg – Heimberg (10-Min.-Takt). Es besteht die Absicht, das Areal durch eine Tangentiallinie über den Bypass Thun Nord an den ESP Thun Nord sowie dem Raum Thun Südwest anzubinden (vgl. Massnahme ÖV-Str-3-d). Im Verbund mit einer neuen S-Bahnstation im ESP Thun Nord (vgl. Massnahme ÖV-Str-3-f) würde dies die ÖV-Erschliessung, insbesondere in Richtung Bern, weiter verbessern.

### 3.1.4 Entwicklungen Ortskern Steffisburg

Im Ortskern von Steffisburg sind verschiedene Entwicklungen im Gang. Zum einen wird auf dem ehemaligen Areal der Möbelfabrik Gschwend im Unterdorf eine neue, verdichtete Überbauung realisiert und zugleich die Unterdorfstrasse saniert und umgestaltet. Zum anderen werden im Oberdorf verschiedene Verdichtungen sowie die Umgestaltung des Dorfplatzes geplant. Auch hier geht die Siedlungserneuerung mit der Sanierung und Umgestaltung der Oberdorfstrasse einher.

## 3.2 Entwicklungen in Thun Süd-West

### 3.2.1 Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd

Im Raum Thun Südwest sind mittel- bis langfristig verschiedene Entwicklungen vorgesehen. Das Gebiet verfügt über Potentiale zur Siedlungsentwicklung für Wohnen und Arbeiten, hat aber auch eine hohe Bedeutung für Natur und Landschaft sowie für die Naherholung, Sport und Freizeit. Zur Abstimmung der Interessen wurde 2011 das Leitbild Landschaft – Siedlung – Verkehr Thun Südwest erarbeitet. Es soll im Rahmen der Ortsplanungsrevision ab 2016 konkretisiert werden.



Abbildung 12 Städtebauliches Gesamtkonzept aus Leitbild Landschaft – Siedlung – Verkehr Thun Südwest, 2011

2011 wurde das neue Fussballstadion inkl. Fachmarkt direkt neben dem Autobahnanschluss Thun Süd eröffnet. Daneben sind weitere Sportanlagen (Rasenfelder, Leichtathletik u.a) geplant. In den Gebieten Siegenthalergut und Lüssli/Pfandern sind Siedlungsentwicklungen im Bereich Wohnen denkbar, entlang der Weststrasse bestehen Potentiale zur Siedlungsergänzung mit Arbeits- oder gemischter Nutzung. Eingebettet sind die Areale in den Landschaftsraum der Allmenden, der sich vom linken Thunerseeufer bis hin zum ESP Thun Nord zieht und ebenfalls Teil der Planung ist. Die Landschaftsgestaltung beinhaltet die Klärung der Ansprüche von siedlungsnaher Erholung, Natur und Landwirtschaft. Insbesondere besteht Handlungsbedarf zur Gestaltung des Stadteingangs sowie der Siedlungsränder.

Werden die verschiedenen Siedlungsergänzungen und -erweiterungen realisiert, müssen gezielte Massnahmen zur Optimierung der Erschliessung für MIV, ÖV und LV umgesetzt werden. Mit der Lüsslispange, einer neuen Verbindung zwischen Pfandernstrasse und Weststrasse, wurde bereits im AP 2 eine Möglichkeit aufgezeigt, wie der Verkehr aus den umliegenden Gebieten direkt auf den Autobahnzubringer gelenkt werden kann (Massnahme MIV-E-15-a). Dadurch würden die Quartiere rund um die Buchholzstrasse sowie der Ortskern von Allmendingen vom motorisierten Verkehr entlastet.

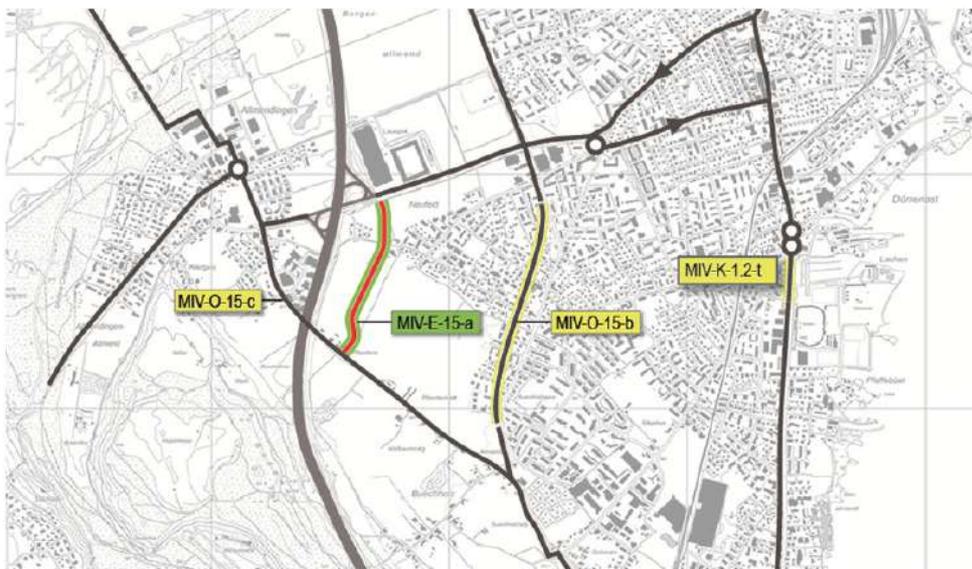


Abbildung 13 Verkehrsmassnahmen zur Erschliessung des regionalen Entwicklungsgebiets Thun Süd/Südwest, Quelle: Massnahmenblatt MIV-15

Auch zur ÖV-Erschliessung wurden bereits im Rahmen der ÖV-Strategie Agglomeration Thun, die parallel zum AP 2 erarbeitet wurde, Ideen zu neuen Linienführungen präsentiert (Kap. 3.5). Diese werden gegenwärtig im ÖV-Konzept Stadt Thun durch die RVK konkretisiert. Eine entsprechende Massnahme war bereits im AP 2 enthalten und wird nun in den A-Horizont überführt (vgl. Massnahme ÖV-Str-3-e). Die Erarbeitung des Konzepts erfolgt koordiniert mit der Ortsplanungsrevision der Stadt Thun. Im Bereich LV bestehen noch keine konkreten Vorstellungen. Das Gebiet soll in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung und der Gestaltung des Siedlungsrands optimal am bestehenden LV-Netz angeschlossen werden (vgl. Massnahmen LV-N-2-i, LV-N-2-k).

Eine vertiefte Prüfung der Gesamtentwicklung in Thun Südwest erfolgt in der aktuellen Ortsplanungsrevision und im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun. Weitere Massnahmen sind im AP V+S Thun der 4. Generation (AP 4) zu erwarten.

### 3.3 Entwicklungen im Zentrum

#### 3.3.1 ESP Bahnhof Thun

Der ESP Bahnhof Thun ist der dritte Standort aus dem kantonalen ESP-Programm in der Agglomeration Thun. Seit 2012 arbeitet die Stadt Thun an einem Masterplan für das gesamte Planungsgebiet. Das Ziel der Planung ist die Abstimmung der vielfältigen Ansprüche der Innenentwicklung mit den Interessen des Verkehrs, insbesondere im Bereich des ÖV (Bahn, Bus, Schifffahrt). Zudem wird eine Verbesserung der Situation im Bereich des LV und alternativen Mobilitätsformen angestrebt (Personenunterführungen, Velostation, Mobilitätszentrum etc.). Die Planung war aufgrund der Abhängigkeit zum Rahmenplan der SBB bis Mitte 2016 sistiert und wurde nun wieder aufgenommen. Diverse Massnahmen waren bereits Teil der AP 1 und 2. Weitere Massnahmen werden hinsichtlich der AP 4 erwartet.

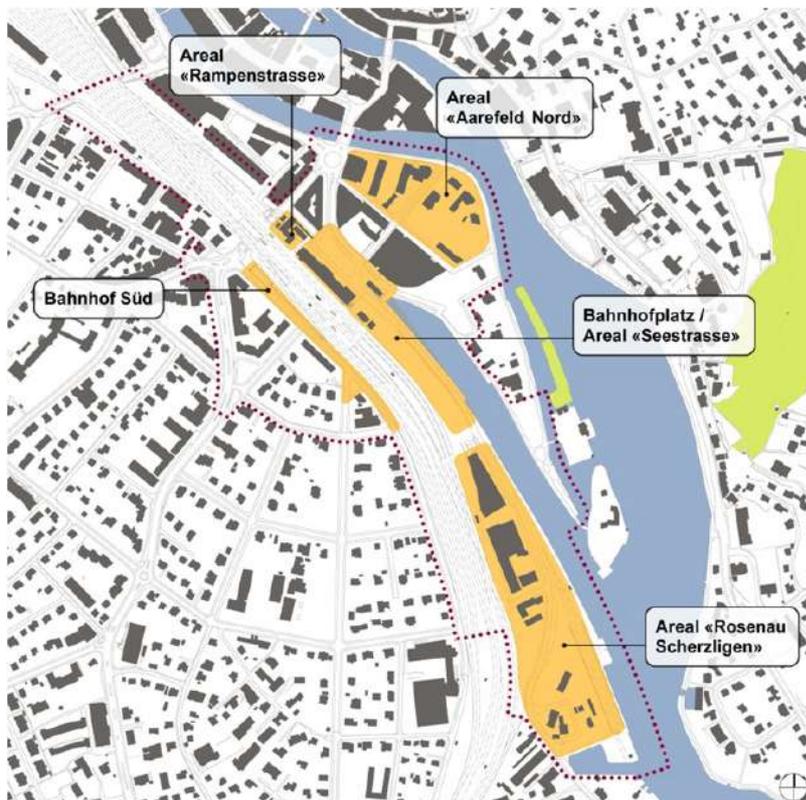


Abbildung 14 Perimeter und Areale ESP Bahnhof Thun, Quelle: Stadt Thun

#### 3.3.2 Regionales Entwicklungsgebiet Bahnhof Thun West

Direkt angrenzend an die Thuner Innenstadt soll ein bereits überbautes Gebiet in einem sukzessiven, längerfristigen Prozess gemeinsam mit den Grundeigentümern zu einem urbanen, verdichteten Stadtteil entwickelt werden (vgl. Massnahmenblatt S-3A). Die zentrale Lage (Nähe Innenstadt und Bahnhof) verleiht dem Areal ein hohes Potenzial für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen. Die gegenüber dem ursprünglichen Zustand deutlich höhere Dichte soll durch eine hohe städtebauliche Qualität und durch attraktive öffentliche Strassenräume kompensiert werden (vgl. Massnahmenblatt MIV-12). Dieser Entwicklungsprozess in Umstrukturierungsgebieten wird der Bahnhofrückseite neue Impulse geben. Die Umsetzung erfolgt schrittweise auf der Grundlage des Richtplans und der Gestaltungsrichtlinien.

### 3.4 Entwicklungen Spiez

#### 3.4.1 Umgestaltungen im Ortskern

In Spiez wird das neue Regime und die verträglichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt eine wesentliche Aufwertung herbeiführen (vgl. Massnahme MIV-O-1.1-d). Das Projekt "Let's swing" sieht für die Oberlandstrasse eine fussgängerfreundliche Umgestaltung des öffentlichen Strassenraums vor, ohne jedoch den motorisierten Individualverkehr zu verdrängen. Ziel ist es, ein attraktives Zentrum zu schaffen, dass sich mit einer traditionellen, linearen Strassenraumgestaltung in die bestehende Dorfstruktur integriert. Zur Verbesserung der Verkehrs- und Sicherheitssituation werden eine in beide Richtungen befahrbare Tempo 30-Zone eingerichtet sowie die Anzahl Parkplätze reduziert. Dadurch wird ein flächiges Queren ermöglicht und Velofahrenden ein sicherer Verkehrsweg geboten. Fussgängerinnen, Fussgänger und die umliegenden Nutzungen (Einkaufen, Promenieren, Schulweg, Quartierschliessung) rücken damit ins Zentrum des Konzeptes. Der Strasse wird durch die Gestaltungsmassnahmen automatisch ihre Dominanz genommen, wodurch die Aufenthaltsqualität steigt. Das Projekt, das aus dem AP 1 stammt, wurde aufgrund von Einsprachen verzögert. Es wird davon ausgegangen, dass die Umsetzung im Jahr 2018 gestartet werden kann.

Die verkehrsmässige Aufwertung des Zentrums veranlasste die Gemeinde Spiez dazu, eine Studie zur baulichen Verdichtung und Aufwertung des Ortskerns zu starten. In einem ersten Schritt wurde durch das Netzwerk Altstadt eine Analyse des Ortskerns vorgenommen. Diese wurde vom Gemeinderat, dem ansässigen Gewerbe und den Bewohnern im Ortskern für gut befunden. In einem nächsten Schritt soll eine Nutzungsstrategie ausgearbeitet werden. Der Start dazu erfolgt im September 2016. Im Fokus steht das "Dreieck" zwischen Bahnhof-, Oberland- und Seestrasse. Hier sollen eine gezielte Verdichtung und zugleich eine Aufwertung des Grün- und Freiraums stattfinden. Integral werden auch die Querverbindungen Bahnhof – Seebucht für den Fussverkehr behandelt (vgl. Massnahme LV-N-2-I). Neu ist das Gebiet als Umstrukturierungsgebiet im AP 3 enthalten (vgl. Massnahmenblatt S-3A).

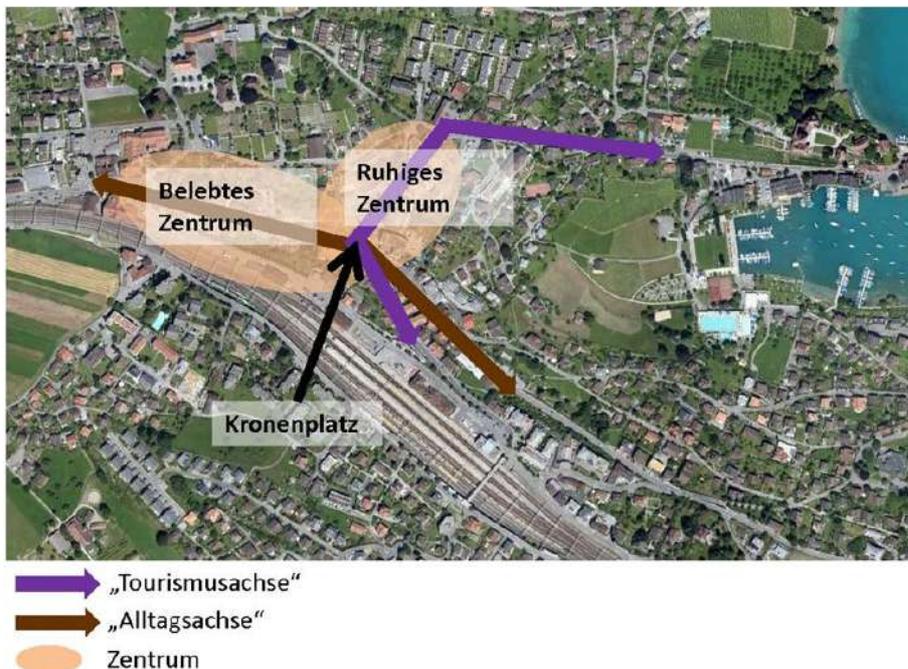


Abbildung 15 Stadtanalyse Spiez, Quelle: Netzwerk Altstadt

### 3.4.2 Regionales Entwicklungsgebiet Kandergrien Spiez

Das Umstrukturierungsgebiet Kandergrien bietet mit seiner direkten Lage am See eine hohe Qualität und grosses Potenzial für eine konzentrierte und massvolle Verdichtung im Einklang mit der Landschaft. Im regionalen touristischen Entwicklungskonzept (RTEK) des Entwicklungsraums Thun wurde der Standort auf die Möglichkeit zur Ansiedlung eines Resorts resp. für Erholungsnutzungen bestätigt.

Aufgrund des Entscheids der Grundeigentümerin Vigier SA, das Gebiet vorläufig als Kieswerk weiter zu nutzen, ist die Entwicklung zurzeit sistiert. Langfristig bleibt das Kandergrien aber ein strategisches Umstrukturierungsgebiet (vgl. Massnahmenblatt S-3A). Ebenso hat die ÖV-Anbindung Kandergrien dadurch einen längerfristigen Umsetzungshorizont (vgl. Massnahme ÖV Str-4-b).

### 3.5 Entwicklungen im öffentlichen Verkehr

Der Bau des Bypasses und die Öffnung des ESP Thun Nord eröffnen mittel- bis langfristig neue Perspektiven zur Vernetzung im öffentlichen Regionalverkehr. So entstand im Rahmen der ÖV-Strategie Agglomeration Thun 2011 die Idee eines neuen Regionalbahnhofs im ESP Thun Nord. Bei der Potentialanalyse zum STEP Ausbauschritt 2030 hat der Kanton die Erschliessungswirkung einer S-Bahnhaltestelle nachgewiesen und das Projekt beim Bund beantragt. Die Machbarkeit wird aktuell geprüft. Durch die Einführung der Haltestelle entstünde die Möglichkeit, in Kombination mit einer tangentialen Buslinie Steffisburg – Thun Nord – Schoren (violette Linie) sowie der Buslinie durch den ESP (grüne Linie), einen neuen ÖV-Knotenpunkt zu bilden, an den die bedeutenden regionalen Entwicklungsgebiete ESP Thun Nord und Bahnhof Steffisburg sowie Thun-Süd/ Schoren angebunden sind.

Auch zur Integration von Uetendorf ins Stadtbusnetz und zur Verbesserung der Erschliessung in Thun Süd wurden erste Lösungsansätze entwickelt. Die Ansätze werden gegenwärtig im Rahmen des ÖV-Konzepts Stadt Thun konkretisiert. Planungsergebnisse sind im AP 4 zu erwarten.

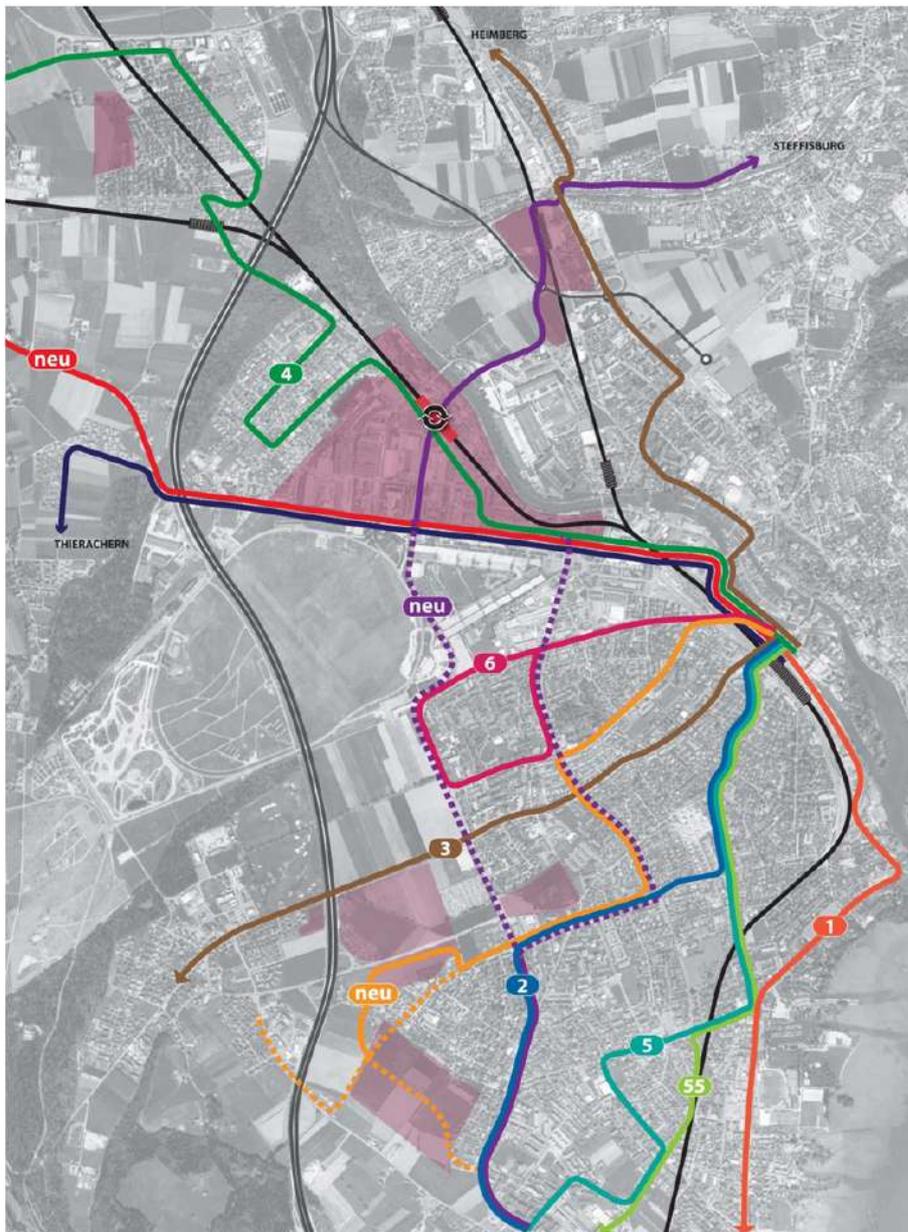


Abbildung 16 Mögliche Buslinienführung Thun; Netz nicht vollständig dargestellt, Quelle: Massnahmenblatt ÖV-3, Auszug ÖV-Strategie, 2011

## 4 Analyse IST-Zustand

### 4.1 Allgemeine Angaben

#### 4.1.1 Perimeter des Agglomerationsprogramms

Der statistische Perimeter der Agglomeration Thun gemäss BFS umfasst folgende zehn Gemeinden:

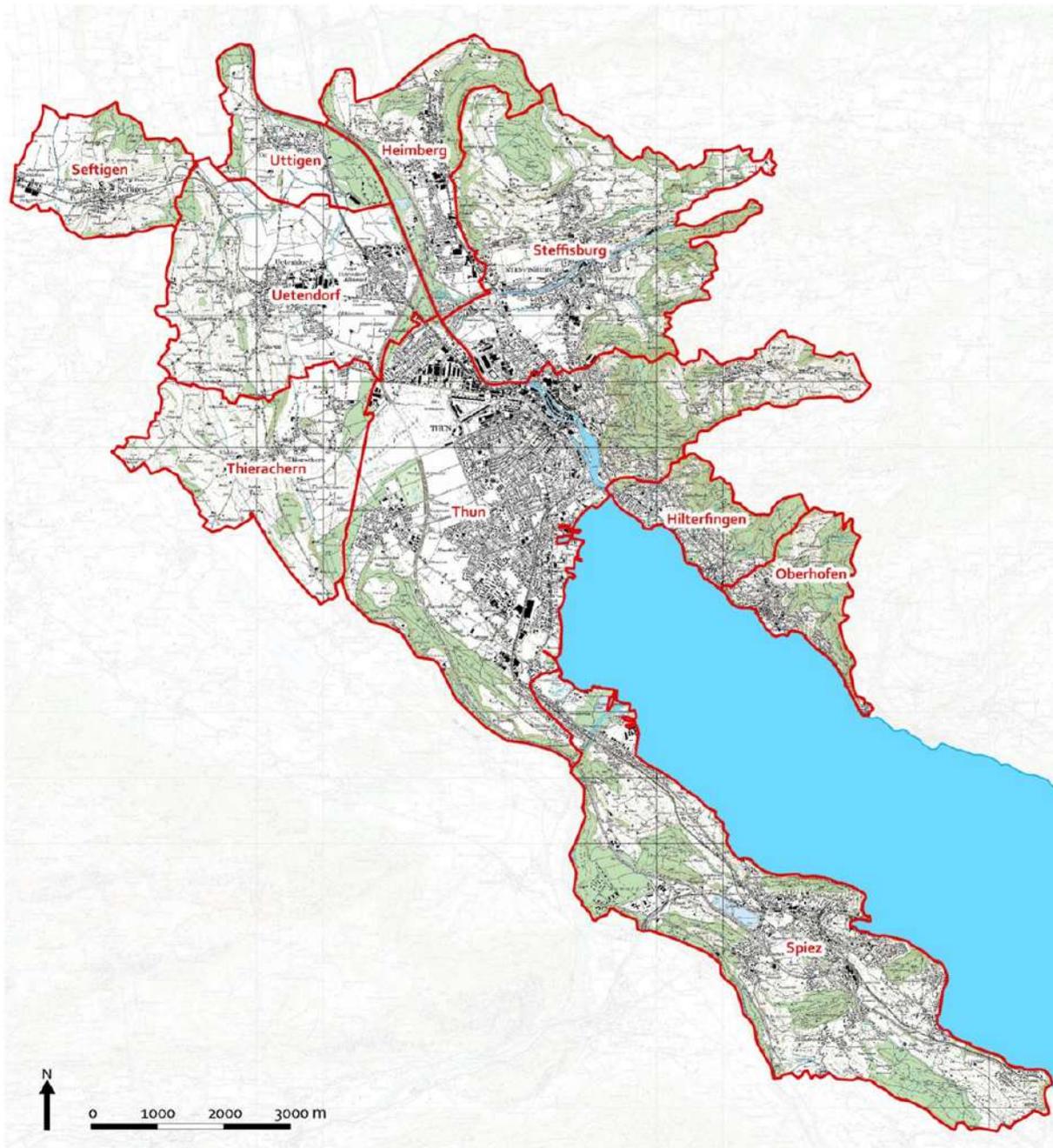


Abbildung 17 Statistischer Perimeter des Agglomerationsprogramms, Quelle: ALPGIS AG, 2011

Die Siedlungsgebiete der Gemeinden Thun, Steffisburg, Heimberg, teilweise Uetendorf (Allmend) sowie auf der rechten Seeseite Hilterfingen und Oberhofen und auf der linken Seeseite Spiez sind zu einem weitgehend zusammenhängenden Siedlungskörper zusammengewachsen. Die Gemeinden Seftigen, Thierachern und Uttigen sind durch Grünräume von diesem Raum getrennt und funktionieren räumlich quasi als „Aussensatelliten“ der Agglomeration.

#### 4.1.2 Gebietskörperschaften und Zusammenarbeitsstruktur

In der Region Thun existieren zwei Gremien zur überkommunalen Zusammenarbeit in den Bereichen Raumplanung, Verkehrs- und Standortentwicklung:

##### Entwicklungsraum Thun (ERT)

Der ERT bildet die Trägerschaft des AP V+S Thun. Er umfasst 40 Gemeinden und weist eine Wohnbevölkerung von über 129'984 Einwohnern (Stand Ende 2014) auf. Mit 97'186 Einwohnern machen die zehn Agglomerationsgemeinden den grössten Teil davon aus.

Die Hauptaufgaben des Vereins sind die Unterstützung und Koordination der überkommunalen, regionalen Zusammenarbeit in den Bereichen Landschaft, Siedlung und Verkehr und Wirtschaft, sowie die Beteiligung an überregionalen Projekten in Zusammenarbeit mit anderen Regionen und Regionalkonferenzen. Er nimmt die Aufgaben einer Planungsregion im Sinne von Art. 97 ff des kantonalen Baugesetzes vom 9. Juni 1985 wahr.

Der Wirtschaftsraum Thun ist als Kommission (Kommission WRT) in den ERT integriert und umfasst 13 Gemeinden und rund 100'000 Einwohner. Er bietet 44'000 Arbeitsplätze in fast 4'500 Betrieben. Das Ziel des WRT ist eine gemeinsame Wirtschaftsförderung sowie der Erhalt und die Neuschaffung von Arbeitsplätzen. Die Agglomerationsgemeinden sind alle in der Kommission WRT vertreten.

##### Regionale Verkehrskonferenz (RVK) Oberland-West

Die RVK Oberland-West ist eine von sechs regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) im Kanton Bern. Sie ist gemeinsam mit dem Kanton und den Transportunternehmungen für die Planung des öffentlichen Regionalverkehrs zuständig. Ihr sind 52 Gemeinden angeschlossen. Die RVK gewährleistet die Mitsprache der Gemeinden und vertritt die regionalen Interessen in Fragen des öffentlichen Verkehrs. Ihre Hauptaufgabe ist die periodische Erarbeitung von Angebotskonzepten für den öffentlichen Regionalverkehr.

## 4.2 Gesamtentwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr

### 4.2.1 Geomorphologische Voraussetzungen

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

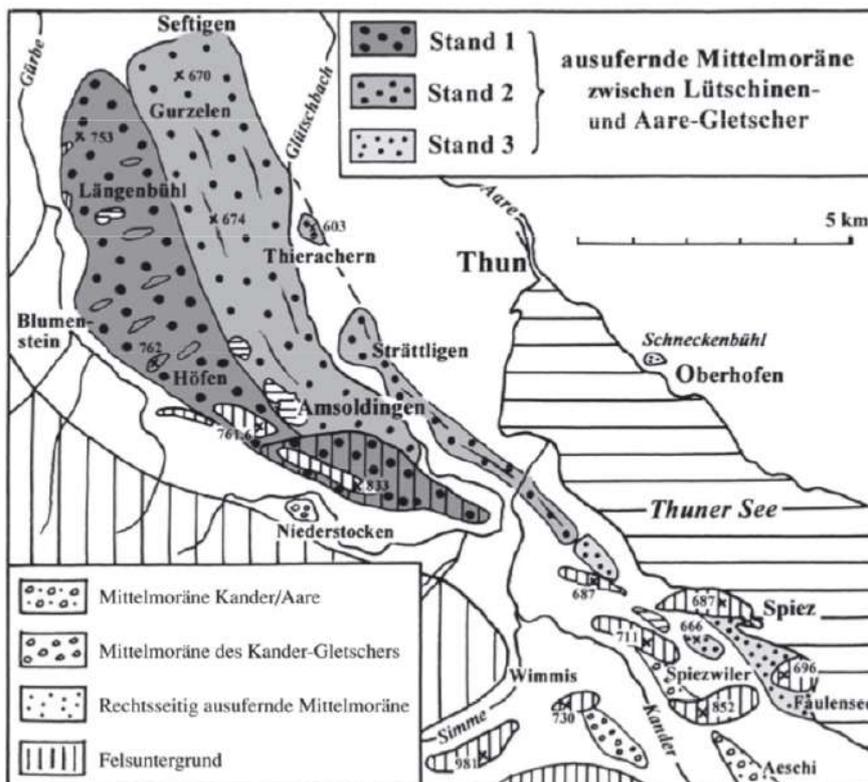


Abbildung 18 Moränenlandschaft Agglomeration Thun

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

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

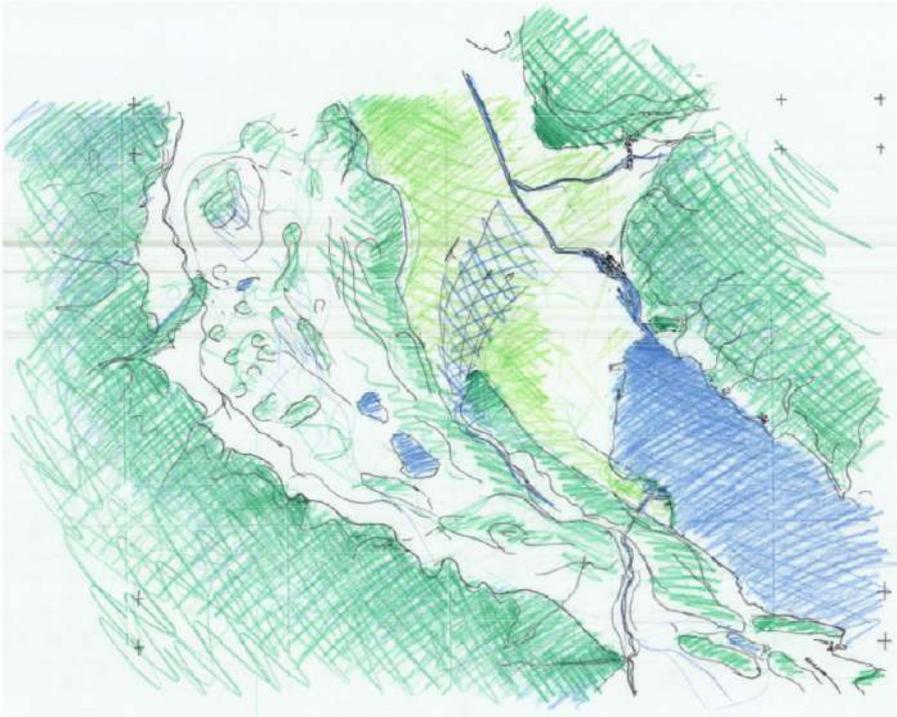


Abbildung 19 Charakteristik der Landschaft Agglomeration Thun, Quelle: Matthias Wehrlin, 2010

#### 4.2.2 Entwicklung

Die topographischen Bedingungen für die Siedlungsentwicklung und die Anlage von Verkehrsinfrastrukturen sind geprägt durch den leicht geschwungenen Verlauf des Aaretals, das hier die Alpen Richtung Mittelland verlässt. Die steilen seitlichen Flanken und der Thunersee schaffen spezifische räumliche Verhältnisse. Wesentliche Teile der Baugebiete der zentralen und nördlichen Agglomeration, d.h. der Gemeinden Thun, Spiez, Heimberg, Uetendorf und Thierachern liegen hier.

Ausgeprägt ist die Präsenz der weiträumigen Moränenlandschaft, welche die ganze Südwestflanke des Aaretals begleitet. Hier wurden Hauptstrassen, Bahnlinien und Autobahn in schwierigem Gelände realisiert. Die Besiedlung beschränkt sich auf schmale Streifen entlang des Seeufers und auf den topographisch komplexen, durch die Einmündung von Simmental und Kandertal ausgeweiteten Raum Spiez.

Die weiträumige Besiedlung am Westufer des Thunersees ist definiert durch Seeufer und Waldgrenze und angebunden durch die Hauptstrasse.

Die erwähnte Konstellation führt zu folgenden Voraussetzungen für die weitere Siedlungsentwicklung:

- Der zentrale und zusammenhängende Siedlungsraum von Thun, Steffisburg und Heimberg kann unter günstigen topographischen Verhältnissen und unter üblichen Voraussetzungen entwickelt werden. Eine wichtige Herausforderung ist die optimale Abstimmung von Siedlung und Verkehr, die weitere Siedlungsentwicklung nach innen und die landschaftsschonende Siedlungserweiterung in geeigneten Lagen.
- Die Lage von Thun am Seebecken ist ein ausserordentlich positiver Standortfaktor, schränkt aber die Entwicklung eines regionalen peripheren Verkehrssystems ein. Dies führt insbesondere zur Einschränkungen bezüglich der Erschliessung des Siedlungsgebietes am rechten Seeufer.
- Die besondere Lage von Spiez führt dazu, dass allfällige Erweiterungen des Siedlungsgebietes erhöhten Anforderungen bezüglich Topographie und Immissionen der übergeordneten Verkehrsträger ausgesetzt sind.

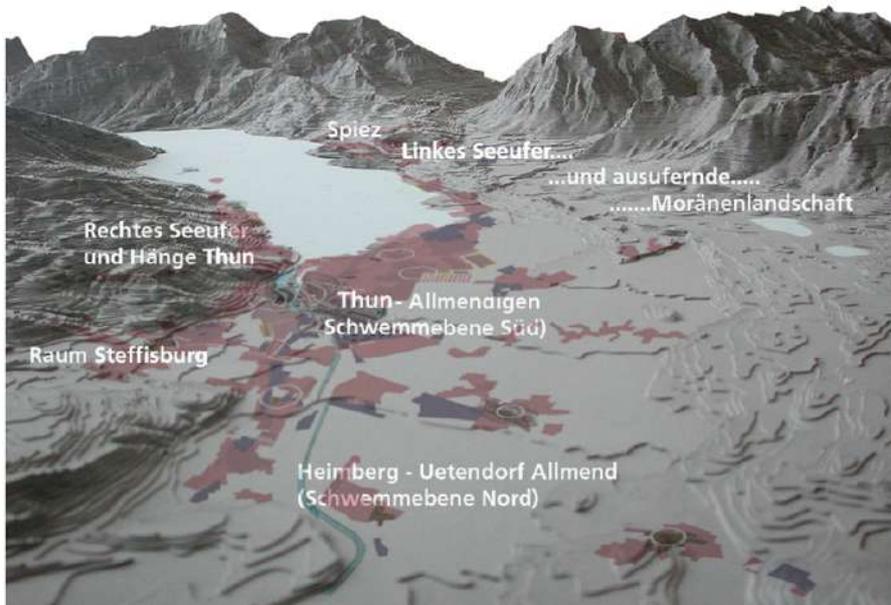


Abbildung 20 Übersicht Agglomerationsraum Thun – Spiez, Quelle: Matthias Wehrin, 2010

## 4.3 Landschaftsstruktur und Umweltsituation

### 4.3.1 Landschafts- und Freiraumstruktur

Die Landschafts- und Freiraumstruktur folgt den geomorphologischen Gegebenheiten. Im flachen Aaretal und im Bereich des früheren Kanderdeltas und des Zulg deltas sind die Landschaftsräume durch die bisherige Entwicklung von Siedlung und Verkehrsinfrastrukturen bereits weitgehend fragmentiert. Hier gilt es, die Übergänge von Siedlung und Landschaft zu klären und zu präzisieren.

Bedeutungsvoll ist die stark durchgrünte Uferlandschaft im Bereich der Stadt Thun. Das Potenzial des Uferbereiches von Thun ist sowohl für den Naturhaushalt wie auch für die Naherholung und den Tourismus von grosser Bedeutung.

In der weiträumigen Moränenlandschaft links der Aare geht es darum, die weitere Besiedlung auf die bestehenden Siedlungskerne zu konzentrieren, um die einzigartige und vielfältig gegliederte Kultur- und Naturlandschaft zu erhalten. Im Bereich zwischen Thun-Gwatt und Spiez ist eine gewisse lokale Besiedlung vorhanden. Trotzdem konnte insgesamt eine noch zusammenhängend wirkende Landschaft erhalten bleiben, die als siedlungstrennende Zäsur bleiben soll.

Eine durch Einzelbauten und zum Teil massive Eingriffe in die Topographie sich auszeichnende Besiedlung prägt den gesamten südorientierten Hang am Thunersee und nordöstlich von Thun und Steffisburg. Hier ist es von grosser Bedeutung, dass ein hohes Mass von Durchgrünung erhalten bleibt, dass eine obere Siedlungsgrenze definiert wird und dass die wenigen siedlungstrennenden Zäsuren, wie beispielsweise der Reberg zwischen Oberhofen und Längenschachen erhalten bleiben.



Abbildung 21 Siedlungsstruktur im Aaretal



Abbildung 22 Naturschutzgebiete linke Seeseite



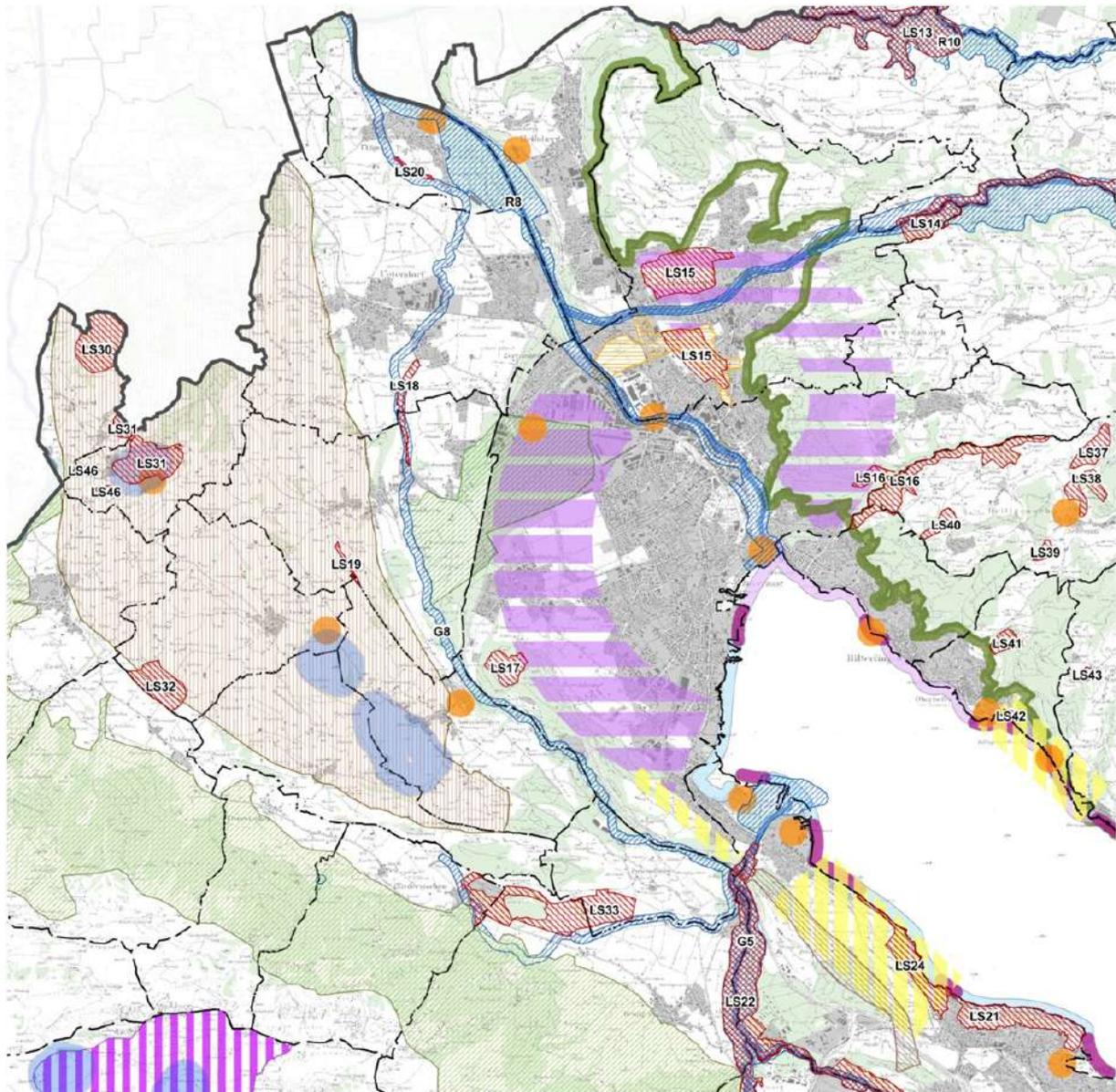
Abbildung 23 Moränenlandschaft linke Talseite



Abbildung 24 Rebberg Oberhofen – Längenschachen

#### 4.3.2 Landschaftsschutz und -planung

Zum Schutz der Landschaft und als Koordinationsinstrument für die Landschaftsplanung und -gestaltung im Entwicklungsraum Thun ist seit 2008 der neue Landschaftsrichtplan (vgl. Kap. 1.3.3) in Kraft. In der Richtplan-karte wurden alle Schutzgebiete, Siedlungsränder und -trenngürtel, Gewässer, die Nutzung der Ufergebiete, Wälder, Naturparks und weitere Gebiete von landschaftlicher Bedeutung festgehalten.



**Richtplaninhalte**

**A. Allgemeine Massnahmen**

- Landschaftsschutzgebiete (A2)
- Siedlungsänder, siedlungsgliedernde Grüngürtel (A4)

**R. Räumlich/örtlich zugeordnete Massnahmen zur Landschaftsentwicklung**

- Regionaler Naturpark Diemtigtal (R1) (provisorischer Perimeter)
- Regionaler Naturpark "Thunerssee-Hohgant" (R2) (provisorischer Perimeter)
- Gebiet Zitenalp / Horrenbach (R4)
- Südtal (R5)
- Drummlandschaft und Erholungsgebiet Thuner Westamt (R6)
- Aostal (R7)
- Gewässerlandschaft: (R8, R9, R10)
- Masterplan Landschaft und Siedlung Bypass Thun Nord (R11)

**F. Massnahmen Fauna, Flora**

- Thuner Almend (F4)
- Verbreitungshindernisse für Wildtiere (F6)

**W. Massnahmen Wald**

- Hangwälder Stockental / Niesen (W4)

**G. Massnahmen Gewässer**

- Fliessgewässer: Längvernetzung (G1)
- Kleingewässer (G4)
- Gewässerlandschaft (G5, G8)
- Gestaltung und Nutzung Thunerseeufer - Natur (G6)
- Gestaltung und Nutzung Thunerseeufer - Kultur (G6)
- Gestaltung und Nutzung Thunerseeufer - Erholung (G6)

**E. Massnahmen Freizeit, Erholung, Tourismus**

- Ausgangspunkte der Erholung (E1)
- Stadtnahe Erholung Thun (E7)
- Tourismusgebiete mit tourist. Transportanlagen (E10)

**Hinweise**

- Region TIP
- Gemeindegrenzen
- Bauzonen
- Wald

Abbildung 25 Ausschnitt Agglomeration aus dem Landschaftsrichtplan Region TIP, 2008

### 4.3.3 Vernetzung und Landschaftsqualität

#### Ökologische Vernetzung

Das Ziel von Vernetzungsprojekten ist es, die natürliche Artenvielfalt auf der landwirtschaftlichen Nutzfläche zu erhalten und zu fördern. Damit sollen günstige Bedingungen für die Entwicklung und Verbreitung von Tieren und Pflanzen entstehen.

Unter der Trägerschaft des Entwicklungsraums Thun besteht ein Vernetzungsprojekt für die Jahre 2011 bis 2016, das als Teilrichtplan ökologische Vernetzung vom Amt für Gemeinden und Raumplanung (AGR) genehmigt wurde. Für die dritte Umsetzungsperiode ab 2017 werden die Projekte unter Federführung des Kantons revidiert und neu ausgelegt. Die Vernetzungsplanungen im Kanton Bern sollen vereinfacht und einheitlicher werden, das Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT) soll die Trägerschaft übernehmen.

#### Landschaftsqualität

Zur Erhaltung, Förderung und Weiterentwicklung attraktiver Landschaften hat das Bundesamt für Landwirtschaft (BLW) im Rahmen der Agrarpolitik 2014-2017 sogenannte Landschaftsqualitätsbeiträge (LQB) als neue Direktzahlungsart eingeführt. In regionalen Programmen werden Ziele zur Weiterentwicklung von Kulturlandschaften sowie entsprechende Massnahmen und Beitragsansätze definiert. Beispiele von LQB-Massnahmen sind die Erhaltung und Pflege von landschaftsprägenden Strukturen wie Einzelbäume, Hecken und Trockensteinmauern, die Akzentuierung verschiedener Ackerkulturen oder die Bewirtschaftung von Waldweiden.

Aufgrund der Vorgaben des BLW und unter Einbezug der Erfahrungen aus der Umsetzung der ÖQV hat die Abteilung Naturförderung des Amtes für Landwirtschaft und Natur Kanton Bern (LANAT) elf regionale Landschaftsqualitätsprojekte entwickelt. Das Projekt (Projektbericht) für den Perimeter des ERT wurde anfangs August 2015 durch das BLW bewilligt.

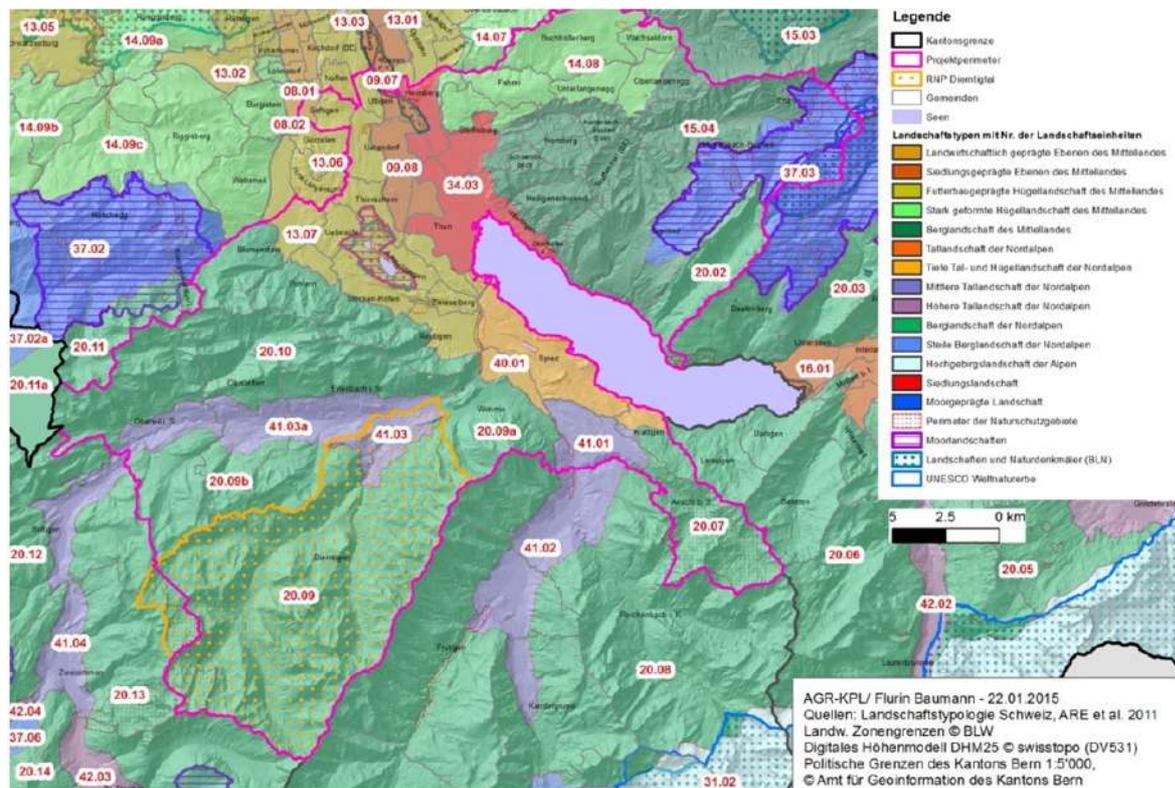


Abbildung 26 Projektgebiet Landschaftsqualität ERT mit Landschaftseinheiten, Quelle: Amt für Landwirtschaft und Natur, Landschaftsqualität im Kanton Bern, Projektperimeter: Entwicklungsraum Thun, rev. 1.7.2015)

#### 4.3.4 Kulturlandschutz

Neben dem Stopp der Zersiedelung war der Kulturlandschutz ein weiteres Hauptziel der RPG-Revision von 2013 (vgl. Kap. 1.2.2). Der „Konsum“ von Fruchtfolgeflächen (FFF) für bodenverändernde Nutzungen wird im revidierten kantonalen Richtplan stark begrenzt (Massnahmenblatt A\_06). FFF dürfen nur noch in seltenen Ausnahmen beansprucht werden:

- Wenn der verfolgte Zweck ohne die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nicht sinnvoll verwirklicht werden kann. Standortalternativen sind zu prüfen und es ist eine sachbezogene Interessenabwägung vorzunehmen.
- Wenn es sich um die Verwirklichung eines kantonal wichtigen Ziels handelt (u.a. öffentliche Infrastrukturvorhaben, prioritäre Siedlungsentwicklungen von kantonomer Bedeutung etc.).
- Wenn für die beanspruchten Fruchtfolgeflächen eine optimale Nutzung gewährleistet werden kann (minimale Zerschneidung, angemessene Nutzungsdichte etc.).
- Wenn die beanspruchten FFF kompensiert werden können. Darunter fallen die Auszonung von Bauzonen mit FFF-Qualität, die Aufwertung von degradierten Landwirtschaftsböden zu FFF und die Bezeichnung von neuen Flächen mit FFF-Qualität (ausserhalb des Inventars).

Durch die neuen Vorgaben wird die Möglichkeit für Neueinzonungen in der Agglomeration Thun stark eingeschränkt. Das Siedlungsgebiet ist praktisch vollumfänglich von FFF umgeben. Sogar vollständig von Bauzonen umgebene Landwirtschaftsflächen gehören zum Inventar der FFF. Ausgenommen sind einzig Hanglagen, die sich aufgrund ihrer Eignung nicht als FFF eignen oder die Thuner Allmend, die als Landschaftsschutzgebiet ausgedehnt ist und zu militärischen Zwecken sowie als Naherholungsgebiet genutzt wird.

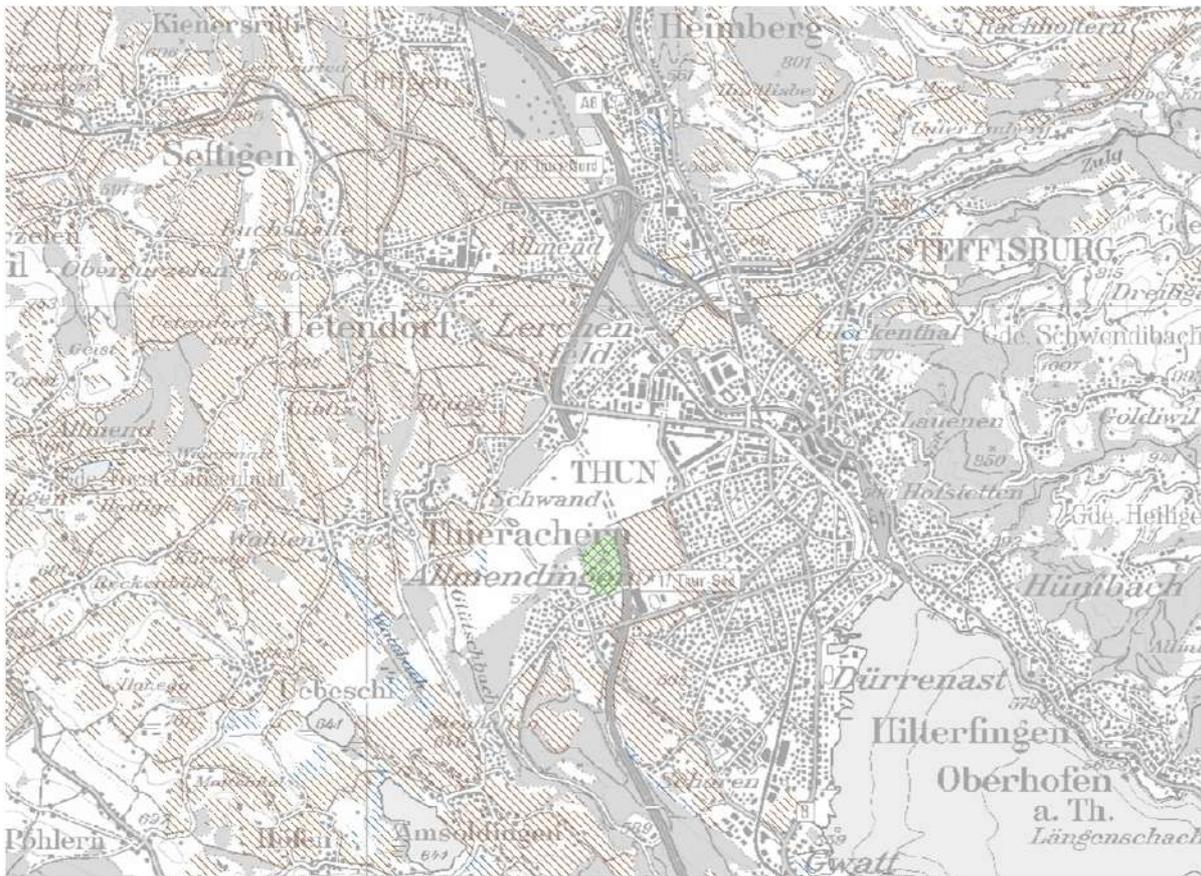


Abbildung 27 Fruchtfolgeflächen (braun), Fruchtfolgeflächen in Sport und Freizeitzone (grün) und unbereinigte Zusatzflächen (blau), Quelle: Geoportal des Kantons Bern, 2016

### 4.3.5 Umweltsituation

#### Lärmbelastung

Die Lärmbelastung in der Agglomeration Thun geht hauptsächlich vom Strassennetz aus. Die Belastung der Eisenbahn ist im Vergleich dazu gering. Der Kanton und die Stadt Thun sind derzeit dabei, die Lärmschutzmassnahmen entlang ihrer Strassen umzusetzen. Die entsprechenden Umsetzungsstände können der Abbildung 28 entnommen werden. Die Lärmschutzmassnahmen entlang der Bahnlinien sind abgeschlossen.

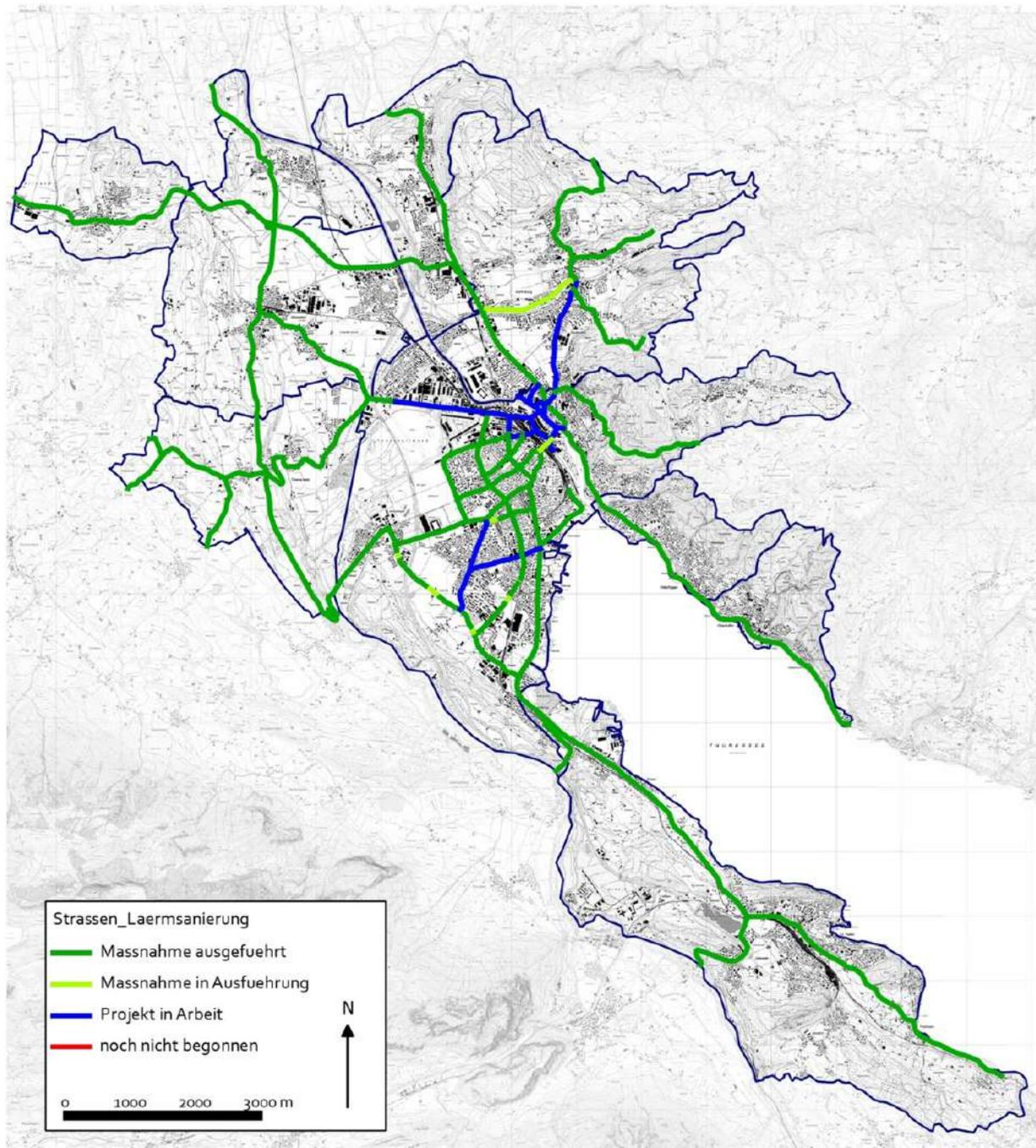


Abbildung 28 Lärmsanierungen auf Kantons- und Gemeindestrassen, Stand September 2016, Quelle: OIK I, OIK II, Stadt Thun, Aufbereitung Karte durch ALPGIS AG

### Luftschadstoffbelastung

Zur Luftschadstoffbelastung liegen aus der Agglomeration Thun keine Messungen vor. Die Agglomeration verfügt jedoch kaum über Schwerindustriebetriebe. Insofern konzentriert sich die Belastungsspitze hauptsächlich auf die Gebiete entlang den Hauptverkehrsachsen des MIV.

## 4.4 Siedlung

### 4.4.1 Räumliche Gliederung der Agglomeration

Die Agglomeration Thun setzt sich aus zehn Gemeinden mit sehr unterschiedlicher Prägung zusammen. Dies spiegelt sich im Entwicklungsleitbild im kantonalen Richtplan wieder, indem die Agglomerationsgemeinden vier verschiedenen Raumtypen zugeordnet werden. Ausser dem Raumtyp „Hügel- und Berggebiete“ sind demnach alle Entwicklungsräume des Richtplans in der Agglomeration Thun enthalten.

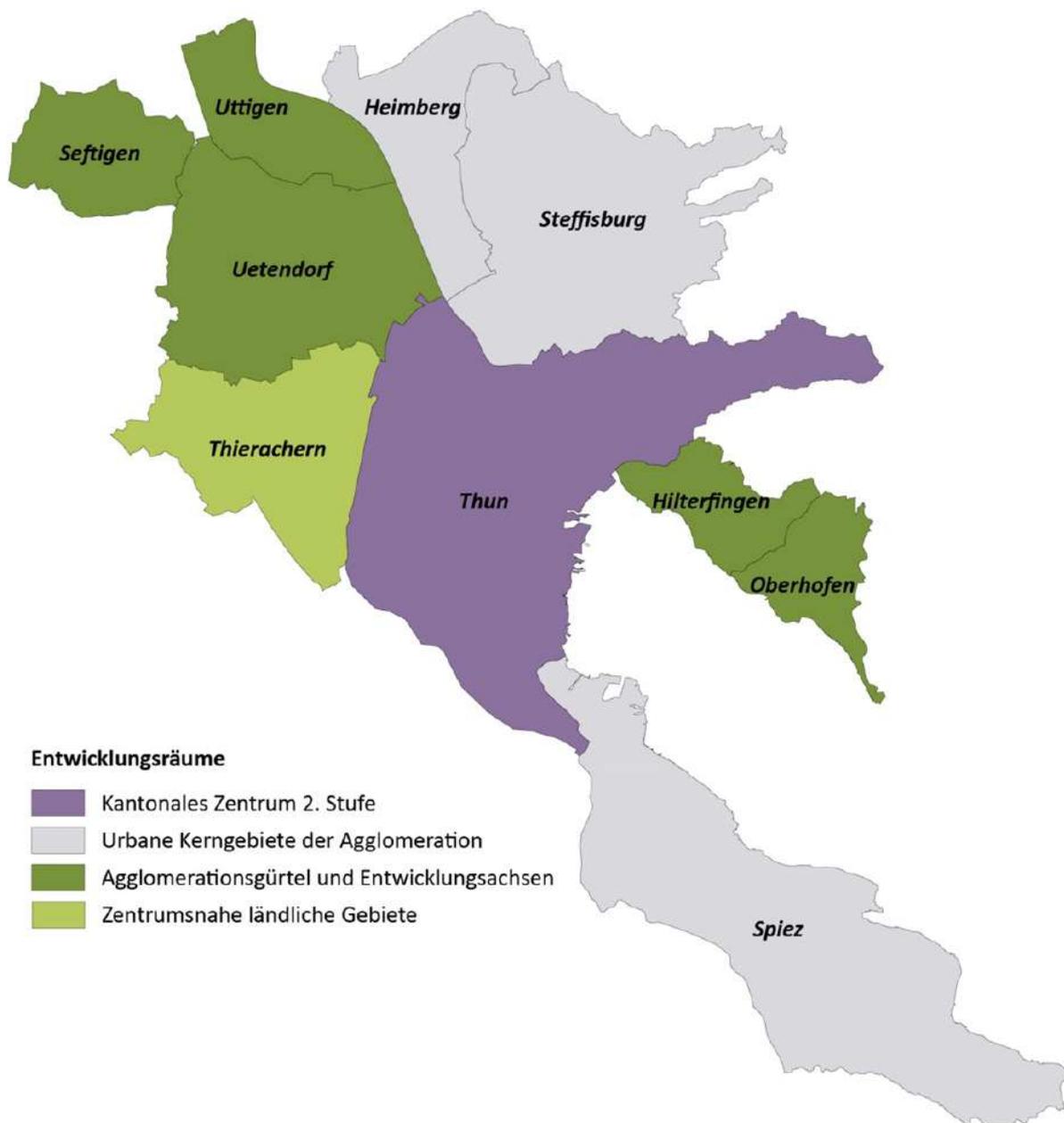


Abbildung 29 Räumliche Gliederung Agglomeration Thun, Quelle: ALPGIS AG

Den urbanen Kern der Agglomeration bildet die Stadt Thun als kantonales Zentrum zusammen mit den Gemeinden Steffisburg, Heimberg und Spiez. Direkt daran angegliedert sind die Seegemeinden Hilterfingen und Oberhofen, die – so wie auch Thun und Spiez – eine starke Bedeutung für den Tourismus aufweisen. Die eher ländlich geprägten Gemeinden im Nordwesten der Stadt haben funktionalräumlich einen unterschiedlich starken Bezug zu der restlichen Agglomeration.

Raumtyp gemäss kantonalen Raumkonzept	Gemeinden Agglomeration Thun
Zentren 1. und 2. Stufe	Thun
Urbane Kerngebiete der Agglomerationen	Heimberg, Steffisburg, Spiez
Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete und Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (Z34)	-
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie regionale Tourismuszentren 4. Stufe	Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Uetendorf, Uttigen
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	Thierachern
Hügel- und Berggebiete	-

Tabelle 2 Zuordnung der Agglomerationsgemeinden zu den Raumtypen gemäss kantonalem Raumkonzept  
 Quelle: Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, RRB 1032/2015 vom 2.9.2015

**4.4.2 Flächenaufteilung der Agglomeration**

Die stark ländliche Prägung der Agglomeration zeigt sich in der Arealstatistik. Die Landwirtschaftsflächen machen mit rund 42% den grössten Flächenanteil der Agglomeration aus. Dahinter folgen mit 32% die Siedlungsflächen und mit 25% der Wald. Die Unterschiede unter den Gemeinden sind jedoch gross. So besteht Thun zum Beispiel zur Hälfte aus Siedlungsfläche, währenddessen Thierachern gerade mal 12% Siedlungsfläche aufweist.

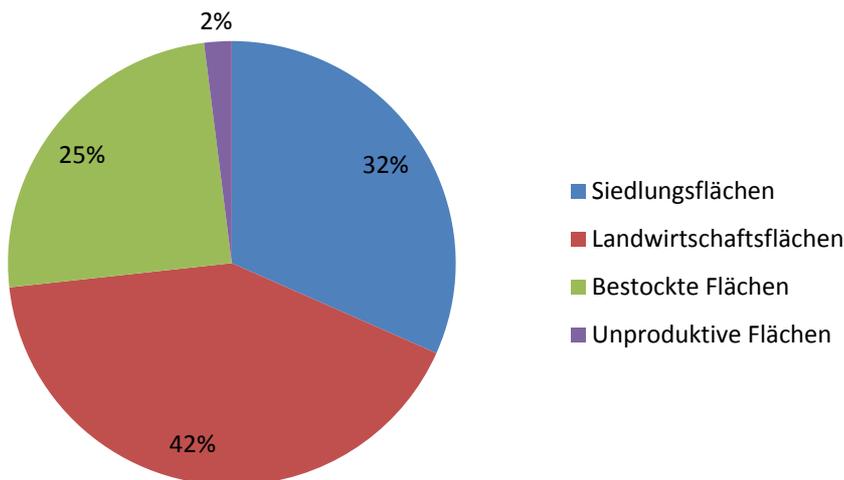


Abbildung 30 Arealstatistik der Agglomeration Thun nach Standardnomenklatur  
 Quelle: BFS, Arealstatistik 2004/2009

#### 4.4.3 Bevölkerungsentwicklung

Die zehn Agglomerationsgemeinden zählten Ende 2014 zusammen 97'186 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Stadt Thun macht mit 43'303 Einwohnern knapp die Hälfte davon aus. Weitere Gemeinden mit Stadtgrösse (> 10'000 Einwohner) sind Steffisburg (15'703) und Spiez (12'555).

Gemeinde	Bevölkerung 01.01.1999	Bevölkerung 01.01.2009	Bevölkerung 31.12.2014	Veränderung 1999–2014
Heimberg	5'342	6'071	6'631	1'289 (+24.1%)
Hilterfingen	3'774	3'987	4'049	275 (+7.3%)
Oberhofen	2'140	2'364	2'390	250 (+11.7%)
Seftigen	2'069	2'102	2'188	119 (+5.8%)
Spiez	11'928	12'453	12'555	627 (+5.3%)
Steffisburg	13'803	15'379	15'703	1'900 (+13.8%)
Thierachern	1'900	2'205	2'458	558 (+29.4%)
Thun	39'854	42'129	43'303	3'449 (+8.7%)
Uetendorf	5'694	5'969	6'008	314 (+5.5%)
Uttigen	1'455	1'755	1'901	446 (+30.7%)
<b>Total</b>	<b>87'959</b>	<b>94'414</b>	<b>97'186</b>	<b>9'227 (+10.5%)</b>

Tabelle 3 Bevölkerungsentwicklung 1999-2014  
Quelle: BFS, Gemeindestatistik 1981-2009, ständige Wohnbevölkerung  
BFS, Ständige Wohnbevölkerung am 31.12.2014

Zwischen 1999 und 2014 nahm die Bevölkerung der Agglomeration aufgrund deutlich positiver Wanderungssaldi um 10,5% zu. Keine der zehn Gemeinden verzeichnete ein negatives Wachstum. Am stärksten gewachsen sind Uttigen (+30,7%), Thierachern (+29,4%) und Heimberg (+24,1%), am schwächsten Seftigen (5,8%), Uetendorf (5,5%) und Spiez (5,3%).

#### 4.4.4 Demografischer Wandel

Im Rahmen des Projekts „Wohnstrategie Agglomeration Thun“ wurde der demografische Wandel, der mit der Bevölkerungsentwicklung einhergeht, etwas vertiefter betrachtet. Die Statistik zeigt auf, dass die Agglomeration Thun im Vergleich zu anderen Agglomerationen der Schweiz überdurchschnittlich stark altert. Es wird von einer doppelten Alterung gesprochen. Dies bedeutet, dass der Anteil von Personen im Alter über 64 Jahre an der Gesamtbevölkerung zunimmt und der Anteil an Personen unter 20 Jahren zugleich abnimmt.

Der Anteil der Bevölkerung über 64 Jahren macht in der Agglomeration Thun mehr als einen Fünftel der Bevölkerung aus. Der Anteil an Personen im erwerbsfähigen Alter ist unterdurchschnittlich und der Anteil unter 20-jähriger rückläufig. Damit stellt die demografische Alterung bereits heute aber vor allem in der Zukunft eine zentrale Herausforderung für die Agglomeration Thun dar.

Die Statistiken aus dem Projekt „Wohnstrategie Agglomeration Thun“ wurden für den Perimeter der Wirtschaftsraums Thun (WRT) erstellt. Dieser enthält neben den zehn Agglomerationsgemeinden nach BFS zusätzlich die Gemeinden Sigriswil, Wattenwil und Wimmis. Die Aussagen werden dadurch jedoch nicht stark beeinflusst.

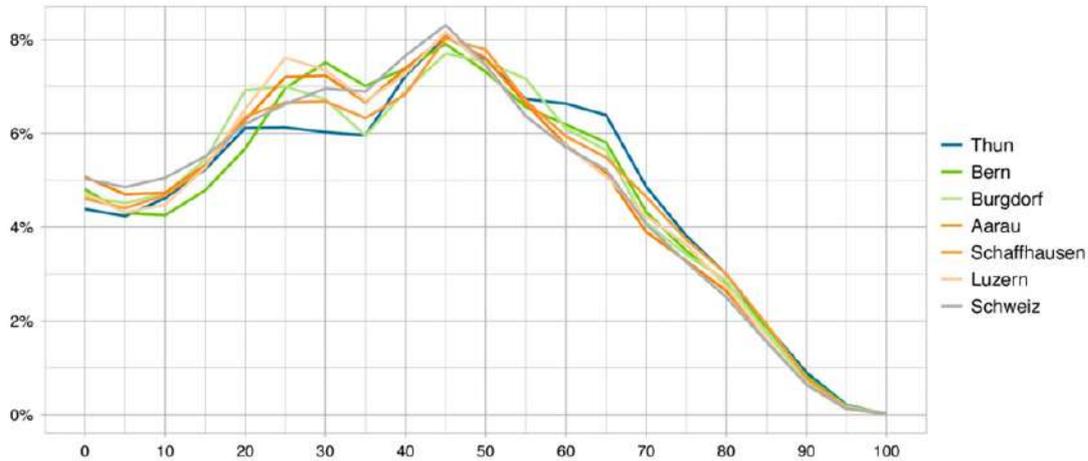


Abbildung 31 Altersverteilung Wirtschaftsraum Thun 2012  
 Quelle: BFS, Darstellung: raumdaten GmbH

#### 4.4.5 Beschäftigungsentwicklung

Die Agglomeration Thun verfügte im Jahr 2012 über 36'471 Beschäftigte (VZÄ). 24'991 davon im Dienstleistungssektor und 10'964 im Industrie- und Gewerbesektor, was 68.5% respektive 30.1% der gesamten Beschäftigten nach Vollzeitäquivalenz entspricht. Der Landwirtschaftssektor kommt mit 517 VZÄ noch auf 1.4% Anteil.

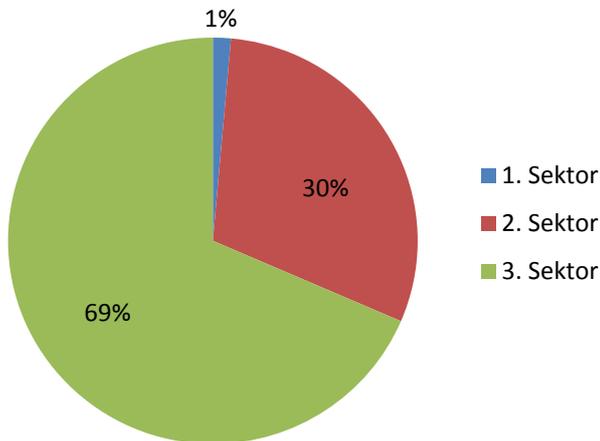


Abbildung 32 Beschäftigungsstruktur Agglomeration Thun nach Beschäftigten (Vollzeitäquivalenz)  
 Quelle: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 2012

Die Beschäftigtenzahl nach Vollzeitäquivalenz ist zwischen 2001 und 2012 in neun von zehn Gemeinden, zum Teil markant, gestiegen. Einzig Uttigen hatte einen Rückgang zu verzeichnen. Gesamthaft ist die Beschäftigtenzahl von 2001 bis 2012 um 14% von 31'979 auf 36'472 gestiegen. Thun ist innerhalb der Agglomeration klar der wichtigste Arbeitsstandort und für rund 60% der Beschäftigten verantwortlich.

Gemeinde	Beschäftigte VZÄ 2001	Beschäftigte VZÄ 2012	Veränderung absolut	Veränderung prozentual
Heimberg	1'710.5	1'730.2	+19.7	+1.15 %
Hilterfingen	623	661.6	+38.6	+6.2 %
Oberhofen	448	458.9	+10.9	+2.43 %
Seftigen	317.9	418.1	+100.2	+31.52 %
Spiez	3'947.3	3'969.2	+21.9	+0.55%
Steffisburg	4'011	4'714.9	+703.9	+17.55%
Thierachern	220.3	288.1	+67.8	+30.78%
Thun	18'560.4	21'534.7	+2'974.3	+16.02%
Uetendorf	1'888.8	2'478.9	+590.1	+31.24%
Uttigen	251.4	217	-34.4	-13.68%
<b>Total</b>	<b>31'978.6</b>	<b>36'471.6</b>	<b>+4'493</b>	<b>+14.05%</b>

Tabelle 4 Beschäftigungsentwicklung (VZÄ) alle Sektoren 2001-2012  
 Quellen: BFS, Eidgenössische Betriebszählung (BZ) 2001  
 BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 2012

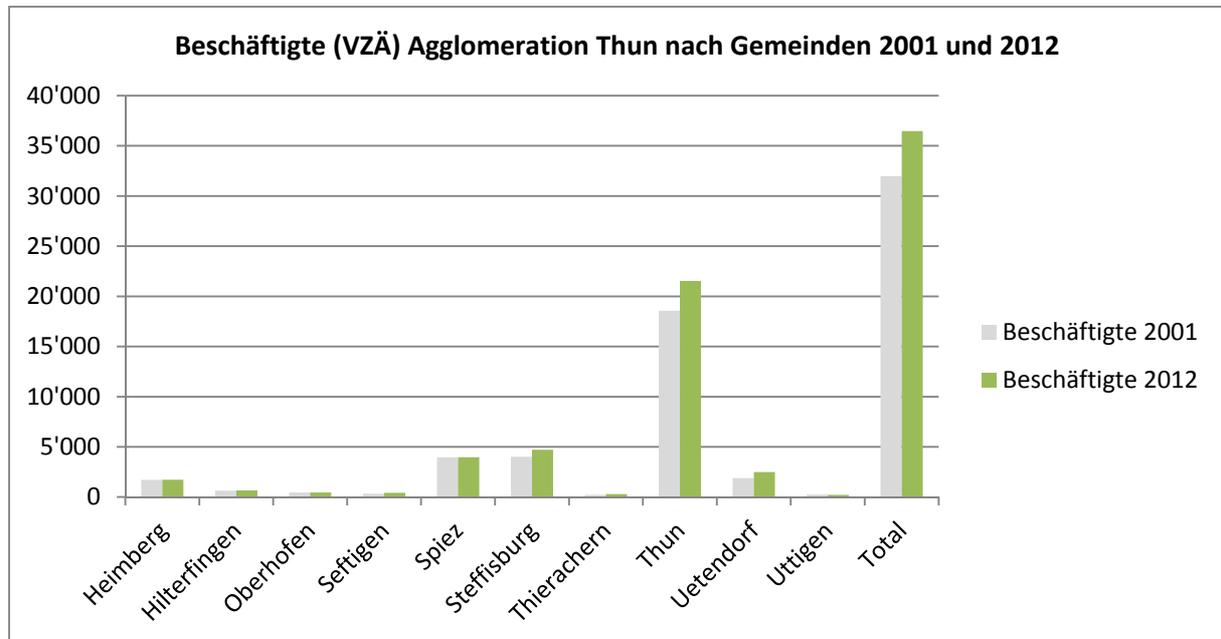


Abbildung 33 Beschäftigte (VZÄ) Agglomeration Thun nach Gemeinden 2001 und 2012  
 Quellen: BFS, Eidgenössische Betriebszählung (BZ) 2001  
 BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 2012

**4.4.6 Bevölkerungs- und Beschäftigungskonzentrationen**

Hektarrasterdarstellungen zu den Bevölkerungs- und Beschäftigungskonzentrationen sind im Kapitel 4.5.4 (S. 66-67) zu finden. Die bevölkerungsreichen Gebiete befinden sich in der Thuner Innenstadt, den dicht bebauten Quartieren (u.a. Westquartier, Buchholz), sowie in den weiteren Ortskernen der Agglomeration und entlang der nördlichen Ausfallachse aus der Stadt. Weniger dicht ist die Besiedlung entlang der Hänge sowie in den peripheren Siedlungsgebieten. Die bedeutenden Beschäftigungskonzentrationen befinden sich in der Innenstadt, entlang den Hauptverkehrsachsen sowie in den grösseren Arbeitszonen.

**4.4.7 Wohnungsbestand und –markt**

Das Projekt „Wohnstrategie Agglomeration Thun“ hat aufgedeckt, dass es in der Agglomeration Thun kaum einen Wohnungsmarkt gibt. Bei rückläufiger Neubautätigkeit betrug der Leerstand zwischen 2009 und 2011 durchschnittlich 0.3%. Trotzdem sind die Mietpreise bisher nicht markant gestiegen und liegen unter dem schweizerischen Niveau.

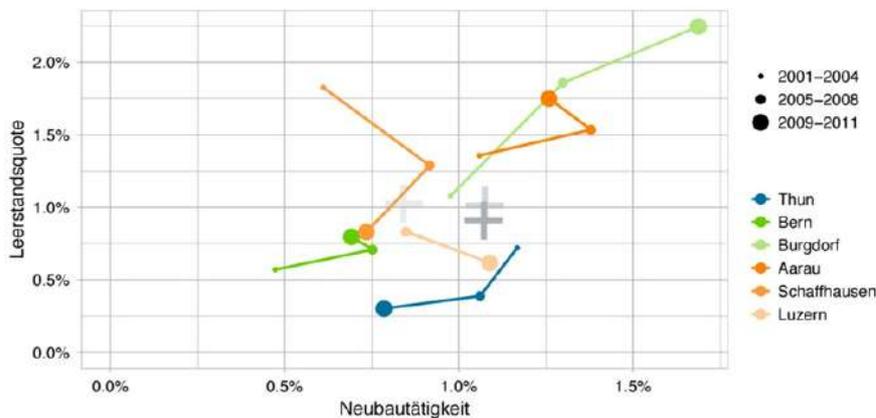


Abbildung 34 Absorption auf dem Wohnungsmarkt 2002 – 2012  
 Quelle: BFS, Darstellung: raumdaten GmbH

**4.4.8 Baulandreserven und Verdichtungspotentiale**

**Baulandreserven**

Der Kanton Bern hat 2015/2016 in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die unbebauten Bauzonen flächendeckend erhoben. Gemäss der Erhebung sind in der Agglomeration Thun insgesamt noch rund 124.2 ha unbebauten Baulandreserven vorhanden. Davon liegen 79.1 ha in Wohn-, Misch- und Kernzonen und 45.1 ha in Arbeitszonen. Der grösste Anteil der Reserven befindet sich in Thun (47.1 ha, davon 23.7 ha WMK und 23.4 ha Arbeiten). Bei den Zahlen handelt es sich um informelle Angaben des AGR, die teilweise bereits wieder überholt sind. Deshalb müssen sie durch die Gemeinden im Rahmen ihrer Planungen überprüft werden.

Gemeinde	Unbebaute Bauzonen total (ha)	Unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen (ha)	Unbebaute Arbeitszonen (ha)
Heimberg	8.0	5.0	3.0
Hilterfingen	10.2	10.2	0.0
Oberhofen	5.3	5.3	0.0
Seftigen	1.0	0.4	0.6
Spiez	24.2	13.9	10.3
Steffisburg	14.2	8.6	5.6
Thierachern	3.8	3.8	0.0
Thun	47.1	23.7	23.4
Uetendorf	6.8	4.6	2.2
Uttigen	3.8	3.6	0.2
<b>Total</b>	<b>124.2</b>	<b>79.1</b>	<b>45.1</b>

Tabelle 5 Unüberbaute Reserven Wohn-, Misch- und Kernzonen und Arbeitszonen in der Agglomeration Thun 2016  
Quelle: AGR 2016

Die unbebauten Wohn-, Misch- und Kernzonen werden den Gemeinden bei der Bestimmung des Bedarfs für zusätzliche Wohnbauzonen vom theoretischen Bedarf abgezogen. Der Bauzonenbedarf Arbeiten richtet sich nach dem lokalen Bedarf (Binnengewerbe) bzw. wird im Rahmen der regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung festgelegt. Diese befindet sich aktuell im Aufbau.

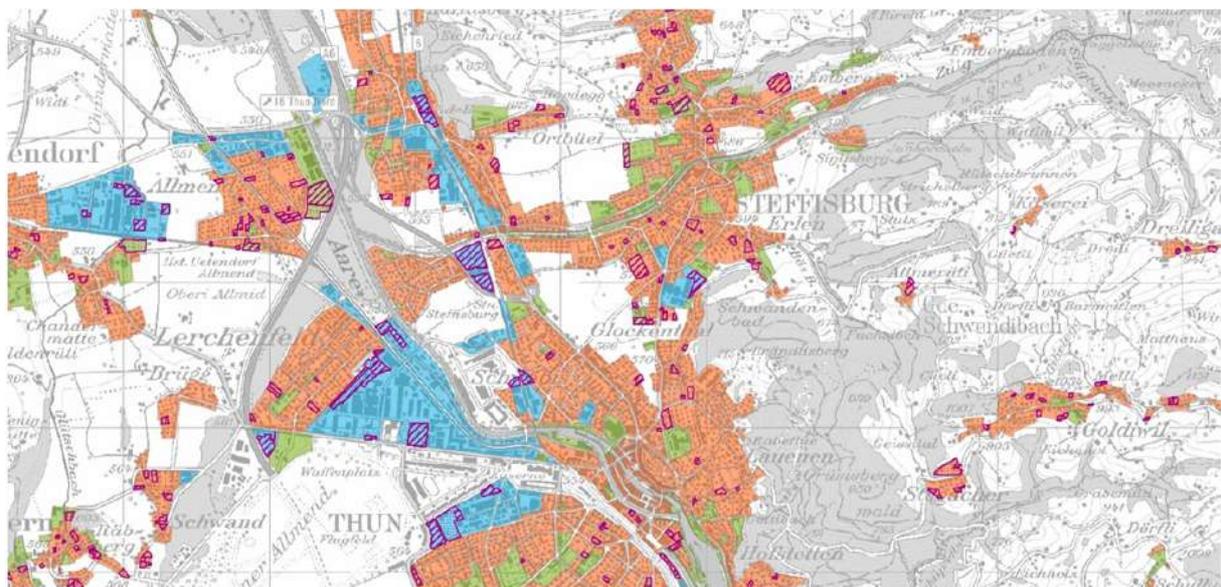


Abbildung 35 Übersicht Baulandreserven, Quelle: Geoportal des Kantons Bern

### Verdichtungspotentiale

Die Reserven im Bestand wurden durch den Kanton automatisiert erhoben. Die Berechnungen, die der Kanton den Gemeinden auf informeller Basis zur Verfügung stellt, zeigen auf, dass mehr als die Hälfte der Gemeinden der Agglomeration Thun den gemäss Raumtyp (vgl. Kap. 5.1.1) erforderlichen Dichterichtwert nicht oder nur knapp erreichen. Dementsprechend gross sind die Potentiale zur Verdichtung im Bestand (vgl. Tabelle 6). Dennoch müssen die Flächenangaben relativiert werden. Durch die Automatisierung sind in den Flächen auch Gebiete enthalten, die für eine Verdichtung nicht oder nur beschränkt in Frage kommen (z.B. Strukturgebiete, Einfamilienhauszonen etc.) Deshalb sind die Angaben durch die Gemeinden im Rahmen ihrer Planungen zu verifizieren. Eine substantielle Verdichtung im Bestand wird vorwiegend in den grösseren Umstrukturierungsgebieten der Agglomeration möglich sein. In Gemeinden, die den Dichterichtwert gemäss kantonalem Richtplan nicht erreichen, wird ein Drittel der Reserven im Bestand vom theoretischen Baulandbedarf Wohnen abgezogen.

Gemeinde	Raumtyp	Richtwert Dichte (Raumnutzer*/ha)	Effektive Dichte (Raumnutzer*/ha)	Innenreserven Bestand (ha)
Heimberg	UK	85	90	16.6
Hilterfingen	AE	53	48	22.3
Oberhofen	AE	53	52	9.0
Seftigen	AE	53	64	9.5
Spiez	UK	85	63	52.9
Steffisburg	UK	85	83	38.1
Thierachern	ZL	39	58	6.8
Thun	UK (ST)	158	105	98.0
Uetendorf	AE	53	62	21.6
Uttigen	AE	53	54	9.9
<b>Total</b>				<b>284.7</b>

Tabelle 6 Nutzungsreserven im Bestand in der Agglomeration Thun 2016  
Quelle: AGR 2016

#### 4.4.9 Entwicklungsschwerpunkte

Für die Agglomeration Thun bestehen vier Entwicklungsschwerpunkte (vgl. Abbildung 36) des Kantons Bern:

ESP Thun Nord/Steffisburg	Arbeiten
ESP Thun Bahnhof	Dienstleistung
ESP Steffisburg Bahnhof	Arbeiten
ESP Uetendorf	Arbeiten (realisiert)

#### 4.4.10 Verkehrsintensive Standorte

Die Standorte von verkehrsintensiven Vorhaben in der Region Thun sind im AP V+S Thun bezeichnet (vgl. MB S-9). Aktuell wird das Gesamtfahrtenkontingent von 45'000 PW-km/Tag auf drei ViV-Standorte aufgeteilt. Diese sind: Thun Innenstadt, Thun Süd und Zentrum Spiez (vgl. Abbildung 36). Die Bestimmungen zu den ViV-Standorten werden aktuell durch den Kanton Bern überarbeitet.

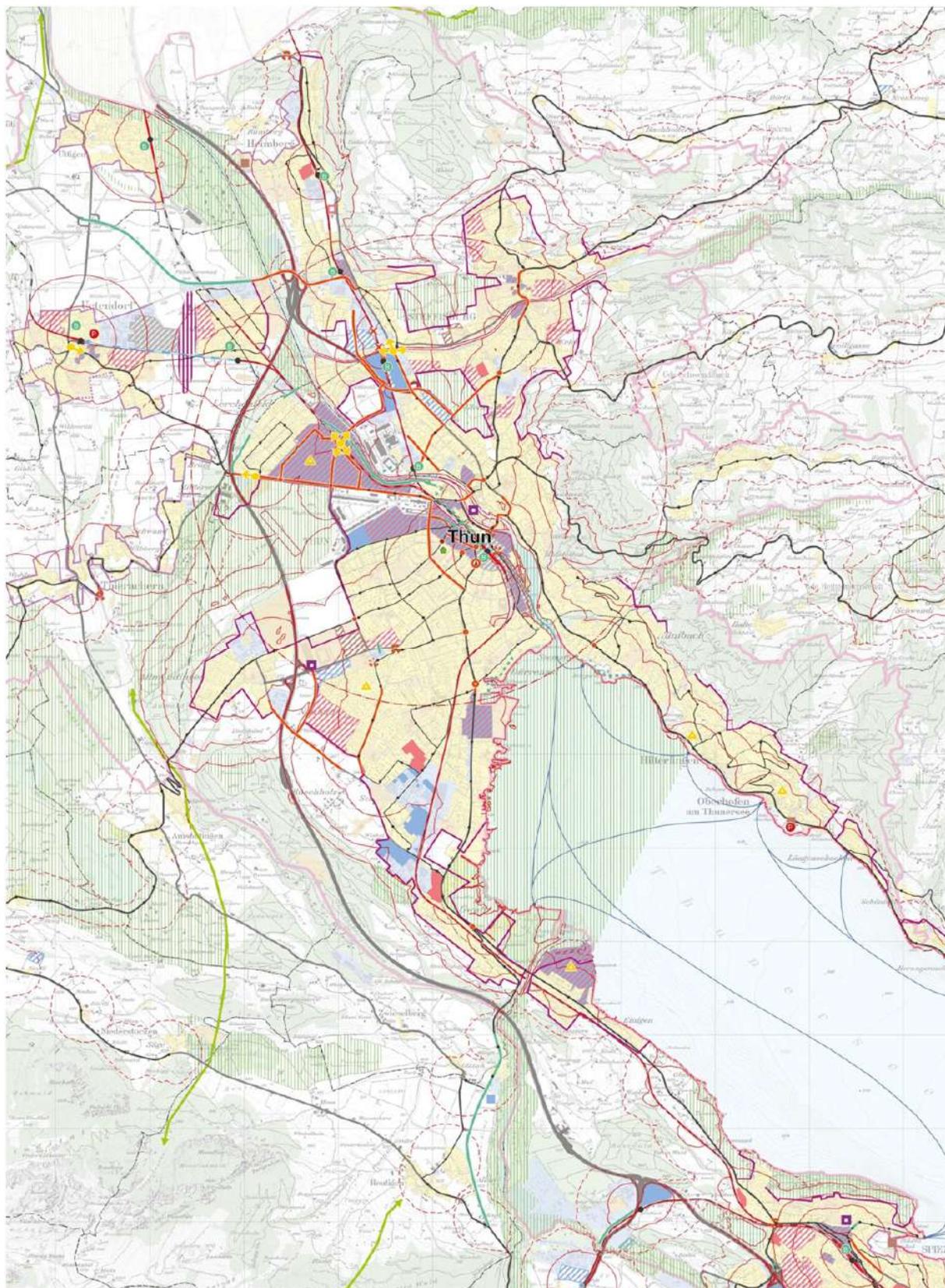


Abbildung 36 Ausschnitt RGSK-Karte, Quelle: RGSK TOW, Genehmigungsexemplar, Stand 07.11.16

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

Abbildung 37 Legende RGSK-Karte, Quelle: RGSK TOW, Genehmigungsexemplar, Stand 07.11.16

## 4.5 Verkehr

### 4.5.1 Agglomerationsvergleich

Die Agglomeration Thun im Vergleich mit ausgewählten mittelgrossen Agglomerationen:

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

Tabelle 7 Agglomeration im Vergleich, Quelle: ÖV-Konzept Stadt Thun 2014; Monitoring Agglomerationsprogramme, ARE (2009)

Die Agglomeration Thun ist bevölkerungsmässig die zweitgrösste Agglomeration im Kanton Bern. Der PW-Besitz ist vergleichsweise im Mittelmass. Die Agglomeration weist eine durchschnittliche Siedlungsdichte und Siedlungsfläche pro Einwohnende aus. Wie bereits im ersten RGSK erhoben liegen die grössten Entwicklungspotentiale innerhalb der Agglomeration in Thun und Steffisburg. Die Verdichtungspotentiale liegen an gut erschlossenen Lagen in Thun, Steffisburg und Spiez. Die stärksten Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung gehen von den Entwicklungen im ESP Thun Nord und von den Flächenreserven in Steffisburg und Thun Südwest aus (vgl. Kapitel 3, Grossräumige Entwicklungen).

Um die Abstimmung zwischen Siedlung und ÖV-Angebot der Agglomeration Thun mit anderen Agglomeratio-nen vergleichen zu können, werden die ÖV-Güteklassen mit den Hektarrasterdaten (Einwohner und Beschäftigte) überlagert. So wird sichtbar, wie viele Einwohner und Beschäftigte wie gut mit dem ÖV erschlossen sind.

**Beschäftigte in den Güteklassen verschiedener Agglomerationen (2014)**

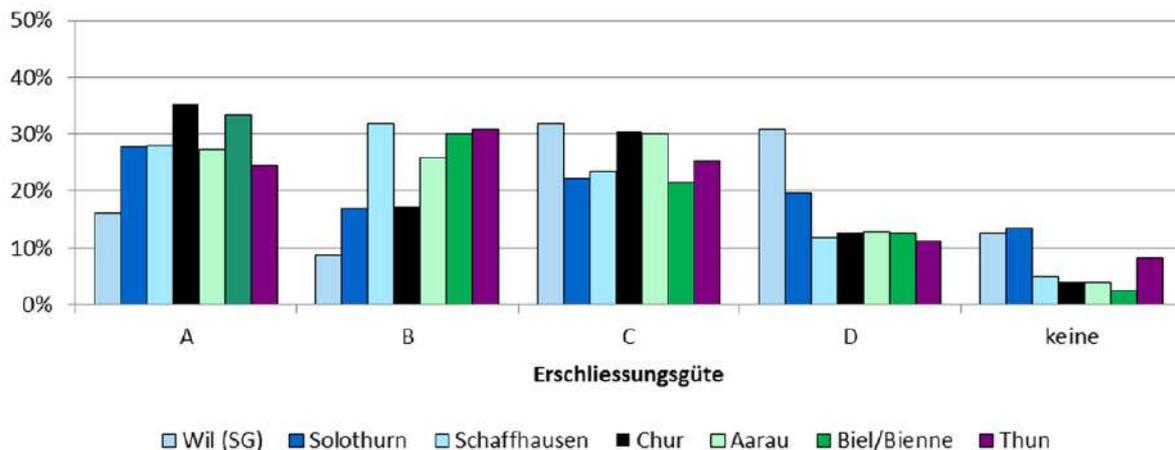


Abbildung 38 Beschäftigte in den Güteklassen verschiedener Agglomerationen (Stand Güteklassen: 2013/14, Beschäftigte: Statistik der Unternehmensstruktur STATENT, 12.2012)

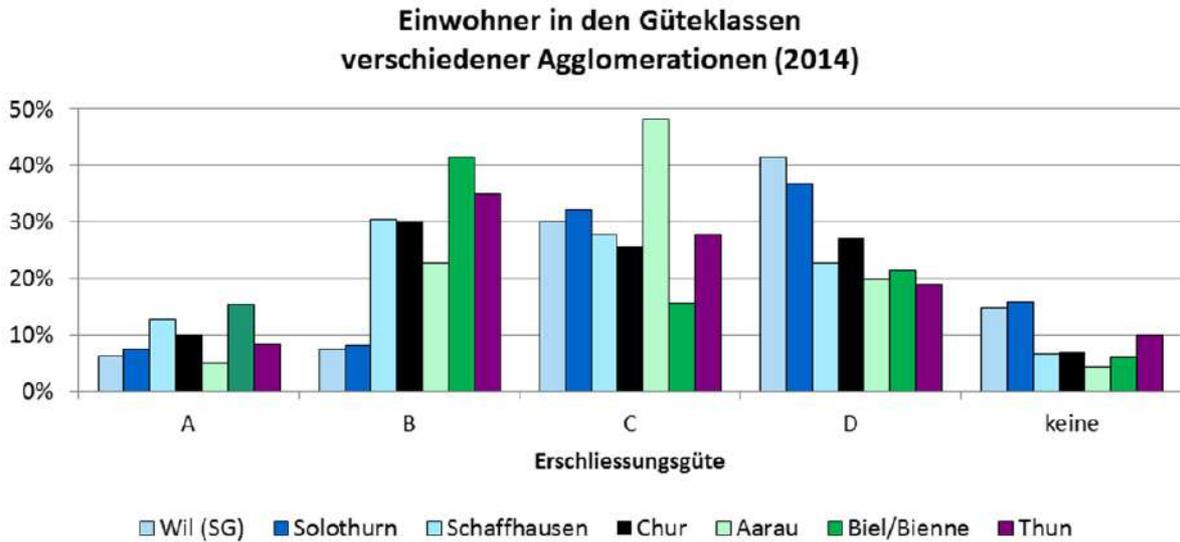


Abbildung 39 Einwohner in den Güteklassen verschiedener Agglomerationen (Stand Güteklassen: 2013/14, Bevölkerung: STATPOP, 12.2013)

Die Auswertung zeigt:

- Rund 80 % der Beschäftigten sind heute mindestens in der Güteklasse C erschlossen.
- Rund 71 % der Bevölkerung sind heute mindestens in der Güteklasse C erschlossen.
- Die Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner innerhalb der Güteklasse B liegt bei 43%, dies ist mehr als in Wil, Solothurn und Aarau bzw. auf gleichem Niveau wie in Schaffhausen und Chur; allerdings weniger als in Biel (56%).

Die Vorteile des ÖV können dort am effektivsten genutzt werden, wo die Siedlungsdichte hoch ist. Untenstehende Abbildung zeigt die Situation in den Kernbereichen vergleichbarer Agglomerationen.

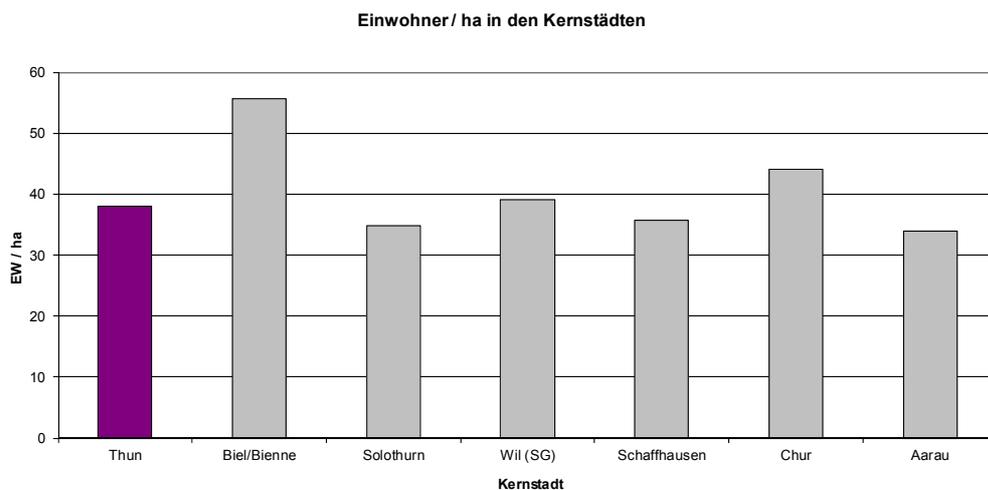


Abbildung 40 Vergleich der Dichte in den Kernstädten

Die Stadt Thun ist in etwa gleich dicht besiedelt wie Wil oder Schaffhausen. Biel und Chur sind einiges dichter besiedelt, bilden aber in obenstehendem Vergleich eher die Ausnahme. Die Innenverdichtung der Stadt Thun ist ein zentraler Baustein der aktuellen Ortsplanungsrevision.

#### 4.5.2 Mobilitätsverhalten und -beeinflussung

##### Erkenntnisse aus der Mikrozensusauswertung 2010

Nach der Auswertung Mikrozensus 2010 vom Kanton Bern sind in der Agglomeration Thun 41% aller täglichen Wege und 40% der zurückgelegten Distanz auf den Freizeitverkehr zurückzuführen. Von der gesamten Wegzeit nimmt der Freizeitverkehr sogar über 50% ein.

Der Modalsplitanteil in der Agglomeration Thun, gemessen nach zurückgelegter Distanz, liegt bei 57% MIV, 29% ÖV, 9% LV und 5% andere. Im Kanton Bern beträgt der MIV-Anteil 63%. Auswirkungen hat dies vor allem auf die Abendspitze, da sich dann der Freizeitverkehr mit dem Pendler- und dem Einkaufsverkehr überlagert. Überlegungen zum Freizeitverkehr werden in die Strategie und die Massnahmen einfließen.

Diese starke Überlagerung von Pendler- und Freizeitverkehr zeigt sich im Bereich des Bahnhofs Thun, wo die Fussgängerströme der Erwerbstätigen, der Einkaufenden, der SchülerInnen und der TouristInnen, die die Schifffahrt nutzen, sich stark kreuzen. Der Bahnhofplatz und die Perronzugänge sind in Spitzenzeiten durch diese gegenläufigen Ströme stark belastet.

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

##### Erkenntnisse aus dem Mobilitätsverhalten

Allgemeine Erkenntnisse lassen sich aus dem Entwicklungen im Mobilitätsverhalten ableiten:

Anzahl Wege/Person:

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

Faktor Alter:

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

Faktor Generation:

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

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

**Pendlerverhalten in den Agglomerationsgemeinden**

Für die Agglomerationsgemeinden (ohne rechtes Thunerseeufer) lassen sich aus der Pendlerstatistik für die Pendlerströme (alle Verkehrsarten) folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- Thun ist für alle Gemeinden der wichtigste Arbeitsort. Rund 35% der Wegpendler aus den Agglomerationsgemeinden arbeiten in Thun.
- An zweiter Stelle steht die Stadt Bern mit rund 20%.
- An dritter Stelle steht jeweils eine andere Agglomerationsgemeinde

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

Tabelle 8 Wegpendler Ende 2011 (alle Verkehrsarten; Quelle: Eidgenössische Pendlerstatistik 2011; BFS 2016, gemäss STATPOP/STATENT/ AHV-Register)

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

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

		<b>Zielgemeinde</b>					
		<b>Bern</b>	<b>Thun</b>	<b>Steffisburg</b>	<b>Hilterfingen</b>	<b>Oberhofen</b>	<b>Sigriswil</b>
<b>Quellgemeinde</b>	<b>Hilterfingen</b>	21.0%	35.8%	8.2%		3.0%	2.0%
	<b>Oberhofen</b>	16.7%	35.3%	5.9%	4.3%		4.7%
	<b>Sigriswil</b>	14.2%	36.5%	5.5%	2.5%	2.8%	

Tabelle 9 Wegpendler Ende 2011 (alle Verkehrsarten; Quelle: Pendlerstatistik 2011, BFS 2016, gemäss STATPOP/STATENT/ AHV-Register).

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

### Fahrzeitenvergleiche

Für die Abwägung zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln ist ein Vergleich der Fahr- resp. Reisezeiten hilfreich.

Die folgende Grafik zeigt:

- Die Fernverkehrsverbindungen zwischen Spiez/Thun und Bern sind gegenüber dem MIV im Vorteil. Berücksichtigt man zudem die speziell in Spitzenzeiten unzuverlässige Verkehrslage auf den Strassen, ist der ÖV nochmals besser zu bewerten.
- Die direkten S-Bahnzüge der Linie 1 bieten vergleichbare Zeiten wie der MIV.
- Deutlich längere Reisezeiten ergeben sich auf der Linie 44 durch das Gürbetal. Diese Linie stellt also keine Alternative zu den Linien im Aaretal dar.
- Für Fahrten, die nicht aus dem Zentrum Thun ins Zentrum Bern stattfinden, ergibt sich schnell ein anderes Bild. Hier schneiden einerseits die S-Bahn-Verbindungen durch die Erschliessung der zusätzlichen Halte klar besser ab, andererseits ist dies genau auch die Stärke des MIV.

Verkehrsmittel	Fahrzeit [min]	
	Thun - Bern	Spiez - Bern
IC / IR / RE	18 - 21	29 - 30
S1 Aaretal	30	-
S44 Gürbetal	41	-
MIV	29	33

Tabelle 10 Reisezeitenvergleich Bahn und MIV, Quelle und Ziel der Fahrt jeweils im Zentrum (2016)

Verkehrsträgerübergreifende Erkenntnisse in der Stadt Thun

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

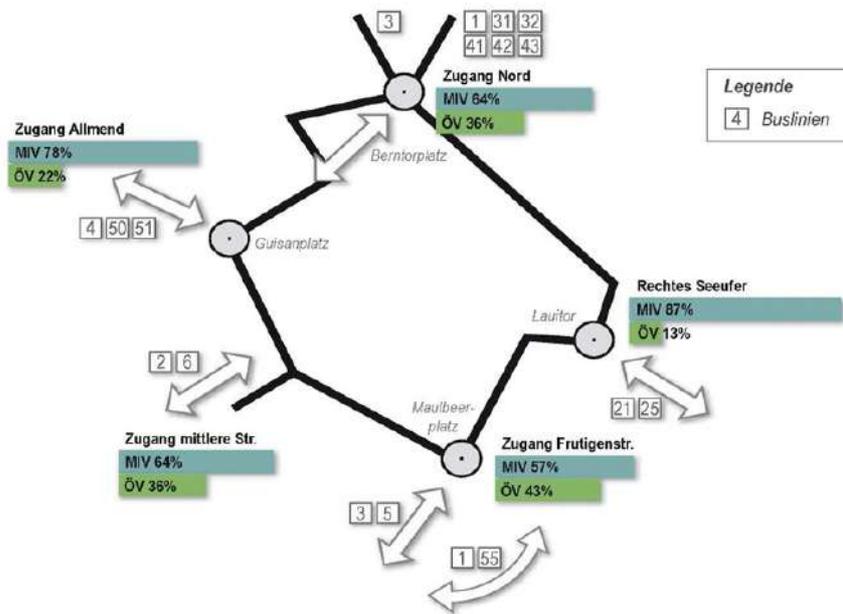


Abbildung 41 Modal Split 1: Verhältnis MIV zu ÖV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen

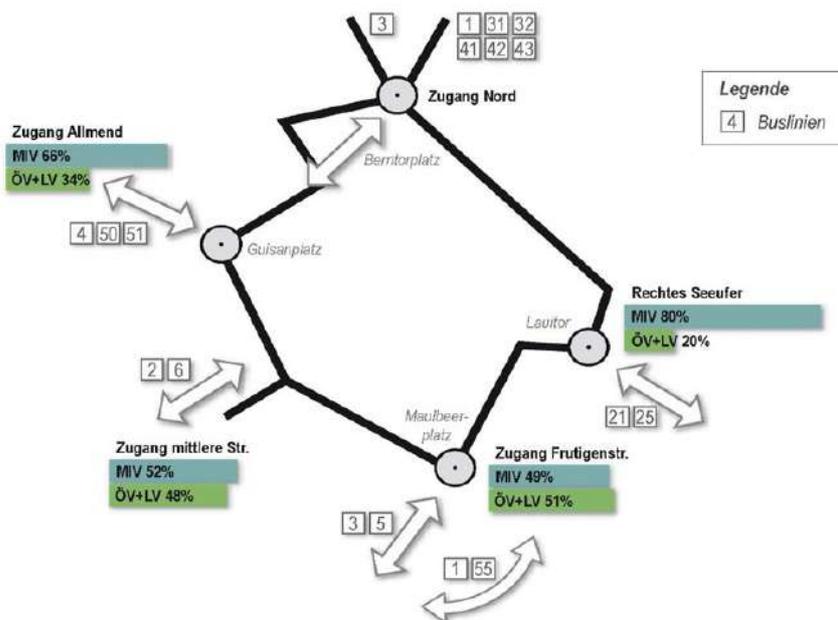


Abbildung 42 Modal Split 2: Verhältnis MIV zu ÖV+LV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen

Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Modellauswertung 2007 sind:

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

Thun weist durch die städtebauliche Struktur im Zentrumsbereich (Bahnhof, Flussläufe, Altstadt) ein weitverzweigtes Netz an Fuss- und Veloverbindungen auf, das urbane Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität verbindet. Gelingt es, diese urbane Qualität der kurzen Wege mit dem Umbau des Innenstadtrings (AP1-Massnahme) weiter zu stärken, Geschäftsnutzungen und Wegnetze besser aufeinander abzustimmen, den öffentlichen Raum weiter zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs zu verbessern, dem strassengebundenen Verkehr durch die Busbevorzugungsmassnahmen Vorrang zu geben, den motorisierten Verkehr im Zentrumsbereich auf ein notwendiges Minimum zu beschränken, so wird der Modal Split sich weiter zu Gunsten der nachhaltigen Mobilität verschieben.

In Spiez wird mit dem Umbau der Oberlandstrasse (AP1-Massnahme) die Attraktivität des öffentlichen Raums gestärkt, was mittelfristig sicher einen Einfluss auf den Modal Split im Nahbereich haben wird. Aufgrund der Hanglage des Ortes und des nicht sehr komfortablen öffentlichen Verkehrs braucht es weitere Anstrengungen, um eine Verlagerung zugunsten einer nachhaltigeren Mobilität zu erreichen. Prädestiniert wären Massnahmen, die die Nutzung des E-Bikes unterstützen und fördern.

#### 4.5.3 Struktur, Kapazität und Auslastung des Strassennetzes

Die Struktur des Verkehrsnetzes ist nach wie vor unverändert wie in den vorherigen Agglomerationsprogrammen. Der Bypass Thun Nord ist bereits weit fortgeschritten. Strukturelle Veränderungen im Strassennetz wird es ab 2018 nach Eröffnung des Bypasses geben. Das Angebot und die Auslastung durch den MIV wurde überprüft, Analysen bezüglich der Verkehrsqualität MIV im Allgemeinen und im Zusammenhang mit dem strassengebundenen ÖV durchgeführt und die umweltbedingte Belastbarkeit des Basisnetzes beurteilt und aktualisiert. Massgebend für die Bestimmung der Leistungsfähigkeit ist die Abendspitzenstunde 17.00 bis 18.00 Uhr. Die Ganglinien zeigen eine Ausdehnung und Verflachung der Abendspitze, was primär als Bestätigung der Überlastung des bestehenden Strassennetzes ausgelegt werden kann oder auch auf ein verändertes Verhalten der Arbeitnehmenden hinweisen kann (z.B. flexiblere Arbeitszeiten, Home Office). Diese bereits 2007 festgestellte Entwicklung hält bis heute an.

Der grösste Teil des Verkehrs in der Stadt Thun ist stadtbezogener Verkehr. Auf der östlich der Innenstadt Thun liegenden Nord-Südachse überlagert sich der Durchgangsverkehr von und zum rechten Seeufer mit dem radialen Ziel-/Quellverkehr zur Innenstadt. Diese Achse ist seit mehreren Jahren stark ausgelastet. Nach wie vor sind in den Spitzenzeiten die Innenstadtquerungen stark überlastet und auch in den Zwischenzeiten stark ausgelastet. Durch die starke Konzentration des Ziel-Quellverkehrs auf die zwei Innenstadt-Aarequerungen sind die Zufahrtsachsen in den Spitzenzeiten überlastet. Dies führt zu immer länger andauernden Behinderungen, was sich insbesondere auf den strassengebundenen öffentlichen Verkehr negativ auswirkt (z.B. Kapazitätsengpässe, Fahrplaninstabilität wegen schwieriger Zufahrt zum Bahnhof; vgl. Abb. 50). Eine Entlastung dieser Situation ist erst mit dem Bau des Bypasses Thun Nord und dem Einbahnring in der Innenstadt zu erwarten.

#### Belastung Strassennetz

Aufgrund des Gesamtverkehrsmodells des Kantons können folgende Aussagen zu den Belastungsgrössen gemacht werden:

- hohe Belastung des Basisstrassennetzes im Stadtzentrum von Thun und auf den Zubringerachsen
- die höchste Verkehrsbelastung in der Agglomeration weist die Achse Hofstetten-, Burg-, Bernstrasse auf; insbesondere zwischen dem Zubringer A6 und der Stockhornstrasse mit rund 25'800 Fahrzeugen pro Tag. Die neue Verbindung parallel zur Bernstrasse, die als Entlastung dienen soll, wurde im Früh-

ling 2015 in Betrieb genommen. Allerdings wird die Bernstrasse bis im Sommer 2017 saniert und ist während dieser Zeit nur in eine Richtung befahrbar. Die volle Entlastungswirkung wird somit erst ab Sommer 2017 zur Geltung kommen.

- mit mehr als 20'000 Fahrzeugen pro Tag weist die Weststrasse zwischen der Autobahnauffahrt und der Burgerstrasse ebenfalls eine sehr hohe Belastung auf
- Im Durchschnitt weist die Staatsstrasse im Bereich Hilterfingen (Schloss Hünegg) rund 9'300 Fz/Tag auf, im Ortskern von Oberhofen 7'200 Fz/Tag.
- mit 17'000 Fz/Tag stellt die Unterführung Frutigenstrasse einen Engpass im Strassennetz dar
- An „Spitzentagen“ (Sommer-Wochenenden) treten am Seeufer zwischen Oberhofen und Thun (in Richtung Thun) ausgedehnte Staus auf.
- die Gwattstrasse am linken Seeufer weist im Bereich Lachenstadion 13'400 Fz/Tag auf
- In der Gemeinde Spiez sind die Verkehrsbelastungen weit unter 10'000 Fahrzeugen/Tag.
- Die Belastung auf der Autobahn ist zwischen Spiez und Thun höher als nördlich von Thun in Richtung Bern.

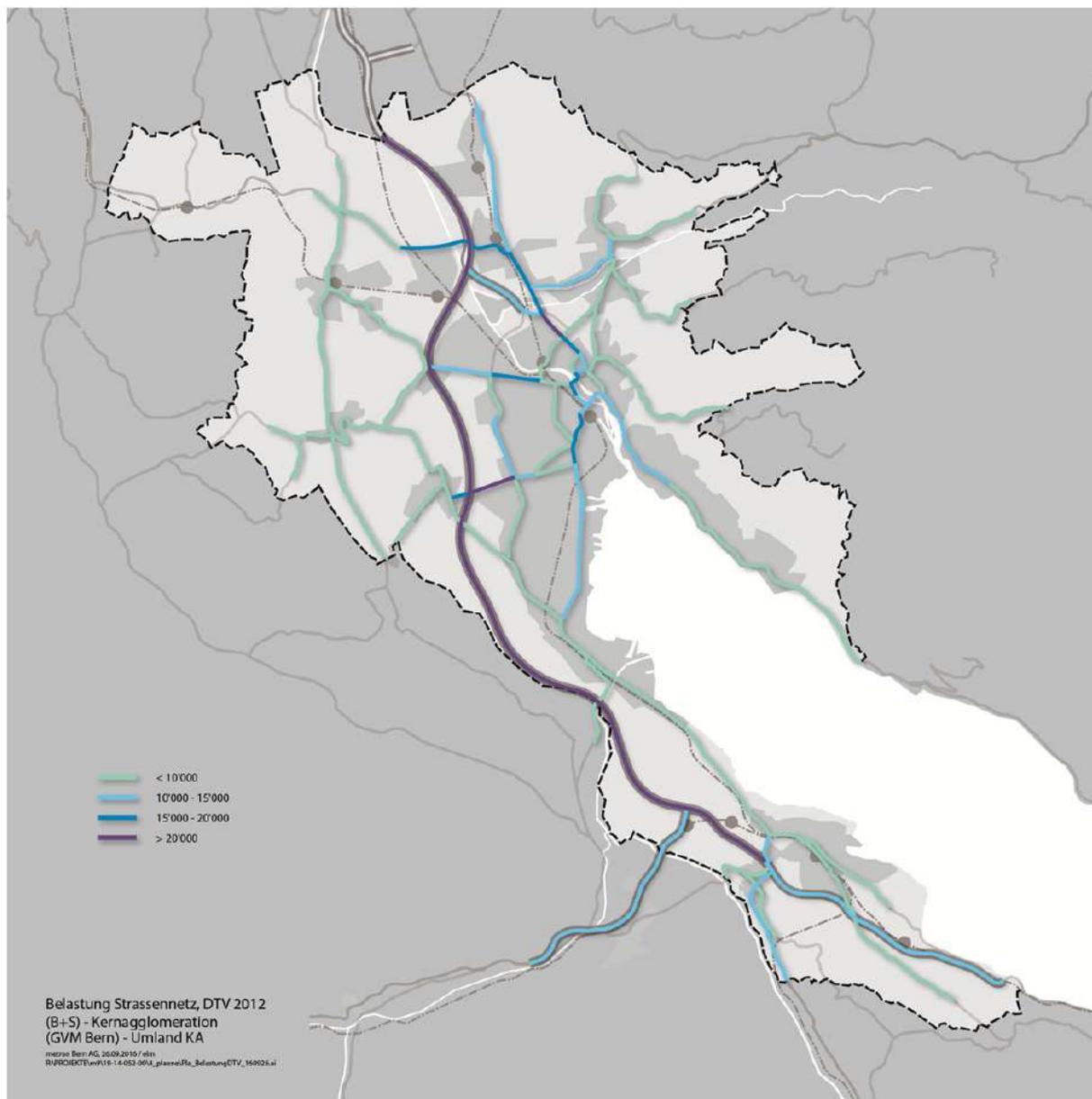


Abbildung 43 Belastung Strassennetz, DTV 2012

**Umweltbedingte Belastbarkeiten**

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

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

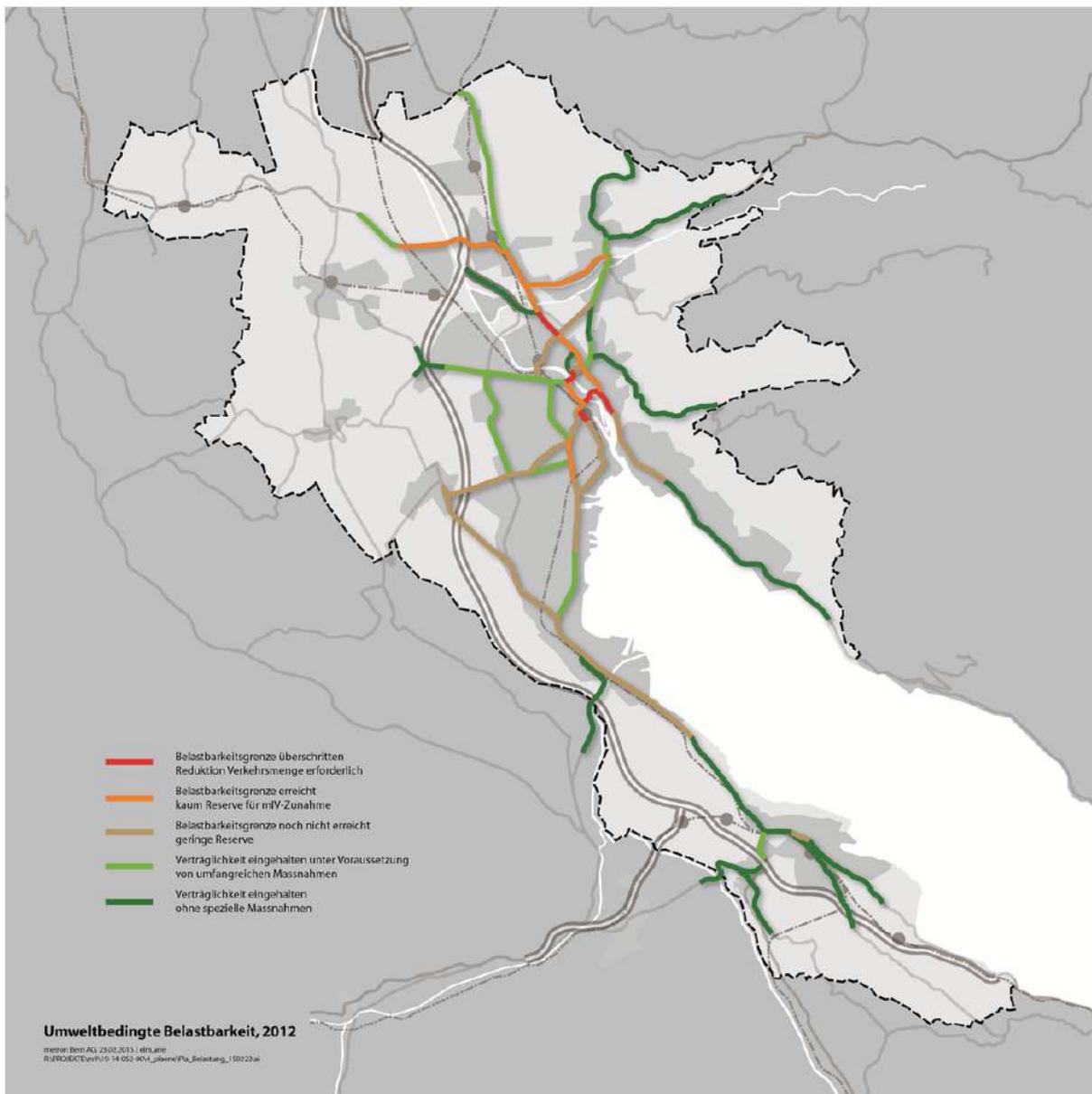


Abbildung 44 Umweltbedingte Belastbarkeit 2012

Die umweltbedingten Belastbarkeitsgrenzen haben sich in den letzten Jahren aufgrund der stetigen Verkehrszunahme an den bereits neuralgischen Stellen leicht verschärft (Bsp. Zugang zur Innenstadt im Bereich Lauitorkeisel/Hofstettenstrasse).

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

#### 4.5.4 Struktur, Angebot und Nachfrage des öffentlichen Verkehrssystems

##### Einwohner- und Arbeitsplatzdichte / Erschliessung ÖV

Die Hektarrasterdarstellungen (Abb. 45 und 46) zeigen, dass die dicht besiedelten Gebiete grösstenteils gut oder zumindest genügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind (mind. ÖV-EGK D). Die Ausnahmen betreffen Uttigen, wo der Bahnhof eher peripher zum Dorfkern liegt sowie teilweise Uetendorf (südliche Quartiere Richtung Thun, Allmend) und Spiez (Faulensee, Arbeitszone Lattigen). In Uetendorf und Spiez – Faulensee ist der Handlungsbedarf erkannt. Entsprechende Massnahmen werden ergriffen oder sind in Planung:

- Verbessern der ÖV-Erschliessung Korridor Nordwest – Uetendorf (ÖV-Str-3-b)
- Umstellung Regionalverkehr Spiez – Interlaken von Bahn auf Bus, ergibt Verbesserung Erschliessung Faulensee (Kantonale Angebotsplanung)

Die Arbeitszone Spiez – Lattigen verfügt über eine minimale ÖV-Erschliessung (EGK E). Die betroffenen Gebiete in Uttigen sind nicht durch den ÖV erschlossen. Verbesserungen sind aufgrund der räumlichen Einordnung von Uttigen in das ÖV-System der Region kaum realistisch.

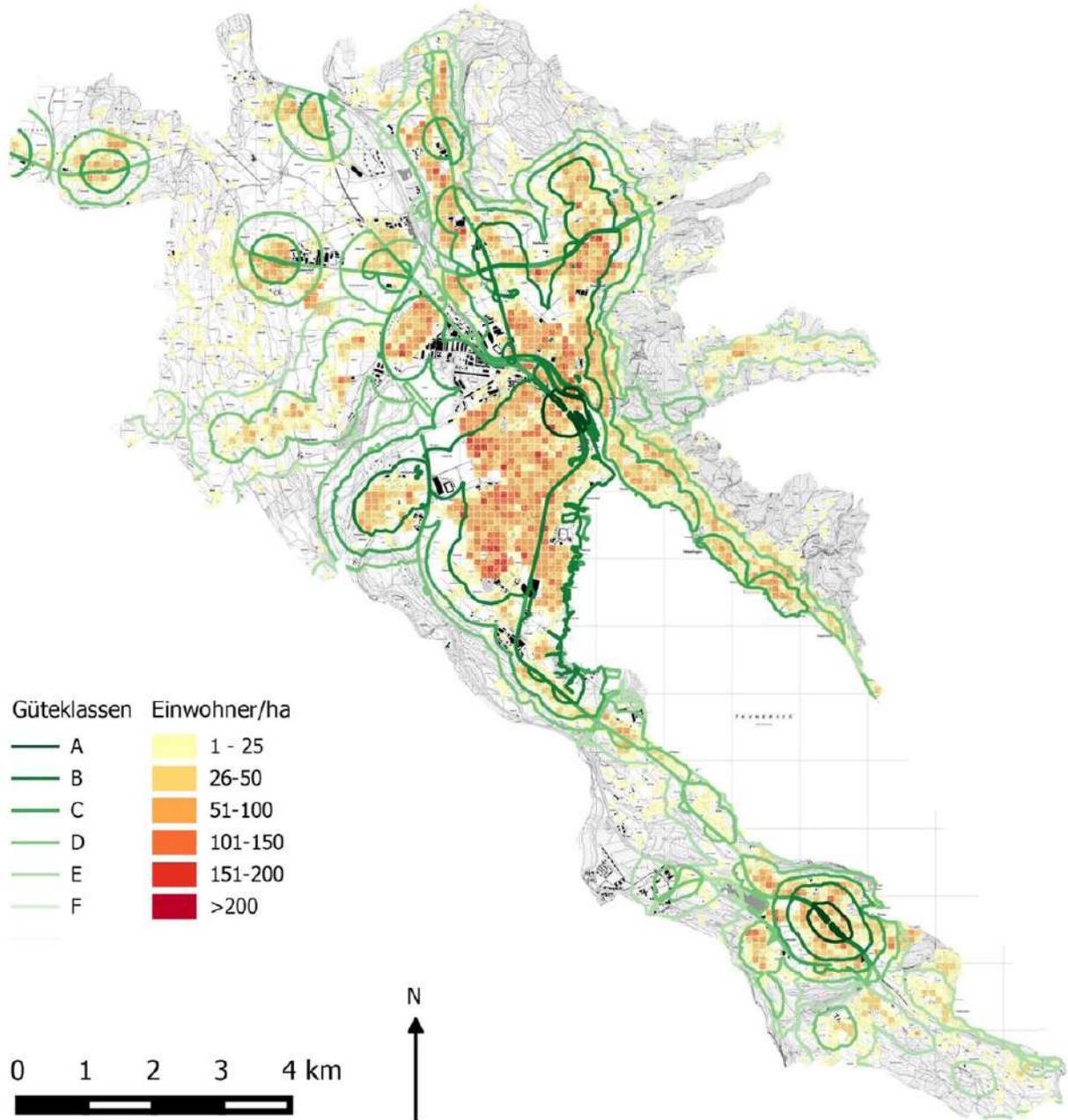


Abbildung 45 Güteklassen ÖV und Einwohner / ha

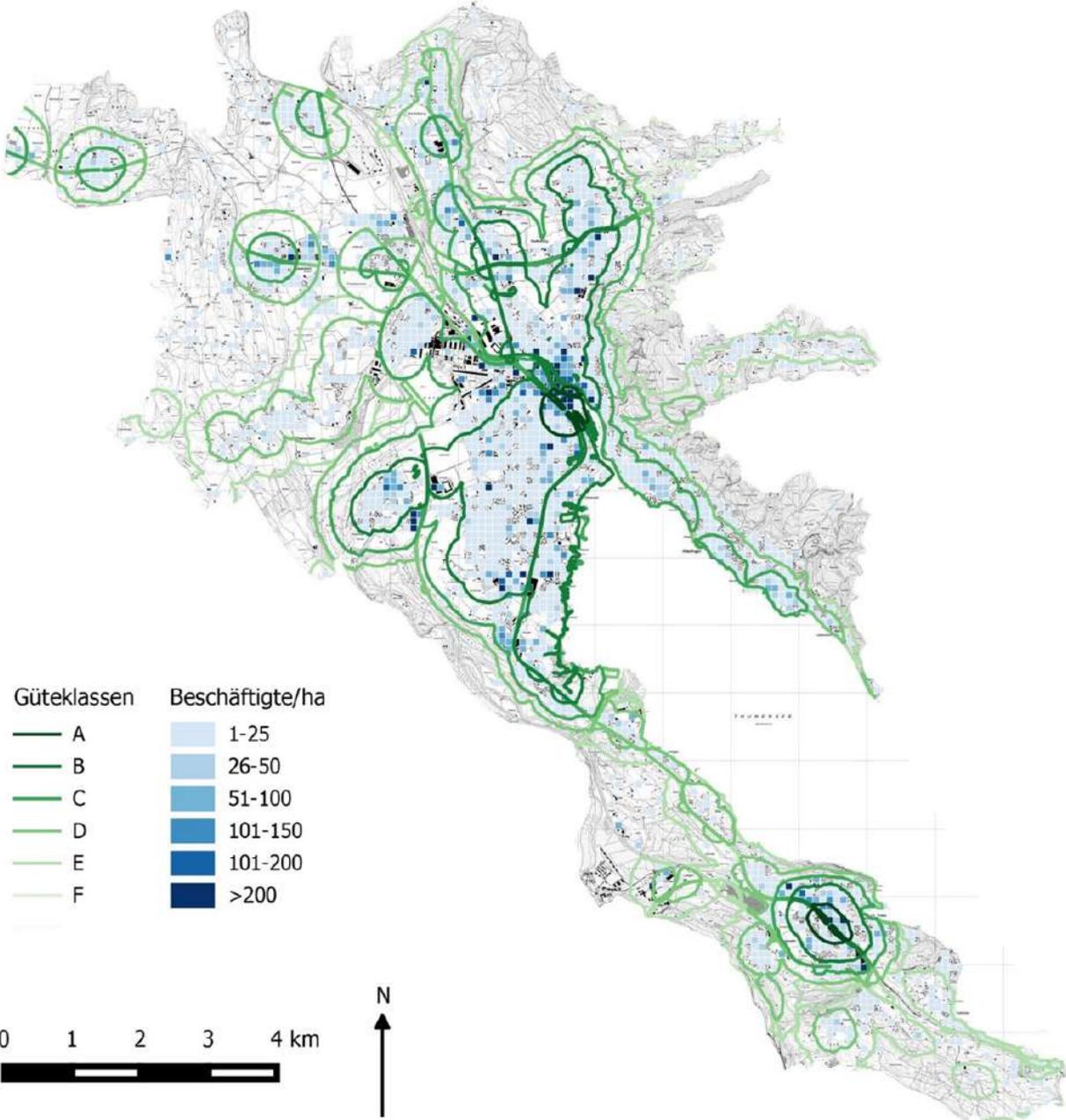


Abbildung 46 Güteklassen ÖV und Beschäftigte / ha

Verkehrsangebot ÖV – Angebotskonzept Bahn und Bus 2014-2017

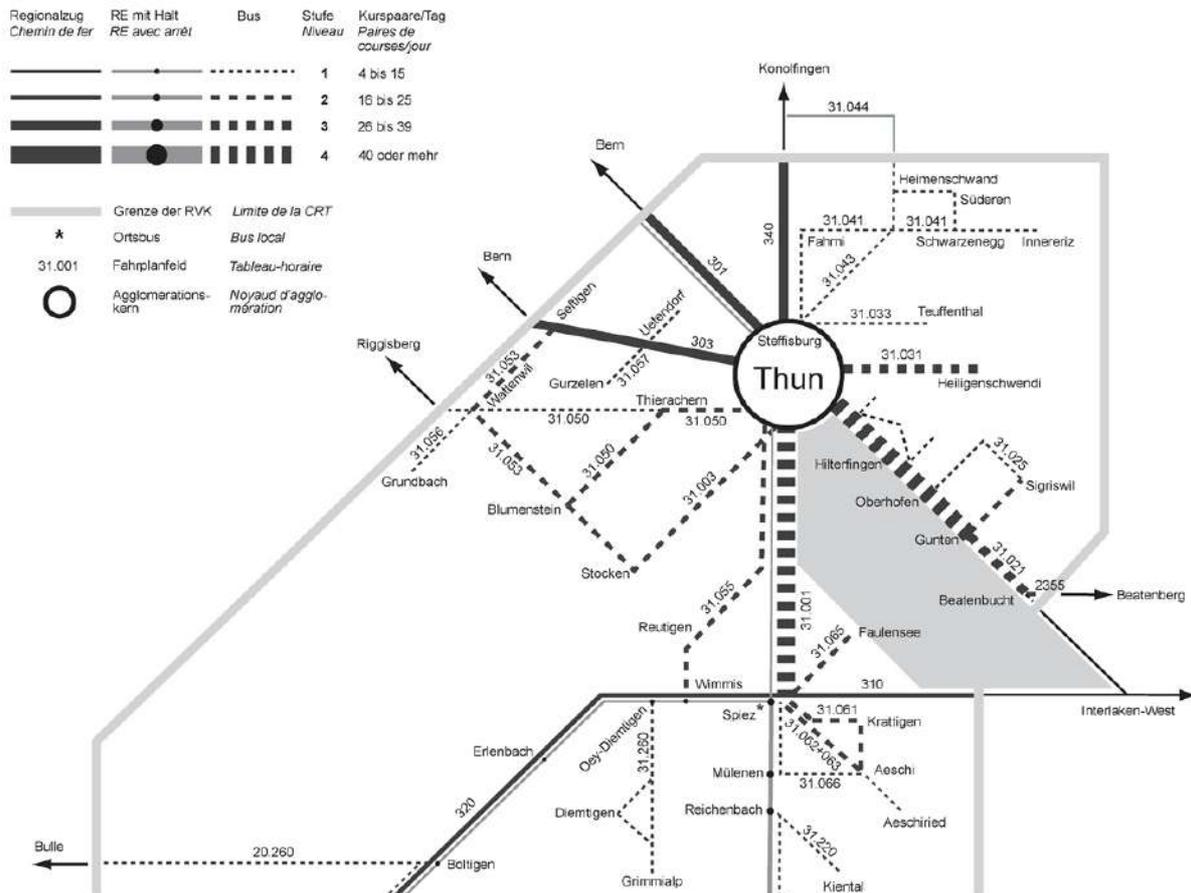


Abbildung 47 Angebotskonzept 2014 – 2017 Soll-Zustand (Angebotsbeschluss März 2013)

Thun und Spiez sind beides Knotenpunkte im schweizerischen Bahnnetz. Die Hauptlinie der BLS verbindet die Agglomeration mit Fernverkehrszügen einerseits mit Bern (und weiter in Richtung Basel oder Zürich), andererseits mit dem Wallis oder dem Berner Oberland.

Im Regionalverkehr werden zusätzliche Verbindungen nach Konolfingen-Burgdorf, durchs Aare- resp. Gürbetal nach Bern, resp. von Spiez ins Simmental angeboten.

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

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

In der Stadt Thun werden die Hauptlinien 1, 2, 3 und 5 im 10-Min.-Takt bedient. Die weiteren Linien des Stadtbusnetzes (4 und 6) fahren zurzeit noch im 15-Min.-Takt. Bei den Regionallinien besteht in der Regel ein 30- bis 60-Min.-Takt auf der gesamten Linie, teilweise mit Verstärkungskursen auf den stadtnahen Teilabschnitten (Linie 21).

In Spiez werden die Hauptlinien ebenfalls im 60-Min.-Takt bedient, die restlichen Linien deutlich weniger oft.

### Fahrgastzahlen und Erkenntnisse ÖV

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



Abbildung 48 Entwicklung der Passagierzahlen STI (in Mio.), Quelle Geschäftsbericht STI 2015

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

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

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

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

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

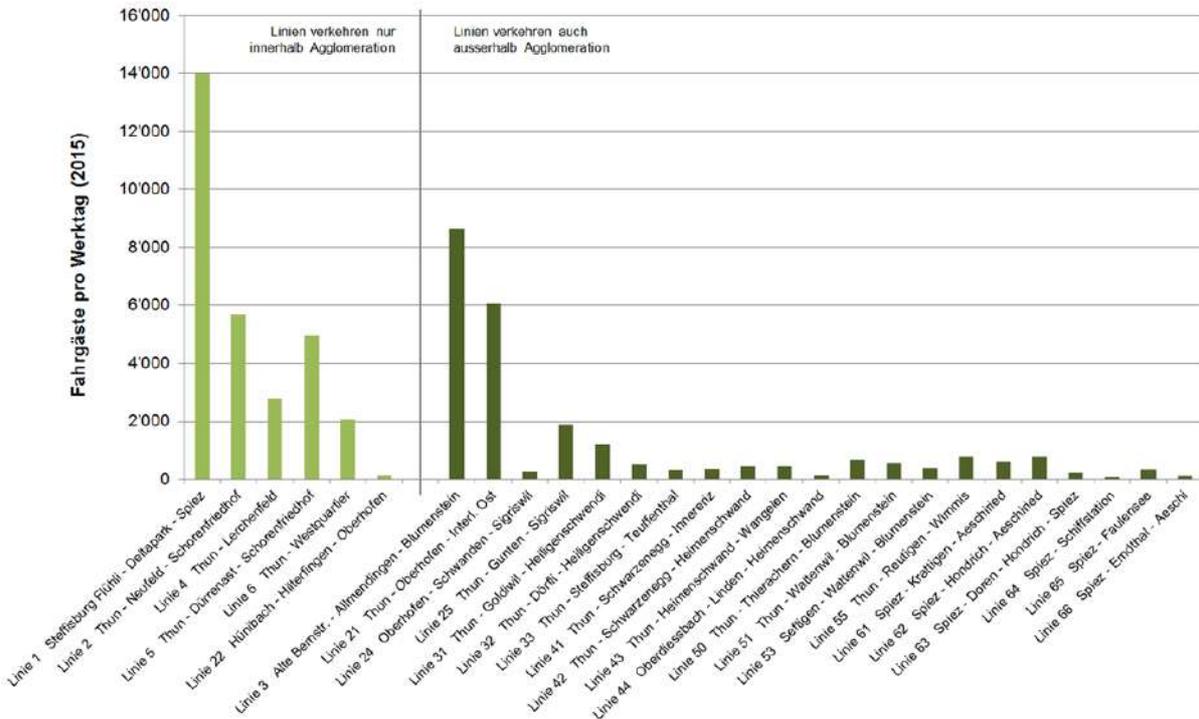


Abbildung 49 Vergleich der Fahrgastzahlen pro Werktag alle Linien von STI und Postauto, Stand 2015

Ein Vergleich zwischen den Buslinien im Agglomerationsperimeter zeigt, dass

- die Stadtbuslinien 1-6 sowie die Regionallinie 21 deutlich mehr Fahrgäste aufweisen als die Regionallinien.
- die Linie 1 das mit Abstand höchste Fahrgastaufkommen aufweist. Die Linie 1 ist jedoch nebst der Linie 3 auch die einzige reine Durchmesserlinie im System.
- die städtischen Linien ins Lerchenfeld und ins Westquartier gegenüber den restlichen Stadtbuslinien abfallen. Es sind heute, abgesehen von der Linie 21 (Abschnitt Thun – Oberhofen), die einzigen Stadtbuslinien ohne 10-Min. Takt.
- sich bei den Regionalbuslinien nur die Linien 21, 25 und 31 von den restlichen, teilweise schwach ausgelasteten Linien abheben.

Verkehrsträgerübergreifende Behinderung

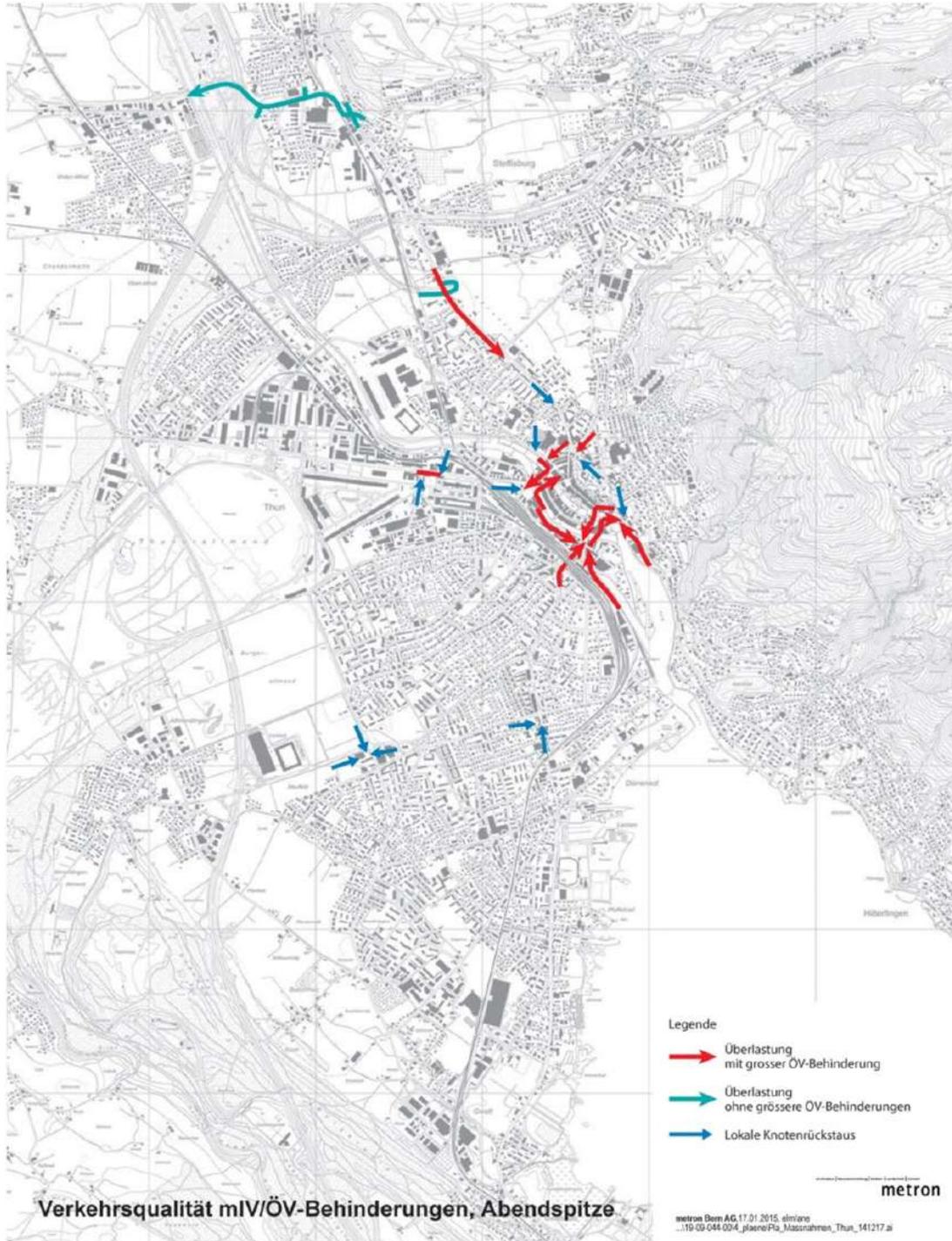


Abbildung 50 Verkehrsqualität MIV/ÖV-Behinderungen – Abendspitze (Stand 2014)

Wie bereits in Kapitel 4.5.3 erwähnt, treten zunehmend verkehrsträgerübergreifende Behinderungen in den Spitzenzeiten auf. Die 2014 ermittelte Schwachstellenanalyse des strassengebundenen ÖV's zeigt eine zunehmende Belastung im Innenstadtbereich von Thun. Wie die vorhergehende Abbildung zeigt, sind die Zufahrtsstrecken zum Bahnhof Thun stark betroffen. Insbesondere im Bereich der innerstädtischen Aare-Querungen

und den Zufahrtsachsen (Seestrasse, Frutigenstrasse, Aarestrasse, Hofstettenstrasse) treten zunehmend grössere gegenseitige Behinderungen von MIV und ÖV auf, was die Fahrplanstabilität des ÖV stark einschränkt.

Lokale Knotenrückstaus treten an den nördlichen Zufahrtsstrassen zum Innenstadtbereich auf sowie an den Kreuzungspunkten Burgerstrasse/Weststrasse und Frutigenstrasse/Talackerstrasse. Bei diesen Knoten trifft Verkehr aus Richtung Gwatt und dem Autobahnanschluss Thun Süd zusammen. Überlastungen sind auch im Bereich Uetendorf Allmend – Autobahnanschluss Thun Nord - Heimberg zu verzeichnen. Massnahmen zur Busbevorzugung sind im Zusammenhang mit dem Bypass Thun Nord auf der Bernstrasse und der Allmendstrasse sowie auf einigen weiteren Strassen geplant und zum Teil bereits umgesetzt. Es sind aber weitreichendere Massnahmen notwendig, um den strassengebundenen öffentlichen Verkehr leistungsfähig zu erhalten (vgl. Massnahmenblatt NM1 Verkehrsmanagement Region Thun / Busbevorzugung). Hierzu wird aktuell auch das ÖV-Konzept der Stadt Thun überarbeitet und konkretisiert. Planungsergebnisse sind im AP 4 zu erwarten.

#### 4.5.5 Fuss- und Veloverkehr

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

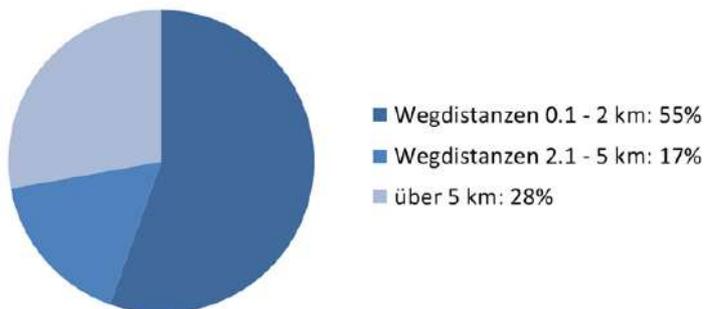


Abbildung 51 Wegdistanzen bis 5 km, Quelle: Mikrozensus 2010 Auswertung für den Kanton Bern

Veloverkehr

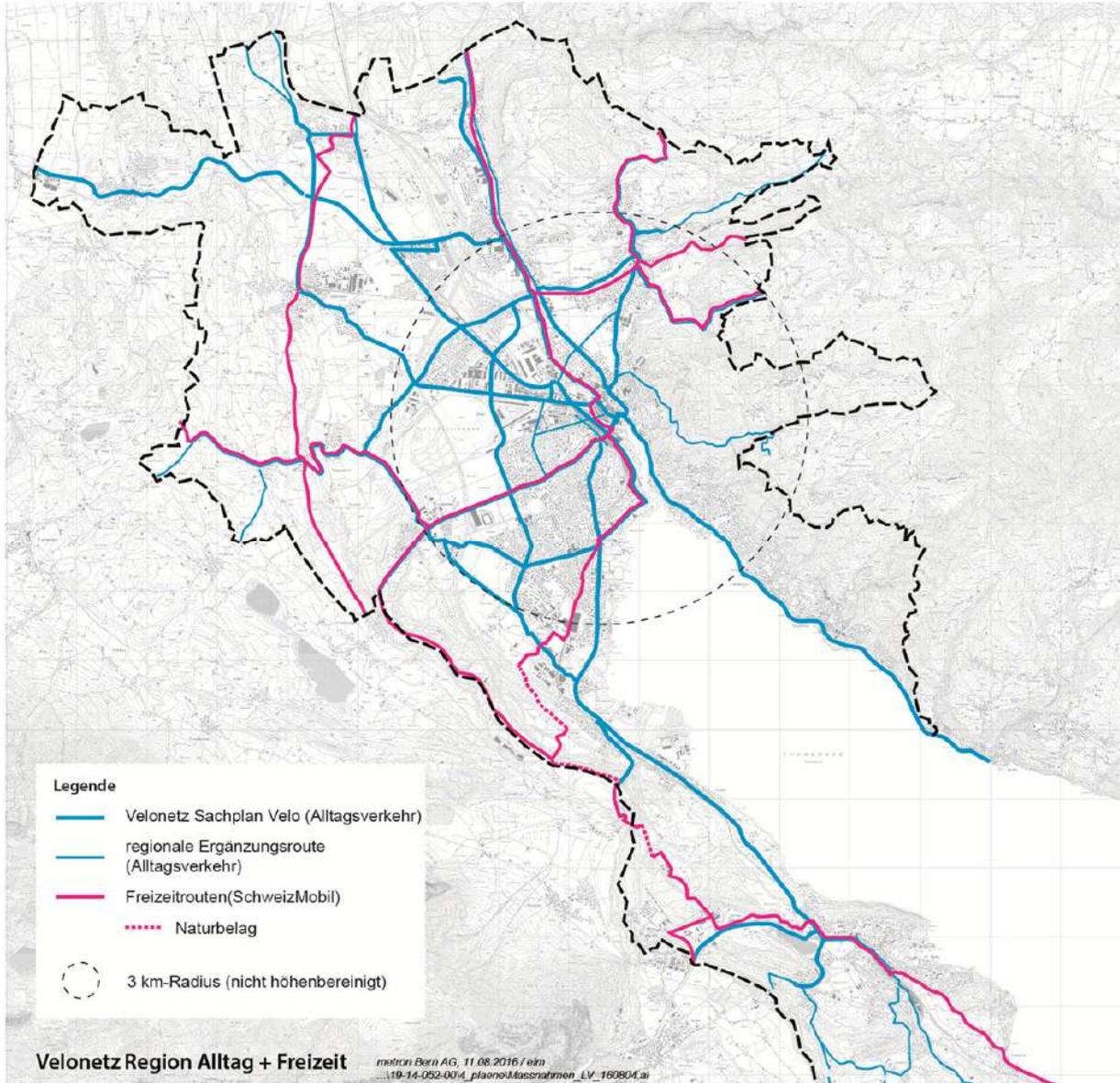


Abbildung 52 Velonetz Region Alltag und Freizeit, Quelle: Metron

Die Agglomeration von Thun ist kompakt. Viele wichtige Ziel- und Quellorte befinden sich innerhalb von guten Velodistanzen auf relativ flachem Terrain. Auf kommunaler Ebene verfügt die Stadt Thun zudem über ein Radroutenkonzept, das aktuell im Rahmen des städtischen Gesamtverkehrskonzeptes überarbeitet wird.

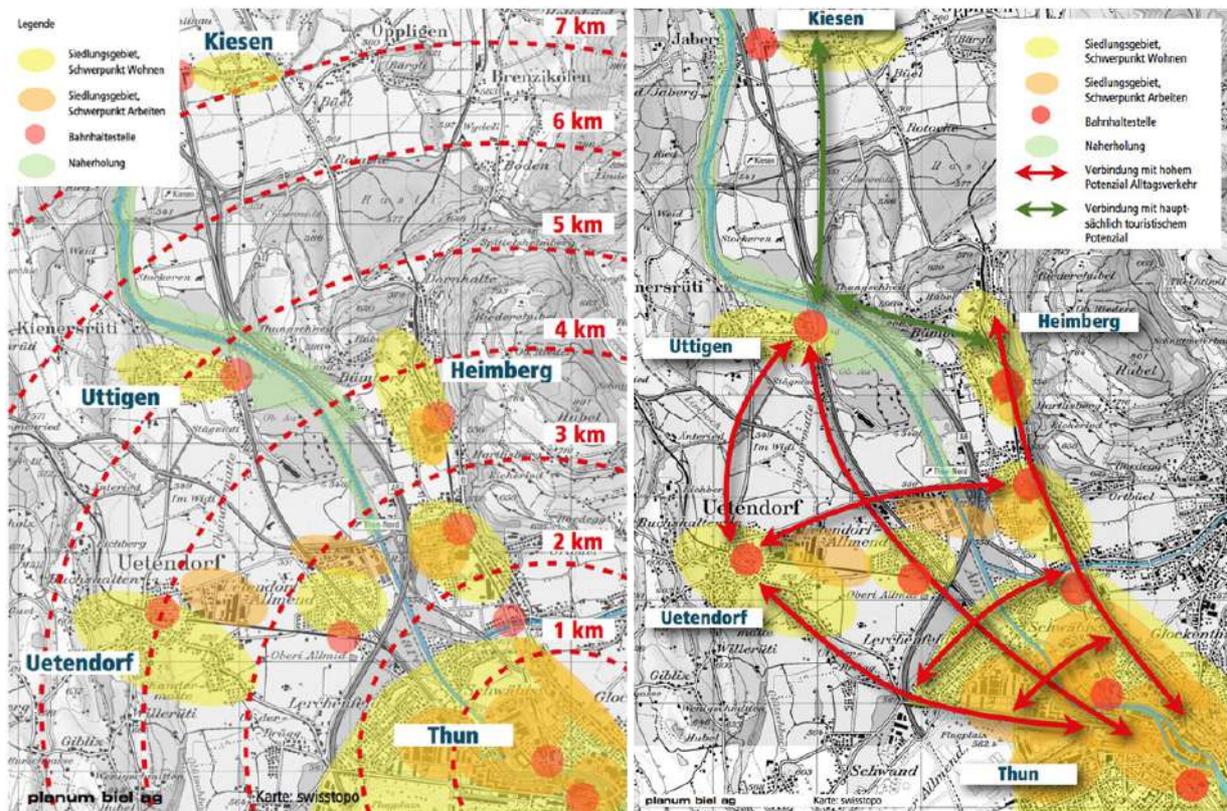


Abbildung 53 Linke Abb.: Distanzen ausgehend vom Zentrum Thun, Rechte Abb.: Wichtige Ziel- und Quellorte; Potenzial für den Veloverkehr im Alltag, Quelle: Velokonzept Thun Nord, 2012

Das Velokonzept Thun Nord (Februar 2012) bestätigte die grosse Wichtigkeit vom Ausbau des Rückgrats als Längsverbinding zwischen Thun (ab Schadaugebiet, Selve, Kleine Allmend, Lerchenfeld) nach Uetendorf Allmend bis nach Uttigen für die Agglomeration. In Projektierung ist die erste Etappe des Teilstücks Bahnhof bis Selveareal, welche entlang der Gleise vom Bahnhof über die Mittlere Strasse bis zur Gewerbestrasse führt. Bedeutend sind auch die verschiedenen neuen Querungen und die Verbesserungen an den bestehenden Querungen unter der Bahn und über die Aare. Hierzu ist eine gute Koordination notwendig, um eine durchgehende, zusammenhängende Verbindung zu erhalten.

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

### Fussverkehr

Die innerörtlichen Fusswegnetze sollen im Rahmen der örtlichen Planungen ausgebaut werden. Sie werden im RGSK 2 und AP 3 nicht bearbeitet. Zu überprüfen sind weitere Fussverkehrsmassnahmen mit regionalem Charakter in der Stadt Thun. Hierzu arbeitet die Stadt Thun im Rahmen des laufenden Gesamtverkehrskonzeptes ein Fussverkehrskonzept aus. Ergebnisse sind im AP 4 zu erwarten.

Wichtig sind:

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



Abbildung 54 Entwicklungsgebiete entlang der Aare und Thunersee, Quelle: Matthias Wehrin, 2010

In Thun werden viele Gebiete von übergeordneter Bedeutung entlang von Aare und Thunersee entwickelt. Im Mittelpunkt eines spannungsvoll organisierten Stadtraums sind die Innenstadt und der Bahnhof Thun. Attraktiven Fuss- und Veloverbindungen entlang dieser Achsen kommt deshalb sowohl für den Alltags- wie für den Freizeitverkehr eine grosse Bedeutung zu.

#### 4.5.6 Kombinierte Mobilität / Mobilitätsmanagement

Kombinierte Mobilität und Mobilitätsmanagement setzen bei den Verkehrsbedürfnissen an und wollen die Nachfrage beeinflussen. Während in den AP 1 und 2 die übergeordnete Mobilitätsmanagement-Planung formuliert ist (KM1 – Agglomeration Mobilitätsmanagement), konkretisiert das 2013 verfasste Konzept "Agglomeration Thun - Mobilitätsmanagement" die Ziele und weiteren Schritte. Durch die verbesserte Koordination und höhere Professionalität steigt die Effizienz bei der Behandlung von Mobilitätsfragen und erhöht den Nutzen der Angebote. Dies soll letztlich zu einem spürbaren Effekt im gesamten Agglomerationsverkehr führen.

Kernelement ist dabei eine koordinierte Vorgehensweise inklusive Strategie, Umsetzung, Kommunikation und Controlling bei den Mobilitätsprojekten in der Agglomeration.

Die formulierten Massnahmen zielen auf ein breites Spektrum ab: Aufbau einer Mobilitätszentrale am Bahnhof Thun, kontinuierlicher Aufbau eines Bike-Sharing-Systems, Förderung der City Logistik und Beratung von Gemeinden, Unternehmen sowie Privaten.

#### 4.5.7 Schwachstellen im Bereich subjektiver und objektiver Verkehrssicherheit

##### Schwachstellenanalyse und Untersuchung Unfälle, Vorgehen

Als Grundlage für die Agglomerationsprogramme und die RGSK wurden durch das Tiefbauamt des Kantons Bern Unfallschwerpunkte untersucht und eine umfassende Schwachstellenanalyse durchgeführt. Dabei werden

die im Rahmen von Via sicura durch das Bundesamt für Strassen ASTRA entwickelte Infrastruktur - Sicherheitsinstrumente berücksichtigt.

Die sich in Betrieb befindlichen Strassen werden systematisch einer Sicherheitsbeurteilung unterzogen. Basierend auf ausgewiesenen Unfallschwerpunkten werden unter Anwendung des Sicherheitsinstruments Black Spot Management (BSM) Massnahmen zur Verhinderung von Unfällen definiert. Dabei werden bei Bedarf auch Sofortmassnahmen umgesetzt. Das BSM wird im Kanton Bern bereits seit 2006 erfolgreich umgesetzt und beinhaltet im Wesentlichen die folgenden Schritte:

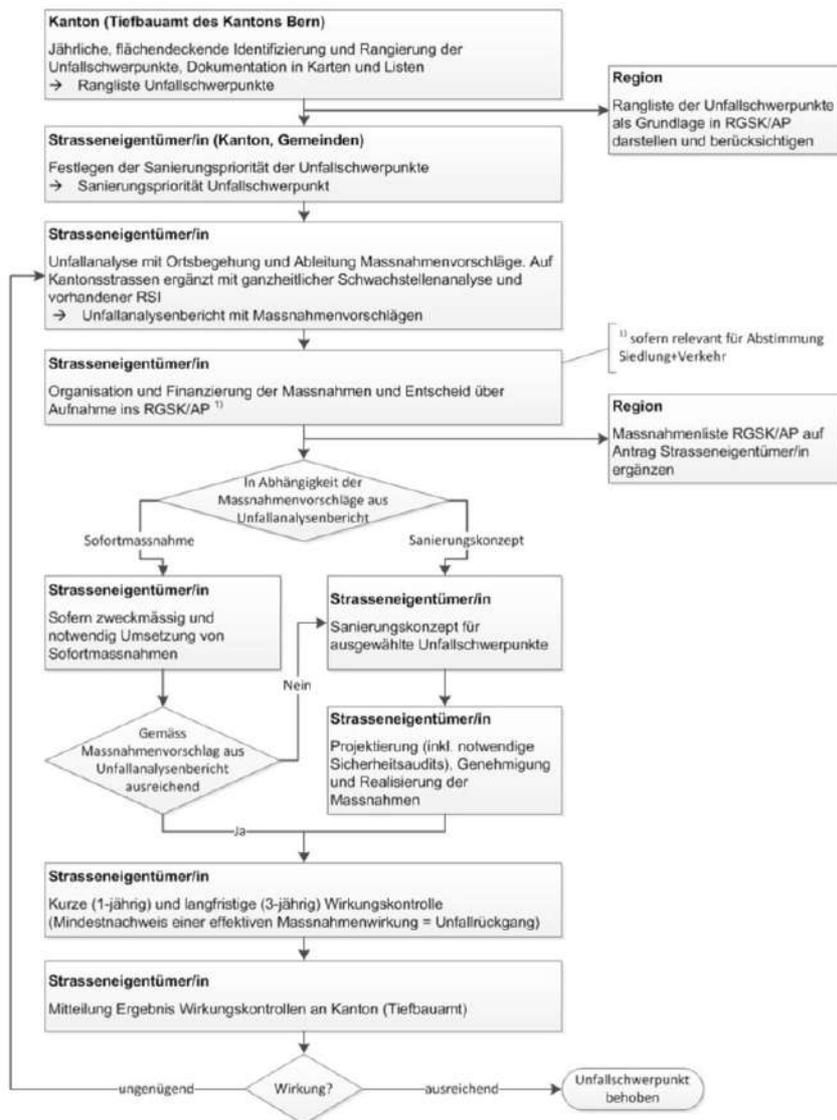


Abbildung 55 Vorgehen des Kantons Bern zur Behebung von Unfallschwerpunkten („Black Spot Management“)

Zusätzlich wird im Kanton Bern das Kantonsstrassennetz periodisch auf Schwachstellen überprüft. In der aktuell vorliegenden und flächendeckenden Schwachstellenanalyse wurde die Notwendigkeit und Priorität betrieblicher, baulicher und verkehrlicher Massnahmen ermittelt. Die Beurteilung erfolgte anhand einheitlicher, kantonaler Kriterien und Indikatoren und wird bereits seit mehreren Jahren erfolgreich angewendet. Die Schwachstellenanalyse berücksichtigt das BSM mit der Behandlung von Unfallschwerpunkten. Bei der Schwachstellenanalyse werden zusätzlich die Verkehrssicherheit und die Gefahrenstellen auch ohne ausgewiesene Unfall-

schwerpunkte geprüft, um bei Bedarf verhältnismässige Verbesserungsmassnahmen zeitgerecht einleiten zu können. Das einheitliche Vorgehen der Schwachstellenanalyse wurde durch das Tiefbauamt des Kantons Bern in der Arbeitshilfe „Standards Kantonstrasse“ festgehalten und im Jahr 2011 publiziert.

Die Analyse zielt darauf ab, die Schwachstellen von den folgenden Anliegensgruppen zu ermitteln:

- Schulwege
- Ortsdurchfahrten
- Verkehrssicherheit
- Verkehrsqualität
- Substanzerhaltung

Die Arbeitshilfe wird mittlerweile vermehrt auch auf kommunaler Ebene in angepasster Form erfolgreich angewendet. In der Stadt Thun wird eine periodische Untersuchung des Strassennetzes bezüglich der Schulwegsicherheit vorgenommen und Schwachstellen kontinuierlich entschärft.

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

Unfallschwerpunkte Agglomeration Thun

Die Unfallschwerpunkte sind aus der unten stehenden Abbildung ersichtlich. Für die Unfallschwerpunkte werden unter Einbezug der Schwachstellenanalyse der Handlungsbedarf erhoben und entsprechende Massnahmen entwickelt.

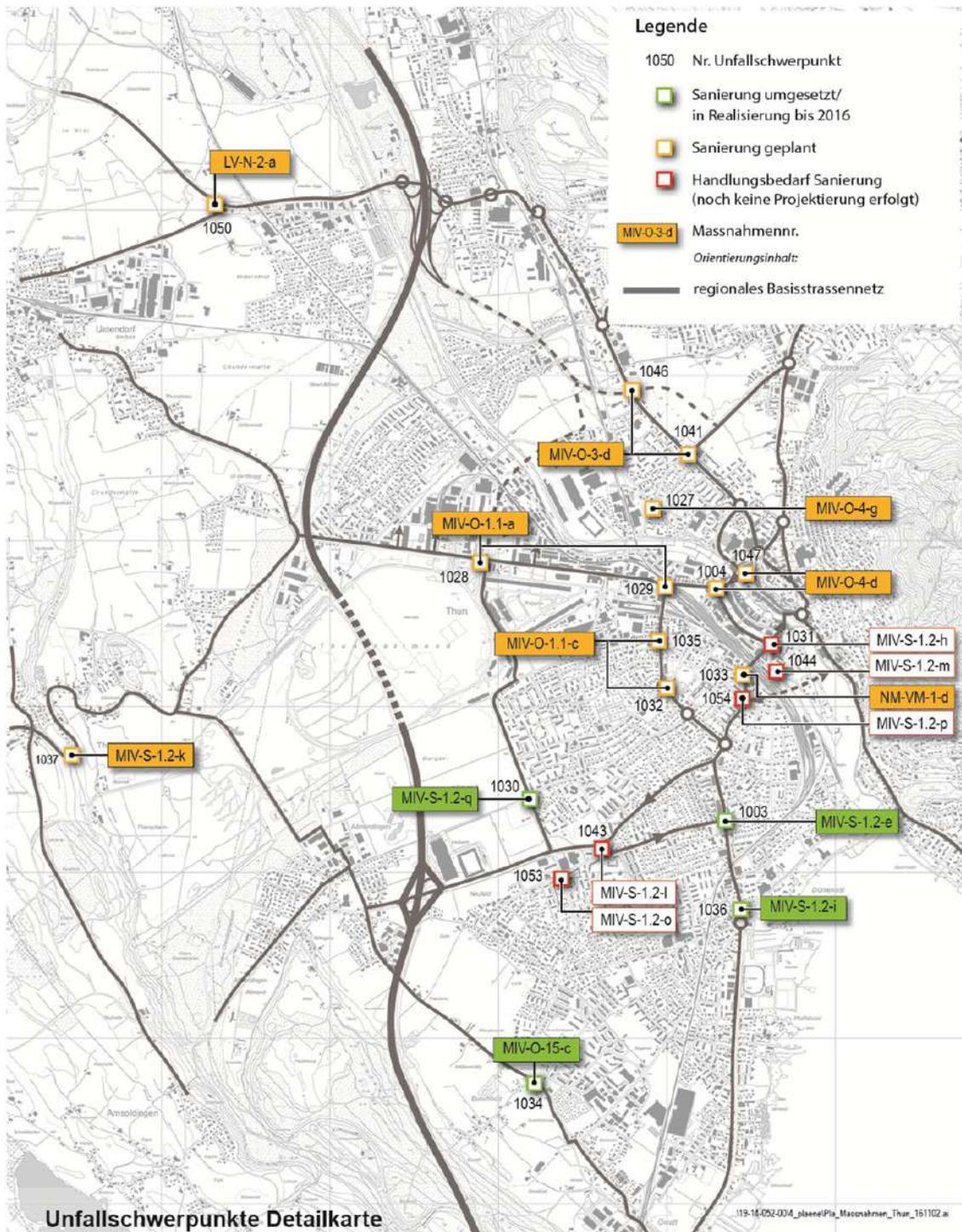


Abbildung 56 Unfallauswertung 2011 - 2013, Knoten und Strecken in der Region mit Handlungsbedarf aufgrund ungenügender Verkehrssicherheit (siehe Massnahmenblatt MIV-1.2), Quelle: Metron

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

Die Analyse der Unfallschwerpunkte im Zeitraum 2011 – 2013 zeigt, dass sich ein Grossteil der Unfallschwerpunkte innerhalb der Agglomeration an Knoten und innerorts ereignen.

## 5 Analyse Referenzzustand 2030

### 5.1 Entwicklungstrends

#### 5.1.1 Bevölkerungsentwicklung bis 2030

Das Szenario zur Bevölkerungsentwicklung bis 2030 entspricht den Entwicklungsprognosen gemäss kantonalem Richtplan 2030. Für die Berechnung wurde, ausgehend von der ständigen Bevölkerung per Ende 2014, die prozentuale Entwicklung gemäss Raumtyp pro Gemeinde bis 2030 hochgerechnet.

Raumtyp gemäss kantonalen Raumkonzept	Bevölkerungsentwicklung in den nächsten 15 Jahren
Zentren 1. und 2. Stufe (Z)	+12 %
Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (UK)	+11 %
Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete und Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (Z34)	+10 %
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie regionale Tourismuszentren 4. Stufe (AG)	+8 %
Zentrumsnahe ländliche Gebiete (ZL)	+4 %
Hügel- und Berggebiete (HB)	+2 %

Tabelle 11 Massgebende Bevölkerungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan 2030  
Quelle: Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, RRB 1032/2015 vom 2.9.2015

Gemeinde	Raumtyp	Bevölkerungsentwicklung nach Raumtyp	Stand Bevölkerung 31.12.2014	Referenzzustand 2030	Veränderung absolut
Heimberg	UK	+11 %	6'631	7'360	+ 729
Hilterfingen	AG	+8 %	4'049	4'373	+ 324
Oberhofen	AG	+8 %	2'390	2'581	+ 191
Seftigen	AG	+8 %	2'188	2'363	+ 175
Spiez	UK	+11 %	12'555	13'936	+ 1'381
Steffisburg	UK	+11 %	15'703	17'430	+ 1'727
Thierachern	ZL	+4 %	2'458	2'556	+ 98
Thun	Z	+12 %	43'303	48'499	+ 5'196
Uetendorf	AG	+8 %	6'008	6'489	+ 481
Uttigen	AG	+8 %	1'901	2'053	+ 152
<b>Total</b>		<b>+10.8 %</b>	<b>97'186</b>	<b>107'640</b>	<b>+ 10'454</b>

Tabelle 12 Bevölkerungsprognose 2030 Agglomeration Thun  
Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2014, Richtplan Kanton Bern 2030, RRB 1032/2015 vom 2.9.2015

Gemäss dem Zusammenzug der Strukturdaten aus dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern<sup>1</sup> wird von einem leicht höheren Bevölkerungswachstum (+13.5 %) für die Agglomeration Thun ausgegangen. Das Szenario leitet sich aus den folgenden Grundlagen ab:

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

Für die gesamte Agglomeration ergibt sich aus den beiden Szenarien eine Differenz von rund 2.7% oder 2'700 Einwohner. Für die einzelnen Gemeinden sind die Abweichungen zum Teil sehr viel höher. In der Stadt Thun wird beispielsweise im GVM von einem Wachstum von +8'000 Einwohnern bis 2030 ausgegangen. Nimmt man die Zielsetzung des kantonalen Richtplans als Grundlage, sind es nur rund 5'200 zusätzliche Einwohner. Die Unterschiede ergeben sich aufgrund der viel differenzierteren Betrachtung der einzelnen Gemeinden im GVM. Da für die Siedlungsentwicklung das Zielszenario aus dem Richtplan relevant ist, wird dieses als Grundlage für den Referenzzustand 2030 im AP 3 verwendet.

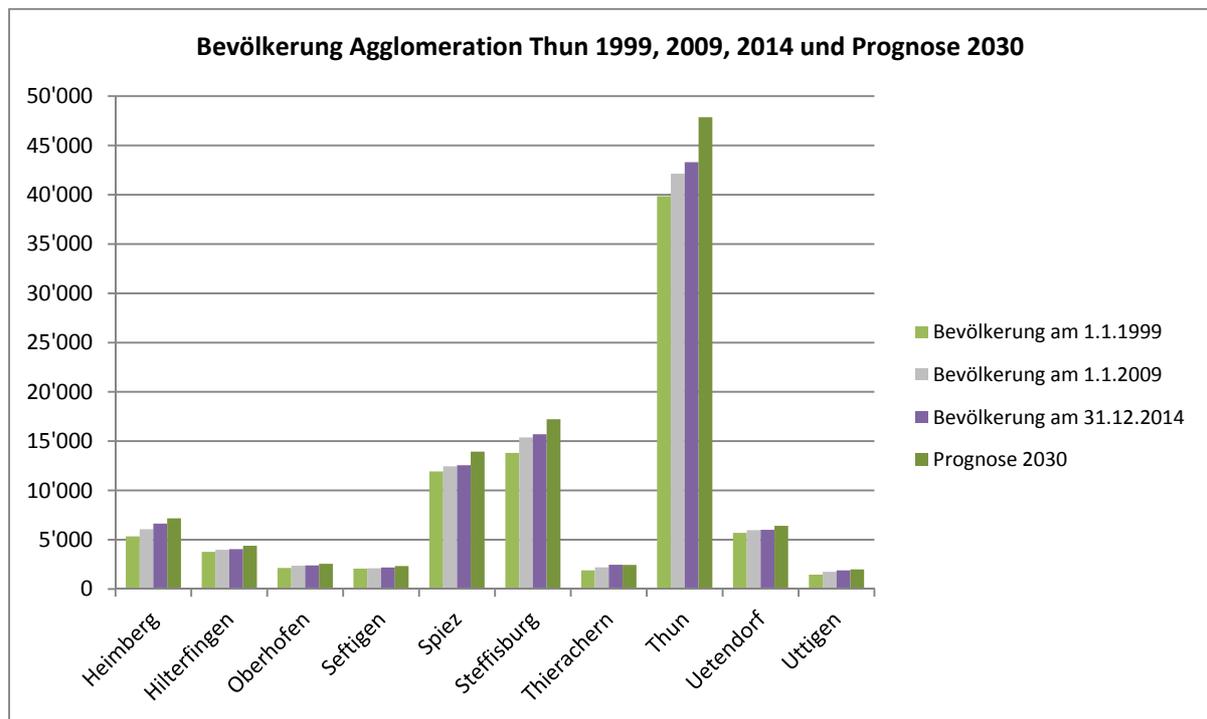


Abbildung 57 Bevölkerungsentwicklung 1999-2014 und Prognose 2030 nach Gemeinden  
 Quelle Zahlen: BFS, ESPOP (Bevölkerungsstände 1999, 2009, 2014), Kant. Richtplan 2030 (Prognose 2030)

<sup>1</sup> Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern, Anpassung Trend- und Zielszenario 2030, BVE/Transoptima GmbH/Ecoplan AG, Juni 2015

**5.1.2 Entwicklung Beschäftigte bis 2030**

Der kantonale Richtplan 2030 rechnet mit einer Entwicklung der Beschäftigten im gleichen Rahmen wie die Bevölkerungsentwicklung. Das heisst, über den gesamten Agglomerationsperimeter wird eine Zunahme der Beschäftigten um 11.2% oder absolut um 4'063 Vollzeitäquivalente erwartet. Davon wird der grösste Anteil (+2'564 VZÄ) in der Stadt Thun erwartet, was 63% der gesamten Zunahme in der Agglomeration entspricht.

Gemeinde	Beschäftigte (VZÄ)	Prognose	Veränderung Absolut 2012-2030	Veränderung Prozentual 2012-2030
	2012	Beschäftigte (VZÄ) 2030		
Heimberg	1'810	2'009	199	11%
Hilterfingen	656	708	52	8%
Oberhofen	452	488	36	8%
Seftigen	418	451	33	8%
Spiez	3'960	4'396	436	11%
Steffisburg	4'678	5'193	515	11%
Thierachern	281	292	11	4%
Thun	21'363	23'927	2'564	12%
Uetendorf	2'495	2'695	200	8%
Uttigen	218	236	18	8%
<b>Total</b>	<b>36'331</b>	<b>40'394</b>	<b>4'063</b>	<b>11.2%</b>

Tabelle 13 Prognose Erwerbstätige 2012-2030  
Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 2012 und kantonaler Richtplan 2030

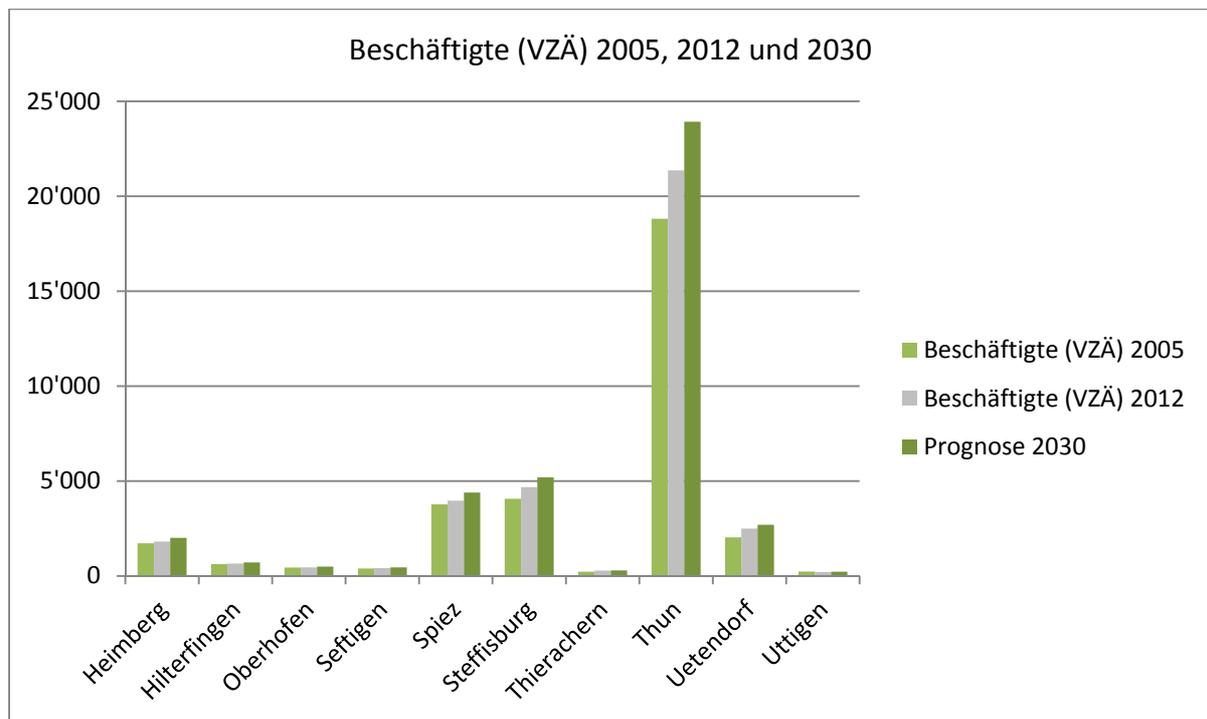


Abbildung 58 Beschäftigte (VZÄ) 2005, 2012 und Prognose 2030 nach Gemeinden  
Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) und kantonaler Richtplan 2030

### 5.1.3 Flächenbedarf für Wohnen

Die Ermittlung des 15-jährigen Baulandbedarfs Wohnen orientiert sich an den Vorgaben aus der Massnahme A\_01 des kantonalen Richtplans 2030. Als Ausgangslage für die Berechnung des theoretischen Baulandbedarfs dienen die unterschiedlichen Wachstumsziele und Dichterichtwerte der sechs Raumtypen. Die Gemeinden der Agglomeration Thun wurden mehrheitlich den Raumtypen *Urbane Kerngebiete der Agglomeration* und *Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen* zugeordnet (vgl. Kap. 5.1.1). Für die Berechnung des tatsächlichen Baulandbedarfs werden anschliessend vom theoretischen Baulandbedarf in allen Gemeinden die Baulandreserven (unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen, WMK) abgezogen. In denjenigen Gemeinden, deren Dichte unter dem Richtwert des jeweiligen Raumtyps nach Richtplan liegt, werden zusätzlich die Nutzungsreserven innerhalb der überbauten WMK zu 1/3 abgezogen (vgl. Kap. 4.4.8). Damit bezieht das Modell auch das Innenentwicklungspotenzial mit ein.

Gemeinde	WBB theoretisch (ha)	Dichte-richtwert (RN/ha)	Dichte effektiv (RN/ha)	Unbebaute Bauzonen WMK (ha)	Innenreserven Bestand (ha)	WBB effektiv (ha)
Heimberg	10.1	85	90	5.0	16.6	5.1
Hilterfingen	7.4	53	48	10.2	22.3	-
Oberhofen	4.5	53	52	5.3	9.0	-
Seftigen	3.8	53	64	0.4	9.5	3.4
Spiez	19.4	85	63	13.9	52.9	-
Steffisburg	22.7	85	83	8.6	38.1	14.0
Thierachern	2.8	39	58	3.8	6.8	-
Thun	46.1	158	105	23.7	98.0	-
Uetendorf	10.0	53	62	4.6	21.6	5.4
Uttigen	3.2	53	54	3.6	9.9	-
<b>Total</b>	<b>129.9</b>			<b>79.1</b>	<b>284.7</b>	<b>27.9</b>

Tabelle 14 Wohnbaulandbedarf Agglomeration Thun  
Quelle: AGR 2016

Aktuell dürfen demzufolge lediglich vier von zehn Gemeinden der Agglomeration Thun Einzonungen vornehmen. Für alle anderen gilt die Konzentration der Siedlungsentwicklung nach innen.

Im Rahmen der Wohnstrategie Agglomeration Thun wurden die Bedürfnisse an den zusätzlichen Wohnraum vertieft betrachtet. Es stellte sich heraus, dass viel Potential in einer besseren Nutzung des bestehenden Wohnraums liegt. Nachgefragt werden insbesondere mittelgrosse Wohnungen zwischen drei und vier Zimmern.

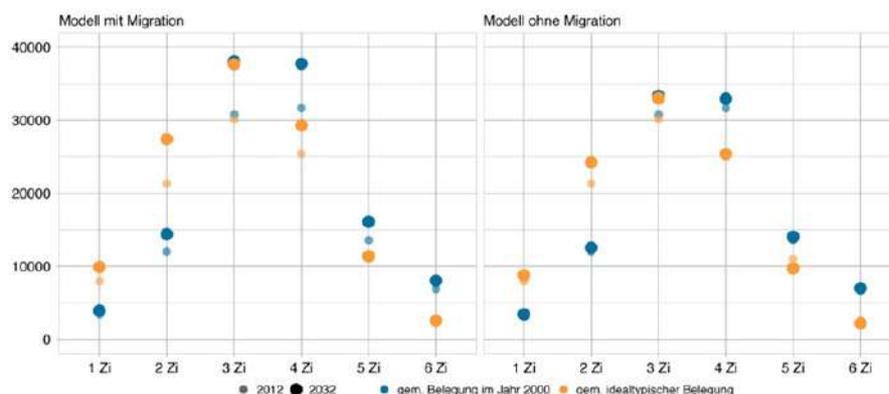


Abbildung 59 Zusätzlicher Wohnungsbedarf 2012 – 2032, Quelle: Berechnungen raumdaten GmbH basierend auf Daten BFS

#### 5.1.4 Flächenbedarf für Arbeiten

Im Bereich Arbeiten ist der Flächenbedarf schwierig abschätzbar. Er ist stark abhängig vom Gewerbe und den entsprechenden Bedürfnissen eines Betriebs. So braucht beispielsweise ein Industriebetrieb im Normalfall deutlich mehr Fläche pro Arbeitsplatz als ein Dienstleistungsunternehmen. Zudem wird in Arbeitszonen das Nutzungsmass selten über Ausnützungsziffern gesteuert. Deshalb soll die Entwicklung gemäss dem kantonalen Richtplan (MB A\_05) über die Arbeitszonenbewirtschaftung gesteuert werden. Diese befindet sich aktuell im Aufbau.

#### 5.1.5 Zunahme Mobilität Schweizerischer Personenverkehr

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

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

## 5.2 Räumliche Auswirkungen

### 5.2.1 Zunehmender Pendlerverkehr

Die IST-Analyse zeigt auf, dass die wirtschaftliche Entwicklung in der Agglomeration Thun der Bevölkerungsentwicklung deutlich hinterher hinkt. Pro drei Einwohner steht nur eine Vollzeitstelle zur Verfügung. Eine Veränderung dieser Tendenz ist nicht absehbar. Zum einen weil die Agglomeration Thun mit der intakten Landschaft, dem vielseitigen Kultur- und Freizeitangebot und einer guten Anbindung ans schweizerische Städtetz beinahe alle Qualitäten für einen idealen Wohnstandort vereint. Zum anderen weil die Agglomeration Thun eher peripher zur Entwicklungsachse entlang der bedeutenden Wirtschaftsräume Zürich, Basel und Arc Lemanique liegt. Daran kann auch der vergleichsweise starke zweite Sektor mit der ansatzweisen Clusterbildung im Bereich Maschinenbau und Engineering nichts ändern. Eine Verbesserung der wirtschaftlichen Entwicklung ist zwar durchaus realistisch und auch unbedingt anzustreben. Da aber auch die Bevölkerung weiter stark zunehmen wird – der Kanton Bern geht für die Region Thun vom stärksten Wachstum im gesamten Kanton aus –, wird die Verteilung von Arbeitsplätzen auf die Bevölkerung weiterhin ungleich bleiben. Diese Entwicklung führt zu einem weiteren Anstieg der Pendlerbewegungen in andere Agglomerationen, hauptsächlich nach Bern. Die Hauptverkehrsachsen auf Strasse und Schiene, die bereits jetzt teilweise an ihre Grenzen stossen, dürften zu Spitzenzeiten am Morgen und am Abend zukünftig also noch stärker beansprucht werden.

### 5.2.2 Wachstum nach innen

Als Folge der starken Bevölkerungsentwicklung steigt der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum innerhalb der Agglomeration Thun. Aufgrund der restriktiven Vorgaben bezüglich Neueinzonungen und Kulturlandschutz muss der benötigte Wohnraum vorwiegend innerhalb der Siedlungsgrenzen zur Verfügung gestellt werden. Das Potential dazu, einen grossen Teil des Bedarfs durch Innenentwicklung zu decken, ist – zumindest theoretisch – vorhanden. In erster Linie sollen bestehende Bauzonenreserven überbaut und brachliegende Areale (Industriebrachen, Militärareal etc.) umgenutzt werden. In einigen Gebieten wird zudem eine Verdichtung im Bestand nötig. Die Wohnstrategie Agglomeration Thun zeigt die Chancen durch bessere Nutzung des Wohnungsbestands eindrücklich auf.

Die Schwierigkeit bei der Siedlungsentwicklung nach innen – insbesondere im Bestand – wird jedoch darin bestehen, innerhalb der nötigen Frist und mit den vorhandenen Mitteln (insb. rechtliche Grundlagen, Ressourcen) die notwendigen Verfügbarkeiten zu schaffen. Gelingt dies nicht, kann es zu unerwünschten Entwicklungen kommen. Zum einen wird der Wohnraum verknappt, was längerfristig zu einem Anstieg der Wohnkosten führt und damit zur Verdrängung von sozial schwächeren aus Gebieten der Agglomeration beiträgt. Zum anderen kann es in Kombination mit den Einzonungsregelungen im Richtplan zu einer dezentralen Entwicklung führen, wenn den Zentrumsgemeinden aufgrund ungenügender Dichtewerte Neueinzonungen verwehrt werden. Solche Auswüchse können nur durch eine proaktive überkommunale Steuerung und Abstimmung der Siedlungsentwicklung verhindert werden.

Ferner gewinnen bei der Siedlungsentwicklung nach innen qualitative Aspekte an Bedeutung. Da Verdichtung zumeist zulasten der privaten Aussenräume erfolgt, erhöht dies die Ansprüche an öffentliche und halböffentliche Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet. Weitere Auswirkungen der Siedlungsentwicklung nach innen sind die Zunahme von Emissionen auf kleinem Raum und der steigende Erholungsdruck auf umliegende Naturräume. Dies erfordert eine geschickte Planung, um Nutzungskonflikte zu vermeiden.

### 5.2.3 Druck auf Natur und Landschaft

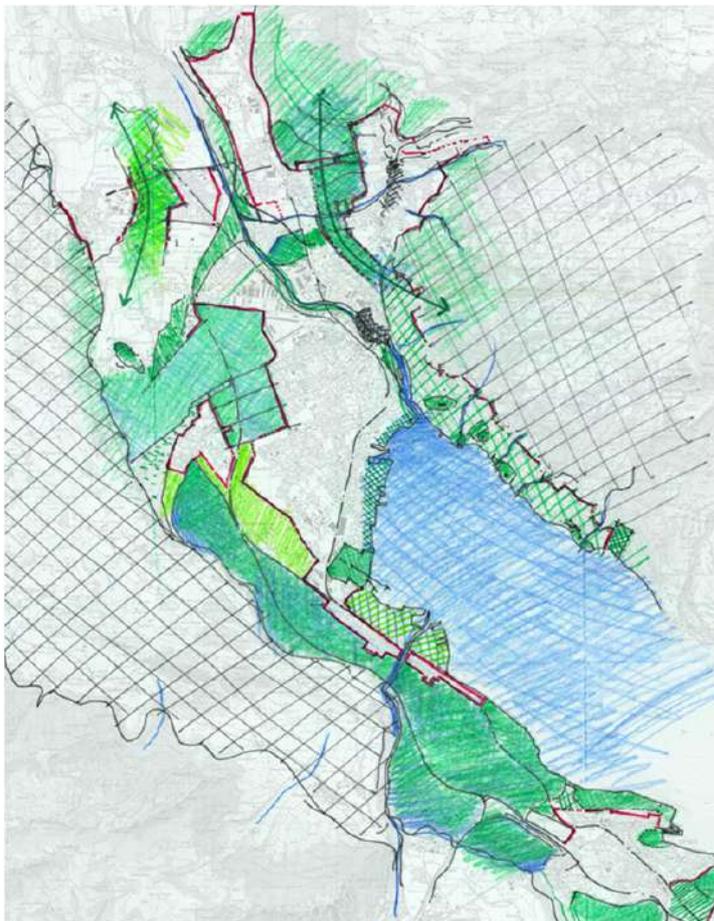
Mit den Bestimmungen zu den Siedlungsbegrenzungen und –trenngürteln wurde im RGSK 1 ein wichtiger Schritt zum Erhalt der wertvollen Natur- und Landschaftsräume in der Agglomeration Thun vollzogen. Die Bestimmungen basieren auf einem Landschaftskonzept, das im Rahmen der Gestaltungsstudie Thun im Jahr 2006

erarbeitet wurde. In einigen Gebieten (u.a. Thun Südwest, Thun Nord) wurde das Konzept im Rahmen von weitergehenden Planungen vertieft. Das Konzept diente auch als Grundlage für die Leitbilder im RGSK und im Agglomerationsprogramm (vgl. Kap. 7).

Durch die Bevölkerungszunahme und die zunehmende Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebiets steigt der Erholungsdruck an den Siedlungsrändern der Agglomeration jedoch weiter an. Dies kann zu Konflikten mit dem Natur- und Landschaftsschutz führen. So zum Beispiel im Raum Gwattlischenmoos – Kanderdelta, wo durch den Ausbau des Gwattzentrums die Intensität der Erholungsnutzung entlang der Naturschutzgebiete weiter zugenommen hat. Bezüglich weiteren, ähnlichen Entwicklungen ist grösstmögliche Zurückhaltung angebracht. Dies gilt auch für eine mögliche Umstrukturierung im Gebiet des heutigen Kieswerks „Kandergrien“.

Weitere Gebiete, die unter starkem Erholungsdruck stehen, sind die See- und Flussufer entlang des Thunersees, der Aare und teilweise der Zulg sowie der Raum um den Spiezberg oder die Thuner Allmend. Auf letzterer sind als Folgen einer zunehmenden Intensivierung der militärischen Nutzung und ziviler Freizeitnutzungen Konflikte absehbar, welche den bedeutenden Landschafts- und Naturraum beeinträchtigen könnten.

Die Landschaftsräume entlang der Kanten, im Südwesten von Einigen über das Thuner Aussenquartier Gwatt/Schoren, Thun Süd und die Allmenden bis nach Uetendorf und im Nordosten oberhalb des bestehenden Siedlungskörpers am rechten Seeufer bis nach Steffisburg und weiter nach Heimberg, sind weitgehend unbestritten. Allerdings keimen in den Räumen Thun-Südwest und teilweise auch in Steffisburg und Spiez immer wieder Konflikte zwischen Absichten zur Siedlungserweiterung und der Landwirtschaft auf. Auch Ideen zur Aufwertung der Siedlungsränder durch Renaturierung, Landschaftsgestaltung oder die Schaffung von Angeboten zur siedlungsnahen Erholung stossen bei der Landwirtschaft mehrheitlich auf Unverständnis.



Im Raum Thun Süd wurden die wesentlichen Veränderungen mit der Ermöglichung des Fachmarktkomplexes und des Fussballstadions vollzogen. Nun werden noch einige verbliebene Siedlungslücken geschlossen. Im Raum Lüssli-Pfandern wird zudem die Möglichkeit einer letzten grösseren Einzonung auf Boden der Stadt Thun geprüft. Diese war bereits Teil des Leitbilds Landschaft – Siedlung – Verkehr Thun Südwest von 2011 (vgl. Kap. 3.2.1). In Steffisburg bestehen erhebliche Auffüllpotenziale innerhalb des bereits durch Besiedlung betroffenen Gebietes. In der Gemeinde sind diese raumplanerisch sinnvollen Auffüllungen zum Teil umstritten. Aus raumplanerischer Sicht sind die Kriterien für Einzonungen in den ausgeschiedenen Potentialgebieten grösstenteils erfüllt. Es sind insgesamt durch Siedlungsergänzungen keine neuen Landschaftsräume betroffen. Die Ziele der Landschaftsentwicklung können – im Rahmen der bereits geschaffenen Bedingungen – erfüllt werden.

Abbildung 60 Konzeptskizze Gestaltungsstudie Thun, Quelle: Matthias Wehrin, 2006

### 5.2.4 Strassenraum / Motorisierter Verkehr

Für den Referenzzustand 2030 sind im Gesamtverkehrsmodell des Kantons (GVM) folgende Massnahmen für als gesichert angenommen:

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

Gemäss GVM ist mit folgenden Verkehrsbelastungen zu rechnen (GVM 2012/ 2030, DWV-Werte):

- Thunstrasse (Uetendorf) westlich Autobahn (18'300 / 20'900)
- Autobahnzubringer A6 (16'200 / 27'500)
- Bypass Thun Nord ( - / 18'600)
- Bernstrasse nördlich Zug (18'300 / 20'400)
- Bernstrasse nördlich Zubringer (16'200 / 20'200)
- Bernstrasse südlich Zubringer (27'200 / 20'300)
- neue Bernstrasse ( - / 14'100)
- Stockhornstrasse (7'300 / 12'900)
- Schwäbisstrasse, westlich Kirchfeldstrasse (8'600 / 2'400)
- Burgstrasse, südlich Krankenhausstrasse (13'600 / 20'600)
- Hofstettenstrasse, nahe Lautorkreisel (17'100 / 20'100)
- Hofstettenstrasse, südlich Riedstrasse (14'300 / 17'000)
- Sinnebrücke, Freienhofgasse (11'000 / 9'400)
- Aarestrasse nördlich mittlere Strasse (8'300 / 9'200)
- Aarestrasse südlich mittlere Strasse ( 5'300 / 7'300)
- Unterführung Frutigenstrasse (10'800 / 12'300)
- Frutigenstrasse, südlich Hohmadstrasse (15'000 / 17'500)
- Frutigenstrasse, südlich Seestrasse (13'100 / 15'800)
- Unterführung Mittlere Strasse (7'500 / 6'100)
- Jungfraustrasse, südlich Pestalozzistrasse (5'300 / 5'900)
- Allmendstrasse, Höhe Unterführung (7'300 / 10'300)
- Regiestrasse, Höhe Allmendstrasse (10'100 / 4'600)
- Pfandernstrasse, östlich Buchholzstrasse (11'500 / 13'300)
- Buchholzstrasse, nördlich Schulstrasse (8'400 / 11'500)
- Buchholzstrasse, nördlich Pfandernstrasse (5'100 / 6'300)

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

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

Massgebend ist auch, inwieweit die umfassende Umgestaltung der Innenstadt Thun, die zu einer grossen Attraktivitätssteigerung führt, eine Änderung des Mobilitätsverhalten mitunterstützen kann. Thun als Stadt der kurzen Wege wird sich durch die Umsetzung der Städte-Initiative zu einer umweltfreundlicheren Stadt verändern und die Umsetzung der innenstadtnahen Parkhäusern (bis 2019) trägt dazu bei, dass Besuchende weniger

die Innenstadt mit dem Auto queren müssen, sondern bereits am Innenstadtrand ihre Besorgungen in der Innenstadt starten können.

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

Umweltbedingte Belastbarkeiten

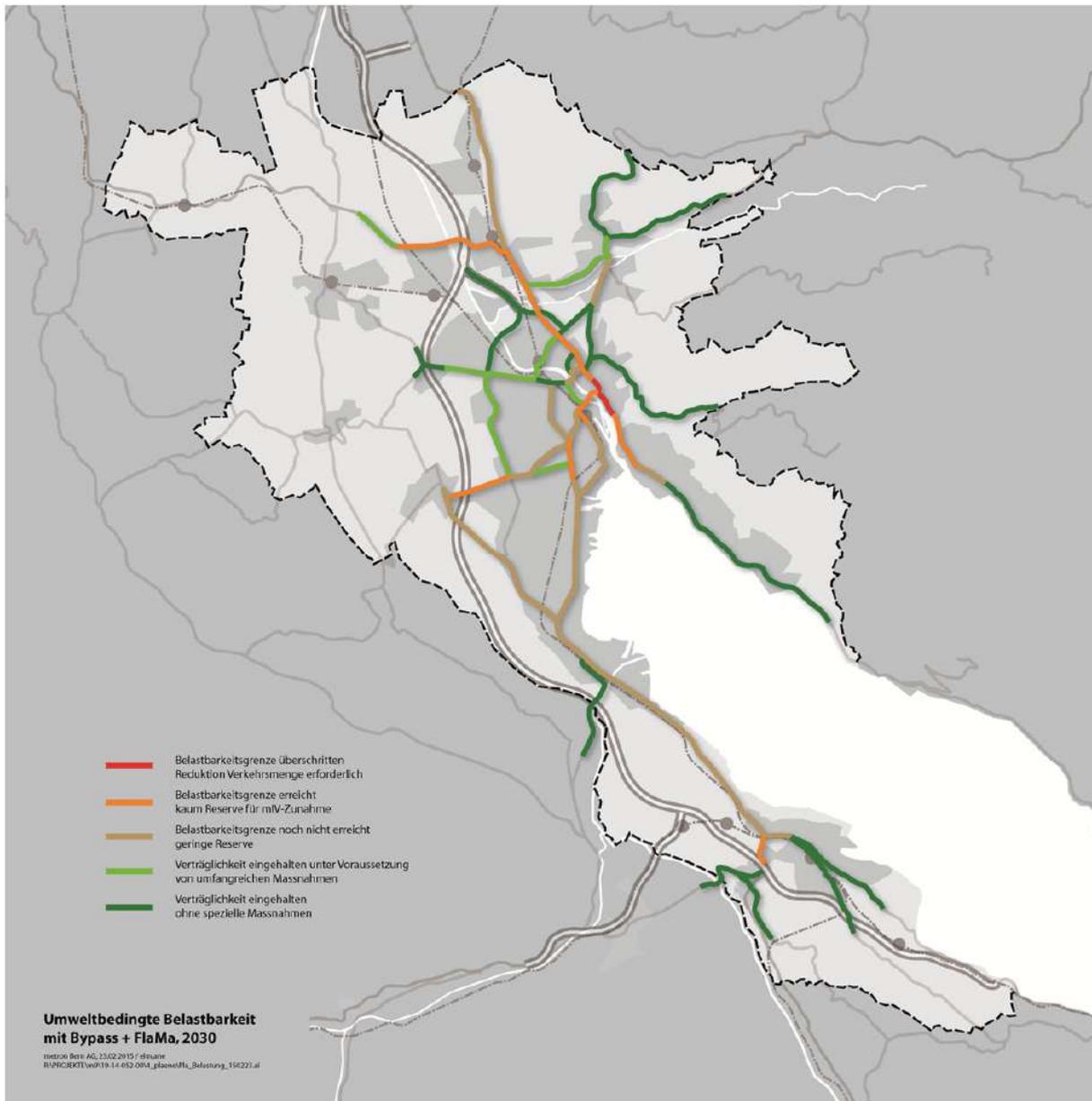


Abbildung 61 Umweltbedingte Belastbarkeit 2030

Eine Abschätzung der umweltbedingten Belastung und der Vergleich mit dem Zustand 2012 (Abb. 44) zeigt, dass mit dem Bypass Thun Nord und dem Einbahnregime in der Innenstadt das Stadtzentrum entlastet werden

kann. Der motorisierte Individualverkehr wird auf der Marktgasse und vor allem auf der Aarestrasse und der Freienhofgasse deutlich reduziert. Nach wie vor stark belastet bleibt die Achse Uetendorf Allmend – Autobahnanschluss Thun Nord - Heimberg und die Verbindung vom rechten Thunerseeufer gegen Norden. Hier wirkt sich der realisierte Ausbau der Hofstettenstrasse bis zur Gemeindegrenze Hilterfingen mit beidseitigen Radstreifen positiv aus.

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

**Parkierung**

Im Bereich Parkierung hat die Stadt Thun als integraler Bestandteil des Parkleitsystem, einem A1- Projekt, 2010 ein Parkraumkonzept erstellt. Im August 2016 wurde das Parkhaus City Süd (Bahnhof-Parking) in Betrieb genommen und bis 2019 kann mit der Realisierung des Parkhaus City Ost (Schlossberg-Parking) gerechnet werden. Beide Parkhäuser liegen am Rande der Innenstadt auf den jeweiligen Einfallsachsen. Damit verbunden sind eine schrittweise Reduzierung der oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt und eine gleichzeitige Aufwertung der öffentlichen Räume.

Die Gemeinde Spiez hat im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (Baustart voraussichtlich 2018) die Parkierung im Zentrum neu geregelt und wird ein Signalisierungskonzept für öffentliche Parkplätze in Angriff nehmen. Die Siedlungsentwicklung nach innen soll auch Voraussetzungen für weitergehende Massnahmen in Richtung einer nachhaltigen Parkierungspolitik schaffen.

**5.2.5 Öffentlicher Verkehr**

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

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

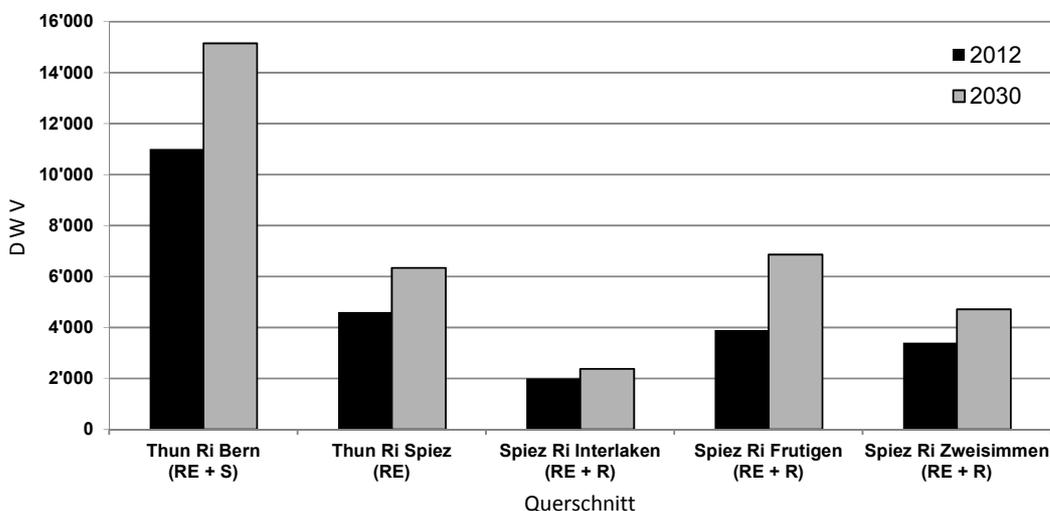


Abbildung 62 Ausgewählte Querschnitte aus dem Gesamtverkehrsmodell (Bahn)

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

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

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

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

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

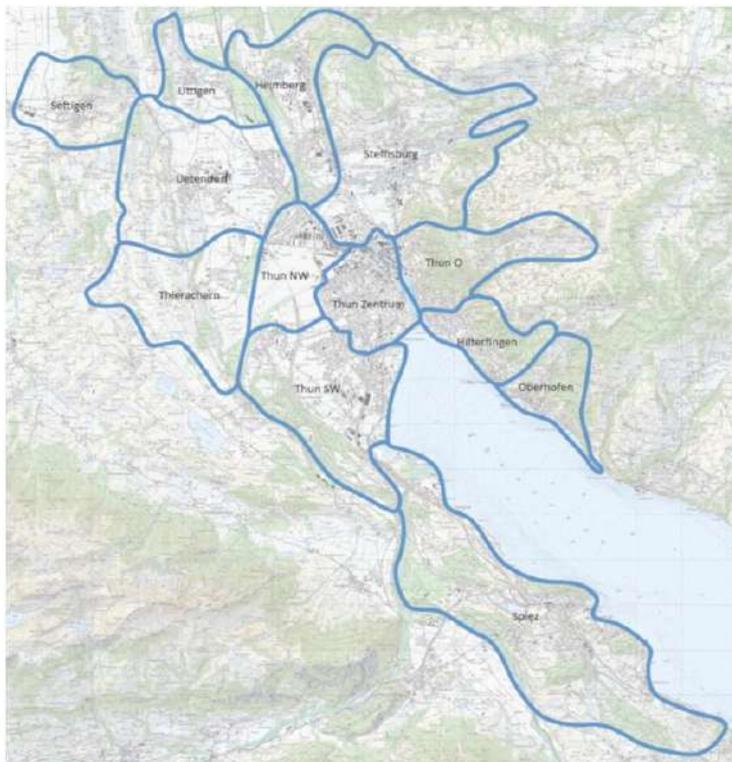
In der Agglomeration Thun hat in den letzten Jahren ein starkes Bevölkerungswachstum stattgefunden (1999 - 2014 um +10.5%). Bis 2030 wird sowohl bei der Bevölkerungs- wie auch Beschäftigtenentwicklung von einer weiterhin positiven Entwicklung ausgegangen (10.8% bzw. 11.2% im Zeitraum 2012 – 2030; siehe Kap. 5.1). Da die positive Entwicklung in allen Gemeinden der Agglomeration stattfinden soll, ist in diesem Zusammenhang mit einem allgemein verstärkten Pendlerverkehr zu rechnen; z.B. von Thun nach Bern sowie aus dem Oberland nach Thun. Weitere abgeleitete Verkehrstrends sind eine wesentliche Zunahme beim ÖV, starkes Wachstum im Freizeitverkehr und Erhöhung der Reiseweiten.

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

#### Binnenverkehr Agglomeration Thun

Aktuell wird das ÖV-Konzept der Stadt Thun überarbeitet und mit der laufenden Ortsplanungsrevision, sowie dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun konkretisiert. Neue Erkenntnisse für den Referenzzustand und den weiteren Handlungsbedarf sind im AP 4 zu erwarten.

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



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

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

Abbildung 63 Zoneneinteilung Binnenverkehr; Quelle ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebots-abschätzung, RVK, 2014

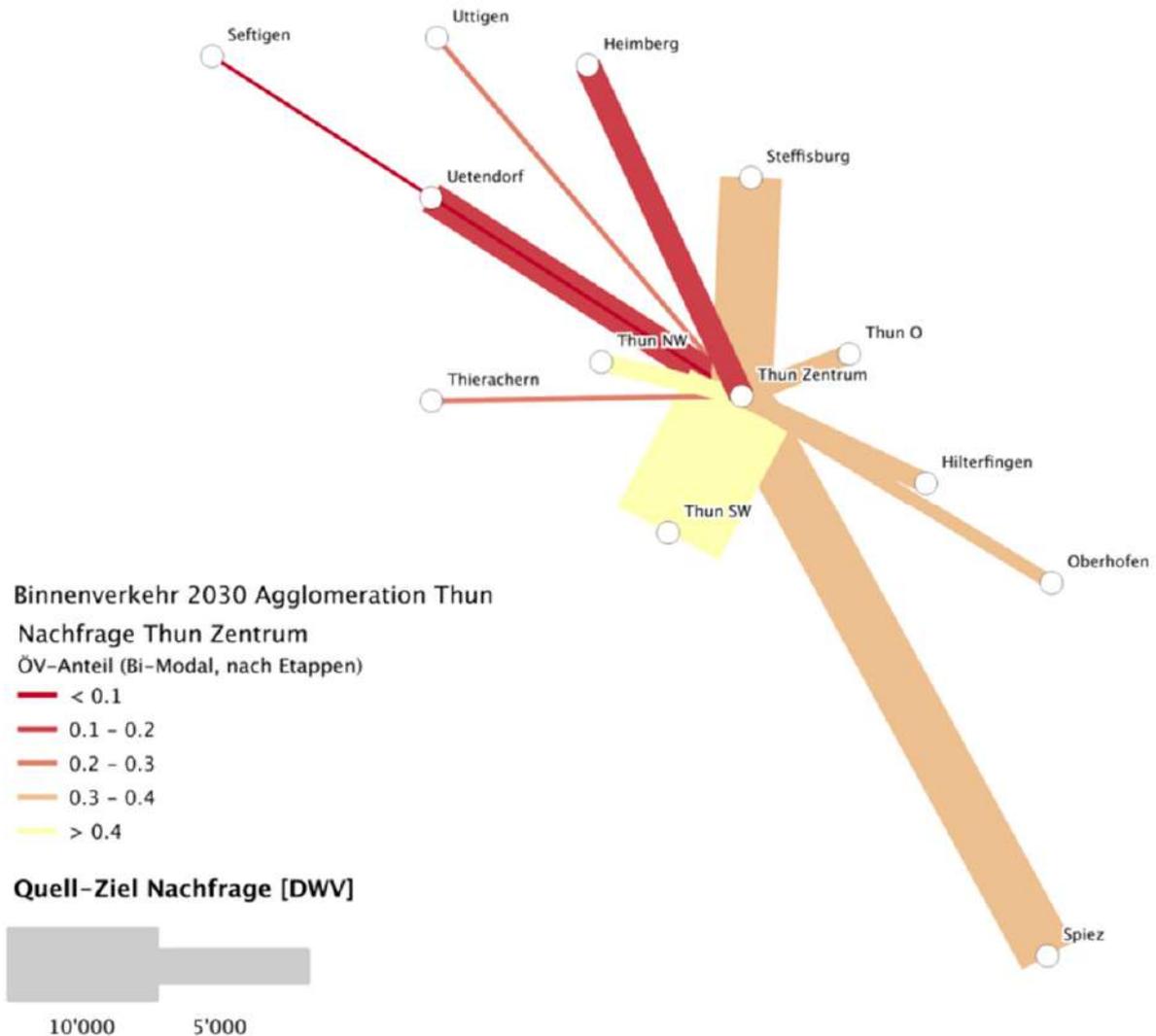


Abbildung 64 Binnenverkehr Agglomeration Thun mit Ziel Thun Zentrum (Nachfrage und ÖV-Anteil); Quelle ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, 2014

Der Binnenverkehr nimmt mit 40% Anteil des Gesamtverkehrs in der Agglomeration Thun eine zentrale Rolle ein. Abbildung 64 zeigt die Nachfrage im Binnenverkehr (MIV und ÖV) mit Ziel (respektive Start) in Thun Zentrum. Die stärkste Nachfrage Richtung Thun Zentrum ergibt sich aus Thun-Südwest (SW), gefolgt von Steffisburg und Spiez. Diese Verbindungen weisen zusammen mit den Gemeinden am rechten Seeufer einen hohen ÖV-Anteil auf. Auf den Beziehungen nach Norden und Westen (Uetendorf, Heimberg, Thierachern, Seftigen und Uttigen) dominiert der MIV.

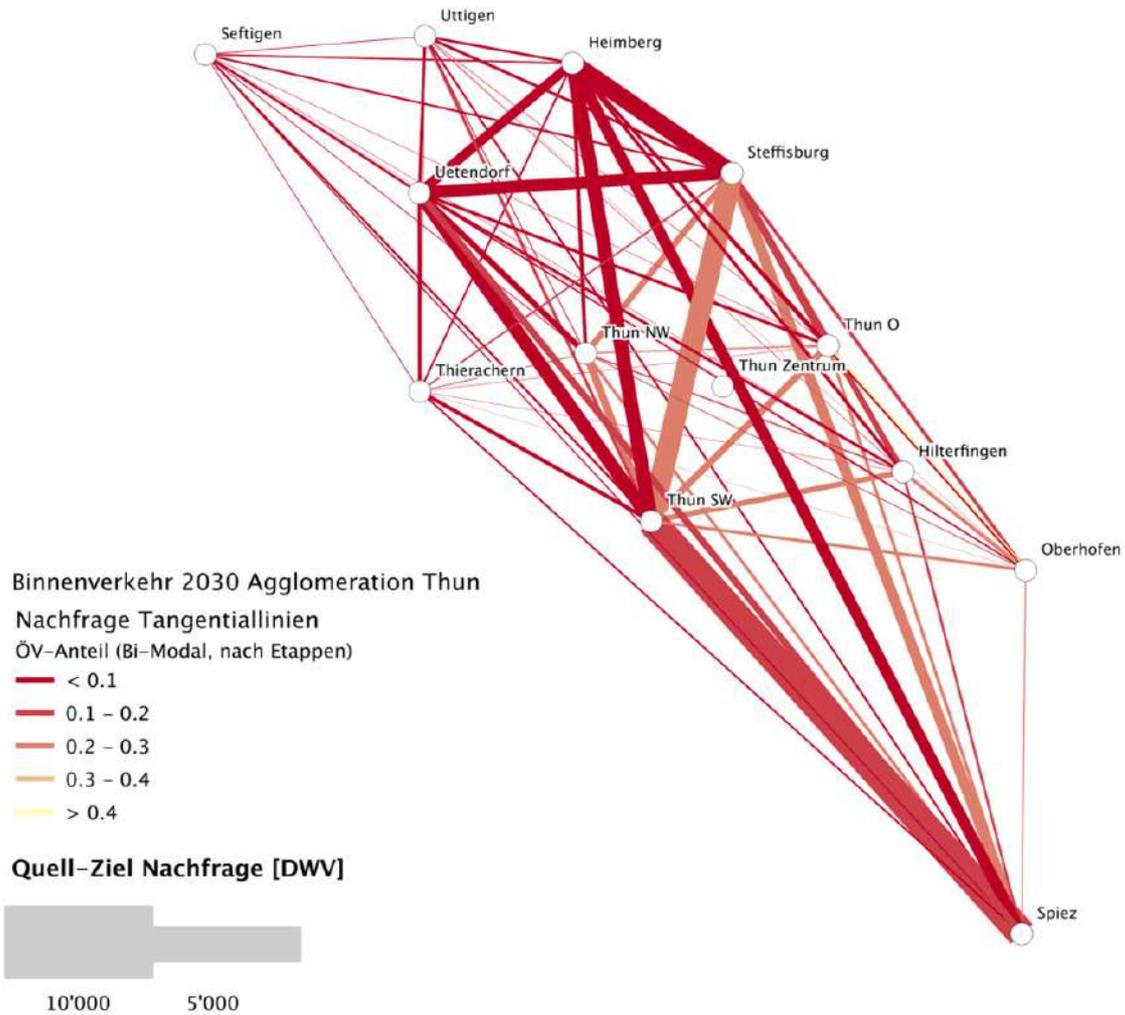


Abbildung 65 Binnenverkehr Agglomeration Thun auf Tangentialverbindungen; Quelle ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, 2014

Abbildung 65 zeigt die Tangentialnachfrage im Binnenverkehr in der Agglomeration. Die Nachfrage auf den Tangentiallinien ist deutlich geringer als Richtung Thun Zentrum. Die höchste Nachfrage weisen Verbindungen nach Thun SW auf (Steffisburg - Thun SW, Uetendorf - Thun SW, Heimberg Thun SW) und gewisse Verbindungen nach Spiez. Zudem besteht eine Nachfrage zwischen Steffisburg und Uetendorf und Steffisburg Heimberg. Die Nachfrage zeigt aber auch eine starke MIV-Dominanz auf den Tangentialverbindungen; am Stärksten von Spiez nach Thun SW.

**Erkenntnisse Binnenverkehr:**

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

### S-Bahnhaltestelle ESP Thun Nord

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

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

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

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

### Spiez

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

### Wachstumsgrenze im Strassenraum

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

## 5.2.6 Fuss- und Veloverkehr und Kombinierte Mobilität

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

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

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

Die Stadt Thun wird die Siedlungsentwicklung nach Innen im Rahmen der laufenden Ortsplanung in den nächsten Jahren konkretisieren. Mit der Ausarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes, das ein Fuss- und Veloverkehrskonzept beinhaltet und der Umsetzung der "Städte-Initiative", strebt die Stadt Thun das Ziel an, den Modal Split weiter zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des ÖV zu verschieben. Massnahmen zur kombinierten Mobilität und dem Mobilitätsmanagement tragen ebenfalls zum besseren Modal Split bei. Es sind auch Massnahmen notwendig, die die Zielerreichung kontrollieren und begleiten. Datenerfassungen in Anlehnung der Kordonzählung von 2007 (vgl. Abb. 41/42) sind notwendig, um Veränderungen sichtbar zu machen.

## 6 SWOT-Analyse und Handlungsbedarf

### 6.1 SWOT-Analyse

#### Stärken

- Hohe Erreichbarkeit: Internationale ÖV-Verbindungen IC / ICE (Lötschbergroute Nord-Süd), Direkte Anschlüsse an Autobahn A6 (Thun Nord – Heimberg, Thun Süd, Spiez)
- Intakte Landschaft mit Bergpanorama und Thunersee als identitätsstiftenden Elementen
- Attraktive Wohnregion Thun mit vielfältigem Angebot an Wohnformen, Kultur-, Sport- und Freizeitangeboten
- Regionale Zusammenarbeit zu unterschiedlichen Themen (Raum- und Regionalentwicklung, Entwicklung ÖV, Wirtschaft) in verschiedenen Gremien
- Überkommunale Konzepte / Planungen zur Abstimmung Siedlung & Verkehr (RGSK, Wohnstrategie, Arbeitszonenpool etc.)
- Hohe Qualität der Wohnquartiere, hoher Anteil an verkehrsberuhigten Quartieren
- Mehrheitlich gute ÖV-Erschliessung der Wohngebiete in der Agglomeration
- Siedlungsstrukturen eng mit der Landschaft verknüpft
- Vernetzung von Freiräumen und Naherholungsgebieten
- Intakte, vielfach extensiv ausgerichtete Landwirtschaft
- Gut erschlossenes Potenzial für Arbeitszonen in den ESPs
- Thun: Zielorte zu grossen Teilen im Zentrum, Altstadterschliessung mit kurzen Wegen
- Weitgehend leistungsfähiges Strassennetz ausserhalb der Spitzenzeiten
- Feingliedriges Netz für Velofahrende
- Velospot-Verleihsystem (im Auf- und Ausbau)
- Gesamtkonzept Verkehrsmanagement
- Umfassendes Mobilitätsmanagement (im Aufbau)

#### Schwächen

- Periphere Lage zu den wirtschaftlichen Entwicklungsachsen zwischen den Metropolitanräumen Zürich, Basel und Arc Lemanique
- Kein homogener Wirtschaftsraum mit Ausrichtung auf die Agglomeration Thun, fehlende Positionierung als Wirtschaftsstandort, fehlende Clusterbildung
- Geringe Beschäftigtendichte im Agglomerationsvergleich (400 Beschäftigte pro 1'000 Einwohner)
- Starke Überalterung (doppelte Alterung)
- Fehlende Urbanität des kantonalen Zentrums (Stadt Thun), teilweise geringe Siedlungsdichte
- Wohnraumknappheit, fehlender Wohnungsmarkt, hoher Anteil untergenutzter Wohnraum
- MIV: Überlastung der Innenstadtquerungen, den Zugangsachsen zur Innenstadt sowie des Bahnhofumfelds in den Spitzenzeiten
- Behinderungen des strassengebundenen ÖV's im Raum Thun in den Spitzenzeiten
- Lücken in der ÖV-Erschliessung in den Räumen Thun Nord, rechtes Thunerseeufer und Spiez
- Verzettelte Veloparkierung (B+R) im Umfeld des Bahnhofs Thun
- Fehlende oder zu wenig sichere Querungen (Bahn, Aare) in der Innenstadt Thun für den Langsamverkehr
- Netzwidestände für den Alltagsveloverkehr (an Knoten, Unterbrüche Velostreifenmarkierung, Engstellen etc.)

### Chancen

- Positive Bevölkerungsentwicklung
- Gute Erreichbarkeit dank übergeordneter Verkehrserschliessung (Bahn, Nationalstrasse)
- Agglomeration als Tor zu den Tourismusregionen Thunersee und Berner Oberland
- Nähe zur Natur: Unesco Weltkulturerbe SAJA (Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch), Naturparkprojekte
- Spiez: Scharnierfunktion zwischen Agglomeration und Tälern
- Weiterführung der überkommunalen Abstimmung: Weiterentwicklung und Umsetzung der angedachten Konzepte (Wohnstrategie, Arbeitszonenpool etc.)
- Urbanisierung mit grossräumigen Verdichtungen nach Innen (Kantonale Entwicklungsschwerpunkte, Umstrukturierungsgebiete)
- Verdichtung und nachhaltige Quartierentwicklung im Rahmen der Siedlungserneuerung (hoher Anteil an Gebäuden aus Bauperiode 1946-80)
- Stärkung / Festigung der Clusteransätze Maschinenbau und High-Tech Engineering
- Bevorstehende Inbetriebnahme Bypass Thun Nord: Aufwertung Innenstadt, Entwicklung ESP's, neue Optionen ÖV (evtl. Tangentiallinie)
- Mögliche Einführung S-Bahn Haltestelle Thun Nord (STEP 2030)
- Starker Nachfragezuwachs ÖV, Verbesserungspotentiale nach wie vor vorhanden
- Umsteigebeziehung IC – Schiff am BHF Thun (Direkter Umstieg möglich)
- Aufwertung Innenstadtachsen und Ortsdurchfahrten (Ortskernentwicklung)
- Hohes Potenzial zur Förderung des Langsamverkehrs (kurze Wege), Potenzial E-Bikes (Hanglagen)

### Risiken

- Entwicklung zur Pendlerregion (Wohnzentrum für Arbeitsort Bern)
- Marktschwankungen exportorientierter Firmen aus Technologiebereich
- Zunehmender Nutzungsdruck auf wertvolle Landschaftsräume
- Siedlungsentwicklung nach innen: Fehlende Verfügbarkeiten, mangelnde Akzeptanz bei der Bevölkerung, ungenügende Ressourcen und Know-How bei Gemeinden, lange Dauer, sinkende Wohnqualität und Qualität des öffentlichen Raums durch unsachgemässe Urbanisierung/Verdichtung
- Gemeindedenken und fehlender politischer Wille zur überkommunalen Abstimmung der Siedlungsentwicklung; Angst, zu den Verlierern zu gehören (z.B. bei überkommunalem Lasten-/Nutzenausgleich)
- Wohnungsnot, Wohnpreisanstieg, Segregation
- Zunahme Wegpendler: Stark ungleiche Auslastung der Infrastrukturen im Tagesverlauf, Kapazitätsengpässe auf Strasse und im öffentlichen Verkehr zu Pendlerzeiten
- Überdurchschnittliche Zunahme MIV: Sinkende Erreichbarkeit, sinkende Wohn- und Aufenthaltsqualität, Behinderung ÖV
- Massnahmen zur Verbesserung der Mobilitätsbedürfnisse werden wegen fehlender Finanzen nicht umgesetzt

## 6.2 Handlungsbedarf

### 6.2.1 Handlungsbedarf im Bereich Siedlung

Die grösste Herausforderung im Bereich Siedlung betrifft die Siedlungsentwicklung nach innen. Wie bereits in Kapitel 5.2.2 erwähnt, sind in der Agglomeration Thun dazu grosse Potentiale vorhanden. Dies zeigt die stattliche Anzahl an Umstrukturierungsgebieten sowie Wohn- und Arbeitsschwerpunkten (vgl. Massnahmenblätter S-3, S-5A, S7-A). Die Entwicklung bzw. Erneuerung dieser Gebiete stellt die Gemeinden aber vor grosse Herausforderungen. Langwierige und kostenintensive Prozesse, wie z.B. die Schaffung von Verfügbarkeiten, die Förderung der Akzeptanz bei der Bevölkerung oder die Sicherung einer hohen räumlichen Qualität, stehen begrenzten finanziellen Mitteln und knappen personellen Ressourcen bei den Gemeinden gegenüber. Dazu kommt der Faktor Zeit: Gelingt es nicht, den benötigten Wohnraum innerhalb der nötigen Frist bereitzustellen, droht eine Wohnungsknappheit. Die Region Thun verfügt bereits heute über einen minimalen Leerstand. Ein Wohnungsmarkt existiert kaum. Bleibt dies dauerhaft so, sind unerwünschte Folgen wie ein Preisanstieg und die Verdrängung von sozial schwächer gestellten Schichten nicht auszuschliessen.

Damit rechtzeitig und ohne Qualitätseinbussen genügend Wohnraum geschaffen werden kann, braucht es neben den angestrebten Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen auch eine massvolle Aussenentwicklung. Die Bestimmungen des kantonalen Richtplans lassen dies – wenn auch unter anspruchsvollen Bedingungen – an zentralen Lagen auch zu. Herausfordernd sind auch die Bestimmungen zum Kulturlandschutz. Fruchtfolgeflächen (FFF) dürfen nur noch zur Erreichung kantonal wichtiger Ziele beansprucht werden und sind – mit wenigen Ausnahmen – zu kompensieren. Da das Siedlungsgebiet der Agglomeration Thun fast vollständig von FFF umschlossen ist, betreffen Siedlungserweiterungen fast ausschliesslich Kulturland. Die Region ist daher gefordert, die Nachweise zu erbringen, dass die Vorranggebiete Siedlungserweiterung an den aus raumplanerischer Sicht bestmöglichen Standorten in Bezug auf Lage, ÖV-Erschliessung etc. sind und keine vergleichbaren Qualitäten ohne die Beanspruchung von FFF möglich ist. Die Agglomeration Thun ist zudem daran interessiert, dass der Kanton prioritäre Vorranggebiete für die Siedlungserweiterung Wohnen der Agglomeration Thun im kantonalen Richtplan aufnimmt, damit die Realisierungschancen steigen und die Kompensation FFF wegfällt.

Um die Verkehrsinfrastrukturen zu Pendlerzeiten zu entlasten, ist es wichtig, dass sich die Agglomeration Thun nicht nur als Wohn-, sondern auch als Wirtschaftsstandort weiterentwickelt. Die Raumplanung kann dazu beitragen, indem sie den Produktionsfaktor Boden dort verfügbar macht, wo eine optimale Erschliessung vorhanden ist oder diese kosteneffizient errichtet werden kann. Im Rahmen des Projekts „überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“ wurden die prioritären Entwicklungsgebiete Arbeiten ausgeschieden. Die Herausforderung besteht nun darin, unter Berücksichtigung der zurückhaltenden Nachfrage für Industrie- und Dienstleistungsflächen, leistungsfähige regionale Arbeitszonen zu entwickeln. Die ständig hohe Nachfrage im Bereich Wohnen erschwert dieses Vorhaben zusätzlich.

Zur Wahrung der Siedlungsqualität, der einzigartigen Landschaft und der ökologischen Vielfalt wird genügend Grün- und Freiraum von hoher Qualität im und um das Siedlungsgebiet herum benötigt. Zugleich müssen die Siedlungsentwicklung und die Naherholung an bedeutenden Standorten für Natur und Landschaft durch geeignete Massnahmen eingeschränkt oder verhindert werden. Die Herausforderung besteht darin, den zunehmenden Erholungsdruck, der durch die Verdichtung entsteht, zu kanalisieren. Insbesondere die teilweise stark übernutzten See- und Flussufer müssen durch qualitativ hochstehende Freiräume Siedlungsgebiet entlastet werden.

Diese anspruchsvollen Aufgaben sind für die Gemeinden alleine nicht zu bewältigen. Sie erfordern eine optimale Zusammenarbeit innerhalb der Agglomeration. Die überkommunale Abstimmung ist weiter zu vertiefen, insbesondere auf der Ebene der konkreten Umsetzung. Gefragt sind Modelle zum überkommunalen Lasten- und Nutzensausgleich z.B. beim Abtausch von Einzonungskontingenten oder Kompensationsflächen FFF.

### 6.2.2 Handlungsbedarf im Bereich Verkehr

In der Analyse wurde ein hohes Potential zur Verdichtung im Bestand festgestellt (vgl. Kap. 4.4.8). Die Siedlungsentwicklung nach innen verlangt jedoch, dass zusätzliche Massnahmen im Verkehrsmanagement definiert werden müssen, um den strassengebundenen ÖV zu bevorzugen, sowie eine integrative Betrachtung der Mobilitätsbedürfnisse und -anforderungen in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Eine qualitätsvolle Verdichtung nach innen gelingt nur, wenn „die Stadt der kurzen Wege“ zu einem prägenden Merkmal wird. Daraus ergibt sich ein genereller Handlungsbedarf für die Angebotsverbesserungen des ÖV sowie im Bereich Fuss- und Veloverkehr.

Gleiches gilt bei den grösseren Entwicklungsgebieten an bereits gut ÖV-erschlossenen Lagen. Diese haben bessere Voraussetzungen, zusätzliche Mobilität mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr aufzunehmen und es stehen mehr Möglichkeiten zur Verfügung, um attraktive Bedingungen im Umfeld zu schaffen und diese Mobilitätsformen auch gezielt zu fördern. In Gebieten, wo diese Voraussetzungen noch nicht oder noch ungenügend sind, müssen Massnahmen ergriffen werden, um diese Gebiete gut an den ÖV und ans übergeordnete Strassennetz anzubinden. Ein Handlungsbedarf ergibt sich für die Stadtentwicklung Thun Süd / Südwest und für die langfristige Anbindung des Gebietes Kandergrien zwischen Thun und Spiez, sowie für die Entwicklung des ESP Bahnhof Steffisburg. Im Gebiet Thun Süd / Südwest reicht die Kapazität des übergeordneten Strassennetzes der Stadt Thun unter Berücksichtigung der zusätzlichen Anforderungen durch die Siedlungsentwicklung (Schwerpunkte und Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten) mittelfristig nicht mehr aus.

Durch die Geländestruktur bedingt, befinden sich entlang des Thunersees, insbesondere auf der rechten Thunerseeseite, viele Wohngebiete an Hanglagen. Die Zufahrtsstrecken nach Thun sind in Spitzenzeiten und teils auch an Wochenenden stark belastet. Die Gegend wäre geeignet, um sich konsequent für die aufstrebende Nutzung des E-Bikes stark zu machen.

Mit der Umsetzung des Bypasses Thun Nord, den Massnahmen auf dem Thuner Innenstadtring, den ersten Massnahmen Verkehrsmanagement zur Bevorzugung des strassengebundenen ÖV's, den LV-A-Massnahmen und der Neuorganisation und Gestaltung der Ortsdurchfahrt Spiez zu einer attraktiven Geschäftsstrasse werden die gravierendsten Schwachstellen des heutigen Strassennetzes bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramm der ersten Generation umgesetzt. Ein verstärktes Augenmerk liegt nun auf dem Vorantreiben der bereits definierten Massnahmen, welche zur Behebung von Kapazitätsengpässen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Förderungen der kombinierten Mobilität beitragen.

Die Analyse hat gezeigt, dass sich ein Grossteil der Pendlerbewegungen innerhalb der Agglomeration abspielen, d.h. in kurzen Distanzen (vgl. Kap. 4.5.2), und dass das Potential für die Umlagerung von MIV auf den LV und den ÖV noch nicht ausgeschöpft ist. Mit der Städte-Initiative Thun setzt sich die Stadt dafür ein, dass eine allfällige Steigerung des Gesamtverkehrsvolumens primär über den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Veloverkehr abgewickelt wird. Für den Veloverkehr müssen in Thun vor allem das Rückgrat, die LV-Achse entlang der Bahn und Aare, und die Querungsmöglichkeiten rasch koordiniert umgesetzt werden. Das ÖV-Angebot inkl. Linienstruktur in der Agglomeration Thun müssen überprüft und optimiert werden, insbesondere soll dabei auch die Möglichkeit von zusätzlichen Durchmesserlinien und Tangentialen abgeklärt werden.

Transportkapazitäten im ÖV müssen vor allem in den Agglomerationen und bei stark belasteten Fernverbindungen ausgebaut werden. So sind im 2030 auch Kapazitätsengpässe zwischen der Stadt Bern und dem Oberland zu erwarten. Um die nötigen Transportkapazitäten erreichen zu können, stellte der Kanton Bern im Rahmen der Arbeiten von STEP 2030 im November 2014 u.a. Anträge zu Taktanpassungen für den Raum Aaretal - Oberland an den Bund (BAV) (vgl. Kap. 1.3.1).

Aus der Unfallanalyse und den Standardanforderungen des Kantons auf Kantonsstrassen und aus der Unfallanalyse auf wichtigen Gemeindestrassen ergibt sich ein neuer punktueller Handlungsbedarf an gewissen Knoten und Strecken der Agglomeration zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verträglichkeit (vgl. Kapitel 4.5.7).

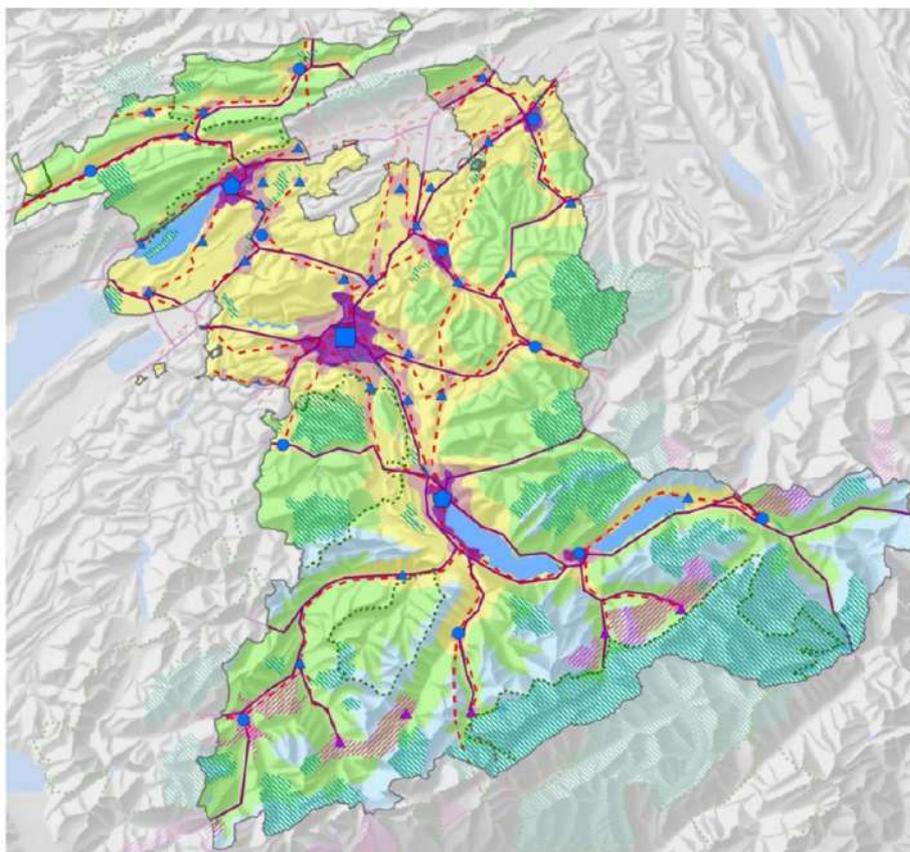
## 7 Strategie

### 7.1 Einordnung in übergeordnete Strategien

Die Entwicklungsziele der Agglomeration Thun orientieren sich an den übergeordneten Zielsetzungen aus dem kantonalen Richtplan und verfeinern spezifisch die Ziele und Strategien aus dem RGSK TOW für den Agglomerationsraum.

#### 7.1.1 Kantonale Strategien

Der Richtplan des Kantons Bern fordert eine haushälterische Nutzung des Bodens und die Konzentration der Siedlungsentwicklung an zentralen, gut erschlossenen Lagen. Dadurch sollen die Verkehrsentwicklung gering gehalten und die Anteile des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erhöht werden. Die gewünschte Entwicklung wird im räumlichen Entwicklungsleitbild des Kantons Bern abgebildet.



Entwicklungsbild des Kantons Bern

#### Entwicklungsräume

- Urbane Kerngebiete der Agglomerationen: Als Entwicklungsmotoren stärken
- Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen: Fokussiert verdichten
- Zentrumsnahe ländliche Gebiete: Siedlung konzentrieren
- Hügel- und Berggebiete: Als Lebens- und Wirtschaftsraum erhalten
- Hochgebirgslandschaften: Schützen und sanft nutzen

#### Überlagernde Raumtypen

- Intensiv touristisch genutzte Gebiete: Infrastrukturen konzentrieren
- National bzw. kantonal geschützte Gebiete beachten
- Naturparks und Weltkulturerbe nachhaltig in Wert setzen

#### Zentralitätsstruktur

- vom Kanton festgesetzt:
  - Zentrum 1. Stufe
  - Zentrum 2. Stufe
  - Zentrum 3. Stufe
- von den Regionen festgesetzt:
  - Zentrum 4. Stufe
  - Zentrum 4. Stufe, touristisch geprägt

#### Ausgangslage

- Bahnlinien
- Übergeordnete Strassen

Abbildung 66 Entwicklungsleitbild des Kantons Bern, Quelle: Richtplan 2030, AGR

Das neue Raumkonzept unterteilt den Kanton Bern in sechs Raumtypen, denen die Gemeinden je nach Funktion und geografischer Lage zugeordnet werden. Das angestrebte Bevölkerungswachstum des Kantons von durchschnittlich 9% bis 2029 soll schwergewichtig in die Zentren und Agglomerationen gelenkt werden. Die räumlichen Entwicklungsziele werden dementsprechend unterschiedlich formuliert. Währendem die urbanen Kerngebiete als Entwicklungsmotoren des Kantons die Schwerpunkte der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung bilden, sollen auch die Agglomerationsgürtel einen beträchtlichen Teil des Wachstums übernehmen. Das grosse Verdichtungspotential dieser Räume ist konsequent auszuschöpfen. Für die weiteren Gebiete steht die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf wenige, gut erschlossene Standorte, das Halten der Bevölkerung und Arbeitsplätze sowie die Aufwertung der Landschaft im Vordergrund.

Anhand der Einteilung der Gemeinden in die verschiedenen Raumtypen wird die Verteilung des künftigen Bau- landbedarfs Wohnen vorgenommen. Dazu werden raumtypenspezifische Annahmen in Bezug auf die angestrebte Bevölkerungsentwicklung, die Dichte sowie das anzuwendende Nutzungsmass getroffen (vgl. Kap. 5.1).

### 7.1.2 Regionale Strategien

Die Zielsetzungen des kantonalen Richtplans werden durch die Regionen bzw. Regionalkonferenzen in den RGSK spezifiziert. Das räumliche Entwicklungsleitbild aus dem RGSK TOW fasst die wichtigsten Zielsetzungen für die Region zusammen.

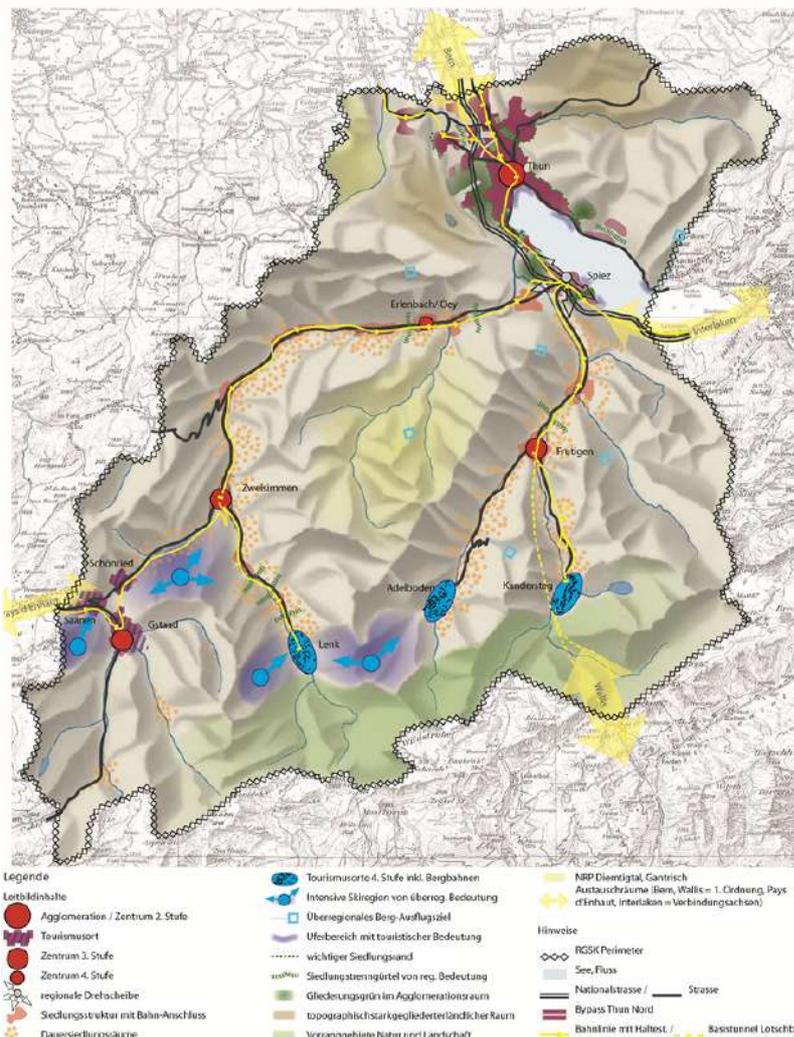


Abbildung 67 Entwicklungsleitbild TOW, Quelle: RGSK TOW 2. Generation, Panorama / ALPGIS AG

Die Stadt Thun und die Agglomerationsgemeinden sind wichtigster Wohn- und Arbeitsort der Region. Thun ist als Kernstadt der Agglomeration und Zentrum von kantonaler Bedeutung zu festigen. Für die umliegenden Gemeinden ist sie das Versorgungszentrum, ÖV-Drehscheibe sowie Standort von kulturellen Institutionen und Veranstaltungen. Speziell hervorzuheben ist auch die Funktion der Gemeinde Spiez. Sie nimmt, insbesondere aus verkehrlicher Sicht, eine Rolle als Bindeglied zwischen den Tälern und der Agglomeration ein und ist in dieser Position zu stärken.

Die Siedlungsentwicklung soll konsequent auf Orte mit hoher Zentralität und guter Erschliessung gelenkt werden. Dies sind insbesondere die Stadt Thun als kantonales Zentrum 2. Stufe, die urbanen Kerngebiete der Agglomeration sowie die Zentren 3. Stufe. In den Räumen mit starkem Siedlungsdruck sollen klar definierte Siedlungsgrenzen verhindern, dass sich die Siedlungsfläche an unerwünschten Orten ausdehnt. Dies soll zu einer konzentrierten Siedlungsentwicklung und einer Verdichtung nach Innen beitragen. Die wertvollen Landschaftsräume im Thuner Westamt sollen genauso erhalten bleiben, wie die grossen, zusammenhängenden landwirtschaftlichen Strukturen im Ostamt. Innerhalb des Siedlungsgebiets der Agglomeration sind die durchgrüneten Siedlungsgebiete durch geeignete Grün- und Freiräume zu erhalten. Ein weiteres Zusammenwachsen der Siedlungsgebiete ist durch die Stärkung der siedlungstrennenden Grünzäsuren zu sichern.

Verkehrstechnisch soll ein effizientes und funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem in der gesamten Region sichergestellt werden. Vorab gilt es, die vorhandenen Strassen intelligent zu nutzen. Das Strassensystem wird verträglich gestaltet und nur soweit ergänzt, als dadurch markante Entlastungen von bestehenden Siedlungsgebieten erreicht werden können. Durch ein umfassendes Verkehrsmanagement im Raum Thun wird eine Verstärkung des Verkehrs angestrebt. Gefördert wird zudem eine Modalsplitveränderung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs. Die Umsetzung der Städteinitiative (vgl. Kap 7.2.2) und die Einführung eines Mobilitätsmanagements sollen dazu beitragen, dieses Ziel zu erreichen.

## 7.2 Zielsetzungen für die Agglomeration Thun

### 7.2.1 Entwicklungsziele

#### Doppelfunktion der Agglomeration Thun

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

#### Förderung von Arbeitsplätzen

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

#### Agglomeration als Siedlungsschwerpunkt

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

Agglomeration soll mit ihrem Einzugsgebiet und den umliegenden Dörfern in einem engen funktionalen Bezug bleiben.

#### Komplementäre Entwicklung in den ländlichen Räumen

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

#### Effizientes und funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem

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

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

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

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

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

#### Weiterentwicklung von Natur und Landschaft

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

#### Nachhaltige Projekte und Planungen

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

### 7.2.2 Zielsetzungen zu MOCA-Indikatoren

Die übergeordneten Zielsetzungen werden mit vier Indikatoren überprüft:

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

**Indikatoren**

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

**Zielsetzungen für Agglomeration Thun**

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

Tabelle 15 Zielwerte Agglomeration Thun; Quelle Daten 2010: Bundesamt für Raumentwicklung, 2014

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

### 7.3 Zukunftsbild (Räumliches Entwicklungsleitbild Agglomeration Thun)

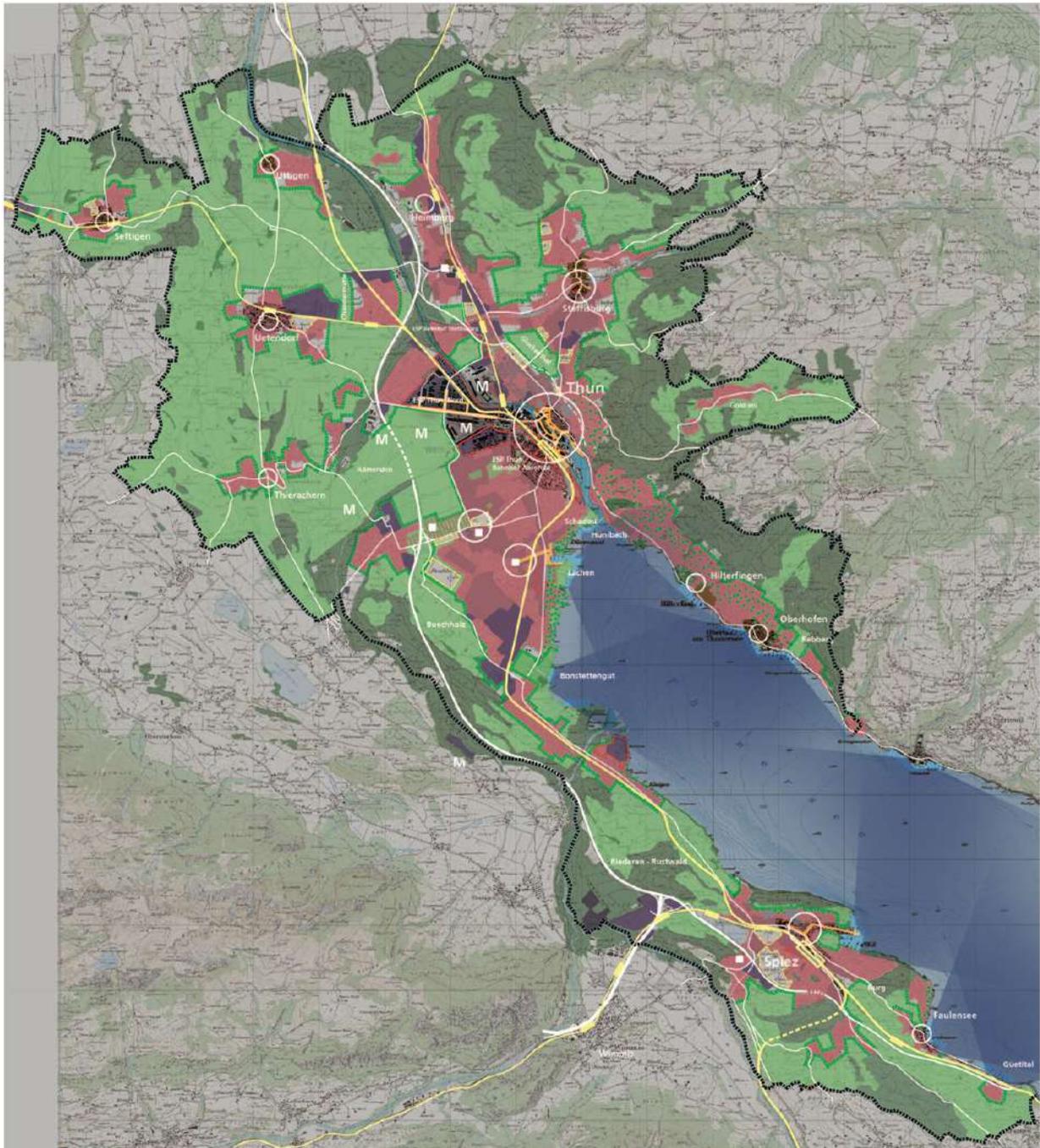


Abbildung 68 Räumliches Entwicklungsleitbild der Agglomeration Thun, Quelle: Matthias Wehrli / ALPGIS AG, 2016

**Agglomerationsprogramm Thun 3. Generation**  
**Leitbild Siedlung, Landschaft und Verkehr**

22. April 2015 / Atelier Wehrli / ALPGIS AG

**Legende**

-  Zentralität/Bedeutung
- Regionszentrum**
-  Stadtteilzentrum / Ortszentrum
-  Kleinzentrum
-  Zentraler Bereich, übergeordnete Bedeutung
-  Einkaufszentrum/Fachmarkt bestehend

Nutzung

-  Wohn- und Mischgebiet niedrige Dichte
-  Wohn- und Mischgebiet mittlere bis höhere Dichte
-  Zone für öffentliche Nutzung übergeordneter Bedeutung
-  Kerngebiet
-  Arbeitsgebiet
- M** Militärische Nutzung

Grünstrukturen siedlungsprägend

-  Wald
-  Grünstruktur
-  Durchgrünung Siedlung
-  Siedlungsrand von übergeordneter Bedeutung
-  Gebiet für Freizeit, Sport und Erholung
-  Uferbereich mit besonderer touristischer Bedeutung

Besonderer Konzeptinhalt

-  Verdichtung / Entwicklung im Bestand
-  Siedlungsergänzung von übergeordneter Bedeutung (Stand Festsetzung)

Primäres Verkehrssystem

-  Bahnlinie mit Haltepunkten
-  Hochleistungsstrasse HLS
-  Agglomerationsrelevantes Basisnetz

0 300 1'000 1'500 2'000 m

## 7.4 Teilstrategie Siedlung und Landschaft

### 7.4.1 Zentralitätsstruktur

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

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

### 7.4.2 Zukünftige Struktur des Siedlungsgebiets

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

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

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

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

### 7.4.3 Siedlungsprägende Grünstrukturen

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

- Die grossen Landschaftsräume des Aaretals, des Zulgdeltas und des ehemaligen Kanderdeltas werden erhalten und als Land- und Forstwirtschaftsgebiete, Naturräume und Naherholungsräume entwickelt. Die Siedlungsgrenzen sind zu gestalten.
- Die weiträumige Moränenlandschaft, die sich von Thun über Strättligen bis nach Seftigen hinauszieht, wird als spezifisch geformte Landschaft erhalten und entwickelt. Hier sind – ausser in Spiez – keine Siedlungserweiterungen vorgesehen.
- Die Moorlandschaft rund um Amsoldinger- und Uebeschi-See ist im Bundesinventar der Moorlandschaften von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung aufgeführt und prägt die Natur- und Kulturlandschaft im Westen von Thun. Ein sanfter naturnaher Tourismus soll gefördert werden.
- Am Thunersee kommt den Uferbereichen und den Hanglagen besondere Aufmerksamkeit zu. Das Seeufer von Thun behält seinen durchgrünten Charakter. Die Siedlung am rechten Seeufer entwickelt sich nicht weiter an den Hängen nach oben und die vorhandene siedlungstrennende Zäsur zwischen Oberhofen und Längenschachen bleibt erhalten. Zwischen Spiez und Gwatt bleibt ebenfalls eine grossräumige landschaftliche Zäsur erhalten.
- Die Uferbereiche mit den prägenden Schlössern und Ortsbildern sowie der durchgrünten Kulisse sind ein touristisches Kapital, das gezielt aber sorgfältig zu entwickeln ist. In diesen Rahmen ist langfristig auch die Entwicklung im Bereich des Kanderdeltas in Spiez einzuordnen.

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

## 7.5 Teilstrategie Verkehr

Ebenso wie die Teilstrategie Siedlung konkretisiert die Teilstrategie Verkehr die Umsetzung der übergeordneten Zielsetzung und des räumlichen Entwicklungsleitbildes (Zukunftsbild) der Agglomeration Thun.

### 7.5.1 Grundsatz Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr werden die Verkehrsangebote auf die geplante Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkten gemäss dem Entwicklungsleitbild ausgerichtet. Privater, öffentlicher und Langsamverkehr ergänzen sich und werden durch ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement optimal ergänzt.

#### Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten

Im Rahmen der Gesamtverkehrsstudie und der ersten beiden Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr wurde ein Gesamtkonzept erarbeitet, das nun schrittweise umgesetzt wird. Die darin formulierte Abstimmung von Siedlung und Verkehr basiert auf folgenden Grundsätzen

- motorisierter Verkehr durch raumplanerische und nachfragedämpfende Massnahmen **vermeiden**
- Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel **verlagern** durch Attraktivitätssteigerungen beim ÖV und LV
- motorisierter Verkehrsablauf innerhalb des Siedlungsgebietes **verträglich gestalten**

Die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern hat diese Grundsätze übernommen. Die vorgeschlagenen Handlungsfelder, die durch das Mitwirkungsverfahren der Gesamtverkehrsstudie (2002) bereits weitgehend konsolidiert werden konnten, wurden für das 1. Agglomerationsprogramm übernommen und im 1. und 2. RGSK / resp. im 2. und 3. Agglomerationsprogramm laufend vertieft und präzisiert.

Um das räumliche Entwicklungsleitbild zu stärken, werden Ziele aus den drei bekannten Stossrichtungen „Verkehr vermeiden durch Abstimmung von Siedlung und Verkehr“, „Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern“ und „Verkehr verträglich gestalten“ abgeleitet.

Verkehr vermeiden	Verkehr verlagern	Verkehr verträglich gestalten
<p><b>MIV:</b> Verkehrslenkungs- + Parkleitsysteme und P+R Anlagen Nachfragebeeinflussung durch Bewirtschaftung von Parkplätzen (allgemein, P+R Anlagen) unnötige MIV (Umweg-) Fahrten reduzieren durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Siedlungsentwicklung an Achsen mit guter ÖV-Erschliessung oder grossem ÖV-Erschliessungspotenzial,</li> <li>- Günstige Anordnung der Parkierungsanlagen</li> </ul> <p><b>Güterverkehr:</b> Güterverkehr koordinieren</p> <p><b>Anderes:</b> Förderung virtuelle Mobilität</p>	<p><b>ÖV</b> als Alternative zum MIV. Attraktivierung durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Priorisierung, sichern der Fahrplanstabilität</li> <li>- überprüfen und ergänzen von Linien</li> <li>- schliessen von Netzlücken</li> <li>- Taktverdichtung</li> <li>- Attraktive Umsteigeangebote</li> <li>- Gute Umsteigebeziehungen in Thun und in der regionalen Drehscheibe Spiez.</li> </ul> <p>Erfolgsfaktoren für das <b>Busangebot</b> durch wettbewerbsfähige Reisezeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Direktverbindungen</li> <li>- Optimierte Anschlüsse</li> <li>- Behinderungsfreie Fahrt</li> <li>- Optimierte Anmarschwege</li> </ul> <p><b>LV</b> als Alternative zum MIV fördern. Attraktivierung durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sanieren der Gefahrenstellen</li> </ul>	<p><b>MIV:</b> Den Verkehr am Rand des Agglomerationskerns dosieren, um trotz knapper Kapazität den Verkehr flüssig zu halten*</p> <p>Verträgliche Gestaltung des Strassenraums: Ausgestaltung der Hauptverkehrsachsen nach dem „Berner Modell“: Koexistenz statt Dominanz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trennwirkung reduzieren</li> <li>- Verkehrssicherheit erhöhen</li> </ul> <p>Den <b>ÖV</b> mit separaten Spuren und an Lichtsignalen bevorzugen*</p> <p>Den <b>Veloverkehr</b> mit separaten Spuren und an Lichtsignalanlagen bevorzugen*</p> <p>* prioritär mit Massnahmen des Verkehrsmanagement</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schliessen von Netzlücken</li> <li>- Etablieren von attraktiven Freizeit-Fahrradnetzen</li> <li>- Förderung von E-Bike</li> </ul> <p><b>Kombinierte Mobilität</b> als Alternative zum MIV:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verknüpfen der Systeme (B+R, P+R)</li> <li>- Fördern von Angeboten wie: Carsharing/Bike Sharing/Carpooling</li> <li>- Verbesserte Taxidienste</li> <li>- Attraktive Umsteigeorte</li> </ul> <p><b>Nachfragebeeinflussung:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Veranstaltungen etc.</li> <li>- Mobilitätsdienstleistungsorte</li> <li>- Produktentwicklung</li> <li>- Marketing/Kommunikation/ Information</li> </ul>	
--	---	--

Tabelle 16 Gliederung nach Verkehrsträgern

### 7.5.2 Struktur des künftigen Strassennetzes

#### Integration des motorisierten Verkehrs

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

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

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

Parkraum- und Parkierungskonzepte sollen dazu beitragen, dem ruhenden Verkehr seinen Stellenwert zuzuordnen, eine Verlagerung des Modalsplits zugunsten umweltfreundlicherer Verkehrsmittel zu fördern und unerwünschten Suchverkehr in der Innenstadt einzuschränken. In der Stadt Thun ist das Parkleitsystem ein A1-Projekt, 2010 wurde ein Parkraumraumkonzept erstellt. Die Gemeinde Spiez wird ein Parkierungskonzept in Angriff nehmen. Die Siedlungsentwicklung nach innen soll auch Voraussetzungen für weitergehende Massnahmen in Richtung einer nachhaltigen Parkierungspolitik schaffen.

#### Integration des Fuss- und Veloverkehrs

Der Fuss- und Veloverkehr wird als gleichberechtigte Verkehrsart in den Strassenraum integriert. Mit der Strategie der Siedlungsentwicklung nach innen (vgl. Kap. 7.2) soll auch der Stellenwert des LV weiter erhöht werden. Eine gute Vernetzung der Wegverbindungen des LV untereinander und mit allen wichtigen Zielen soll vervollständigt werden. Kommunale Strassen mit LV-Achsen sowie neue, separat geführte LV-Netzverbindungen ergänzen das Basisstrassennetz. Um die Sicherheit des LV zu erhöhen und die Qualität der

LV-Routen zu verbessern werden Velo-Achsen auf Hauptverkehrsstrassen und Querungsstellen des Velonetzes mit Hauptverkehrsstrassen besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

### 7.5.3 Struktur des künftigen öffentlichen Verkehrs

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

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

#### Siedlungsentwicklung

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

#### Weiterentwicklung des Bussystems in der Stadt Thun

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

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

#### Der Bus in den Agglomerationsgemeinden

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

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

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

#### Stadtbahn / S-Bahn

Die Nachfrage nach Verknüpfungen zwischen der Agglomeration Thun und dem Zentrum der Hauptstadtregion Bern wird stark zunehmen. Nebst den bereits bestehenden Fernverkehrs- und S-Bahn-Verbindungen werden zusätzliche Züge verkehren. Insbesondere werden IR/RE-Produkte an Bedeutung gewinnen, da diese nicht nur

die Zentren schnell miteinander verbinden, sondern auch die aufkommensstarken und aufstrebenden Entwicklungspunkte bedienen können.

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

#### Verknüpfung von Bahn und Bus

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

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

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

#### 7.5.4 Langfristige ÖV-Vision

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

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

#### Stadtbahn / S-Bahn

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

#### Verknüpfung von Bahn und Bus

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

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

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

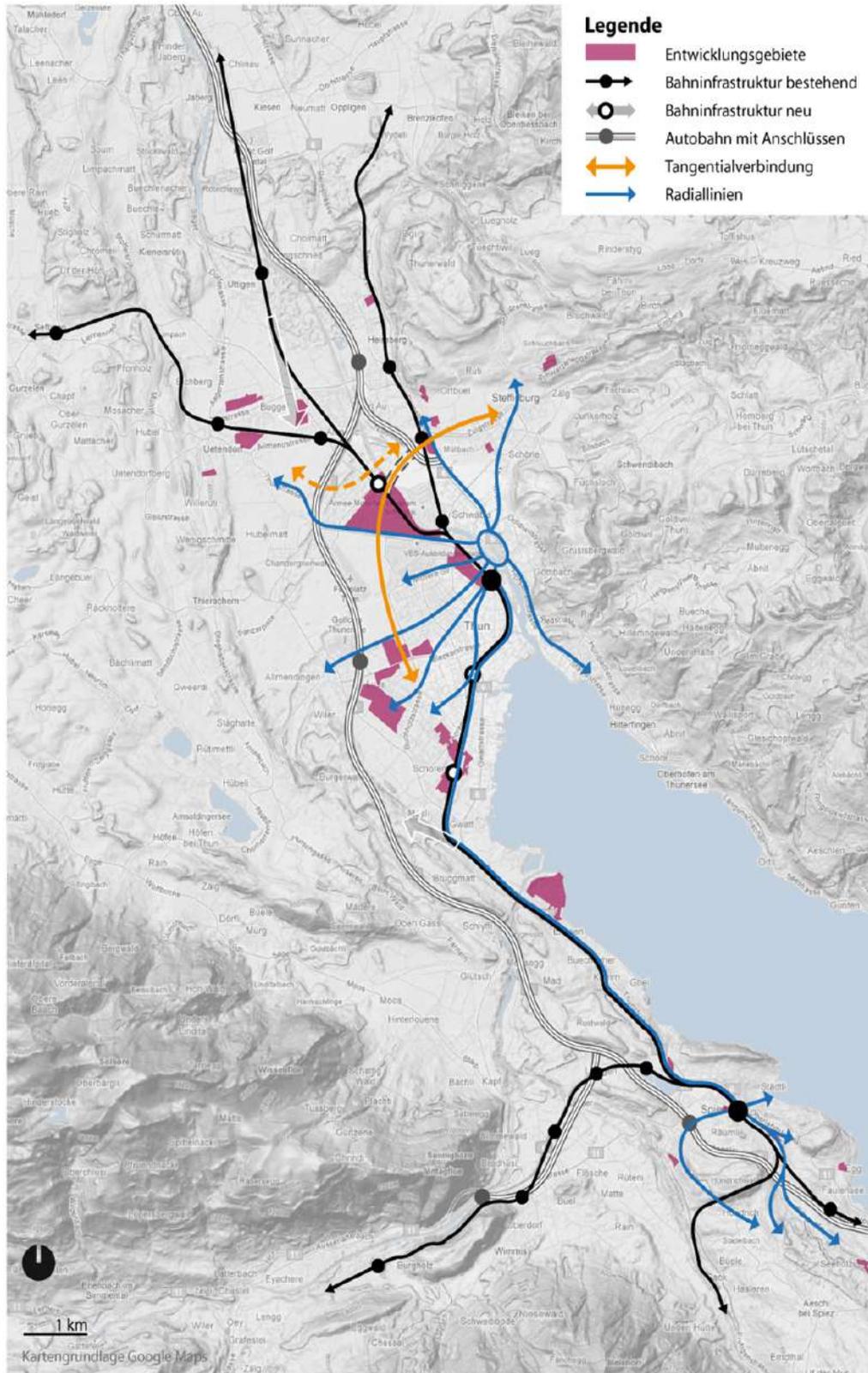


Abbildung 69 Skizzenhafte Darstellung der langfristigen Vision des öffentlichen Verkehrs

### 7.5.5 Verkehrsträgerübergreifende Strategie

#### Grundsätze der Intermodalität

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

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

#### Mobilitätsmanagement und Controlling

Um die in Kapitel 7.2 definierten Grundsätze und Ziele erreichen zu können, sind aufeinander abgestimmte Massnahmen bei allen Verkehrsträgern und verkehrsträgerübergreifende Massnahmen beim Mobilitätsmanagement und Controlling notwendig.

Das Mobilitätsmanagement wird in Zukunft an Wichtigkeit zunehmen. Ein Ausschuss des Entwicklungsraums Thun hat 2013 ein Konzept Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun erstellen lassen. Die Kommission Energie + Mobilität ERT wird die Umsetzung prüfen und vorantreiben. Ziel ist ein gemeindeübergreifendes Angehen der Aufgaben. Die Stadt Thun wird zur Umsetzung der Städte-Initiative Thun und des Gesamtverkehrskonzeptes ein Controlling aufbauen.

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

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

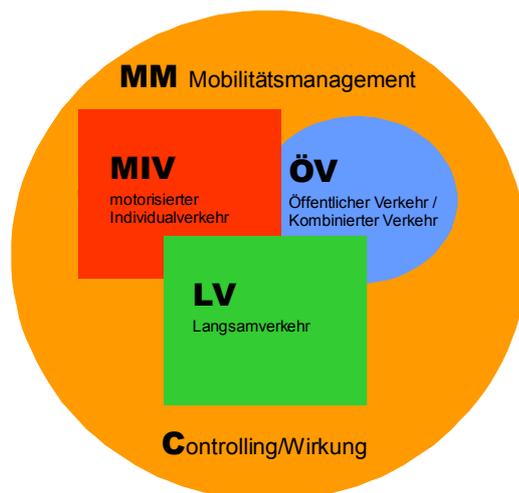


Abbildung 70 Verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsmanagement und Controlling

## 8 Umsetzungsreporting

### 8.1 Ziele, Vorgehen und Aufbau

Ziel des Controllings ist es, den Umsetzungsstand der Massnahmen aus den AP 1 und 2 zu erfassen und so die Herleitung und Anregung von neuen Massnahmen und Handlungsfeldern zu lancieren. Gleichzeitig dient das Controlling auch zur Steuerung und zur Aufdeckung von Problemen und/oder Zielkonflikten in der Umsetzung von einzelnen Massnahmen.

Wie bereits 2011 haben dazu im Sommer 2014 so genannte Controllinggespräche stattgefunden. Interviewt wurden die zuständigen Planungsbehörden und teils politische Vertretungen aus den zehn Agglomerationsgemeinden, die regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5) und der Kreisoberingenieur des OIK I. Die Angaben aus den Gesprächen dienen als Grundlage zur Erarbeitung des AP V+S Thun 3. Generation. Im Herbst 2016 wurde der Stand der Massnahmen erneut überprüft. Diese Überprüfung diene als Grundlage für den vorliegenden Umsetzungsbericht.

Im vorliegenden AP 3 interessiert hauptsächlich das Umsetzungsreporting zu den Massnahmen aus dem AP 1 (Realisierung bis 2014) sowie aus der A-Liste des AP 2 (Realisierung bis 2018). Der textliche Teil des Umsetzungsreportings beschränkt sich deshalb vorwiegend auf diese Massnahmen. In thematisch gegliederten Kapiteln werden die wichtigsten Projekte kurz geschildert (Beschrieb, Umsetzungsstand, Herausforderungen etc.). Der Stand der weiteren Massnahmen ist dem tabellarischen Teil, die dem AP 3 beiliegt, zu entnehmen. Als Stichtag zur Erhebung gilt der 30. September 2016.

Die Massnahmen werden im Umsetzungsbericht mit dem ARE-Code und der Nummer aus dem AP 1 bzw. 2 bezeichnet. Die Referenz zur Nummerierung AP 3 ist im Teil II Massnahmen auf Seite 114 zu finden.

### 8.2 Gesamtüberblick

Das Controlling zeigte, dass die meisten Massnahmen entweder zurzeit umgesetzt werden, oder die Vorbereitungen und Planungen dazu laufen. Es zeigte sich jedoch auch, dass die Umsetzung, insbesondere im Bereich Verkehr, mit grossen Herausforderungen verbunden ist. Der hohe Koordinationsaufwand, die langen Planungsprozesse und politische Unwägbarkeiten machen den Massnahmenträgern bei der Umsetzung zu schaffen. Im Sog der Umsetzung des Bypass Thun Nord als Kernmassnahme des AP 1 lag der Fokus des Kantons, der Stadt Thun und der Gemeinde Steffisburg auf der zeitgerechten Vorbereitung und Realisierung der flankierenden Massnahmen.

Im Bereich Siedlung war die Unsicherheit aufgrund der RPG-Revision und der darauf folgenden Anpassungen des kantonalen Richtplans und des Baugesetzes spürbar. Grössere Aktivitäten blieben deshalb aus. Der Fokus lag auf der Erarbeitung von Grundlagen zur Siedlungsentwicklung nach innen und auf deren Umsetzung. Auf der überkommunalen Ebene wurden eine Wohnstrategie für die Agglomeration Thun erarbeitet, erste Schritte zur Umsetzung einer Arbeitszonenbewirtschaftung unternommen sowie eine landwirtschaftliche Planung umgesetzt. Auf kommunaler Stufe wurden die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete weiterentwickelt und die Umsetzung der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte vorangetrieben.

Neue Massnahmen oder Bedürfnisse mit Fondsrelevanz wurden im Rahmen des Controllings nicht geäussert. Die Inhalte der vergangenen AP's sollen im AP 3 konsolidiert und gezielt weiterentwickelt werden. Der Fokus soll auf die Umsetzung der vorhandenen Massnahmen gelegt werden. Kleine Ergänzungen und Verbesserungen wurden aufgenommen, insbesondere im Bereich der Verkehrssicherheit. Grössere Optimierungen und die Weiterentwicklung des Verkehrssystems sind erst nach der Inbetriebnahme des Bypasses zu erwarten. Dazu werden aktuell Grundlagen erarbeitet, insbesondere im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

### 8.3 Umsetzungsstand Siedlung und Landschaft

#### 8.3.1 Überblick

Die nachfolgend aufgeführten Massnahmen waren Teil des AP 1 und 2 im Bereich Siedlung und Landschaft. Sie setzen sich aus mehreren Teilprojekten und –massnahmen zusammen. Die wichtigsten von ihnen werden auf den kommenden Seiten beschrieben:

Thema	Massnahme	Federführung	Massnahme-Nr.		ARE-Code	Stand
			AP 1	AP 2		
Koordination Orts- und Siedlungsplanung	Koordination Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile	ERT	S2	S 1	0942.2.073	In Arbeit
	Koordination Ortsplanung Gemeinden	ERT	S3	S 2	0942.2.074	In Arbeit
Siedlungsentwicklung nach innen	Verdichtung	ERT	S4	S 3	0942.2.075	Erfolgt wiederkehrend
	Umstrukturierungsgebiete	Gemeinden		S 4a	0942.2.075	s. sep. Liste xyz
	Wohnschwerpunkte	Gemeinden		S 5a	0942.2.077	s. sep. Liste xyz
	Arbeitsschwerpunkte	Gemeinden		S 7a	0942.2.079	s. sep. Liste xyz
	Siedlungsbegrenzungslinien und –trenngürtel	ERT		S 10	0942.2.082	Abgeschlossen / in Revision
Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	Vorranggebiete SE Wohnen	Gemeinden	S1	S 6a	0942.2.078	s. sep. Liste xyz
	Vorranggebiete SE Arbeiten	Gemeinden	S5	S 8a	0942.2.080	s. sep. Liste xyz
	Verkehrsentensive Standorte	ERT		S 9	0942.2.081	Abgeschlossen
Naturschutz und Landschaftsentwicklung	Vorranggebiete Natur und Landschaft			LA 1	0942.2.083	Abgeschlossen / in Revision

Tabelle 17 Übersicht Massnahmen Siedlung und Landschaft

#### 8.3.2 Koordination Orts- und Siedlungsplanung

Im Bereich Koordination von Orts- und Siedlungsplanung wurden mit der Wohnstrategie, dem regionalen Arbeitszonenpool und der landwirtschaftlichen Planung drei überkommunale Projekte realisiert bzw. in Angriff genommen. Zudem laufen mit der Umsetzung der Verordnung über Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV) sowie der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB) zwei Projekte, die der Vereinheitlichung der Bau- und Zonenordnung und damit dem langfristigen Ziel eines gemeindeübergreifenden Zonenplans dienen. Ebenfalls etabliert haben sich der Planungsbericht der Gemeinden bei der Ortsplanung sowie der Mitbericht der Region im Rahmen der kantonalen Vorprüfung.

##### Regionaler Arbeitszonenpool (in Erarbeitung)

Im Jahr 2009 startete der Entwicklungsraum Thun zusammen mit der Stadt Thun und den Gemeinden Steffisburg, Spiez, Uetendorf und Heimberg das Projekt „Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“, das als Modellvorhaben der 2. Generation im Rahmen der Agglomerationspolitik vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und vom Bundesamt für Landwirtschaft (BLW) unterstützt wurde (vgl. AP 2). Daraus entstand die Idee eines regionalen Arbeitszonenpools mit dem ESP Thun Nord als Kerngebiet, ergänzenden Flächen wie z.B. dem ESP Bahnhof Steffisburg und den Unterstandorten Gwatt – Schoren und Spiez – Wimmis (vgl. Abb. 71). Mit der Verabschiedung des regionalen Arbeitszonenpools haben sich die Gemeinden dazu verpflichtet, auf die Einzonung von grösseren neuen Arbeitszonen (> 1 – 1.2 ha) zu verzichten. Kleinere Einzonungen für das Binnengewerbe sowie Mischzonen sollen möglich bleiben.

Zur Umsetzung des Arbeitszonenpools sollte vorab ein regionales Arbeitszonen-Management aufgebaut und danach eine gemeinsame Trägerschaft gebildet werden (z.B. Aktiengesellschaft). Innerhalb dieser Trägerschaft soll der Ausgleich von Lasten und Erträgen zwischen den Gemeinden gelöst werden. Aufgrund der RPG-Revision und der anschliessenden Anpassung des kantonalen Richtplans, der den Auftrag der regionalen Arbeitszonenbewirtschaftung konkretisiert, wurde das Projekt in den vergangenen drei Jahren nur spärlich vorangetrieben. Im Frühling 2016 fand, initiiert durch den Kanton, eine Erhebung und Beurteilung der verfügbaren Arbeitszonen statt. Diese bildet die Grundlage zum Aufbau des Arbeitszonen-Managements.

#### Wohnstrategie Agglomeration Thun (abgeschlossen)

Ein weiteres Folgeprojekt aus der überkommunalen Nutzungsplanung ist das Projekt „Wohnstrategie Agglomeration Thun“. Die Wohnstrategie soll die Interessen der Gemeinden zur Entwicklung der Wohnregion Thun aufeinander abstimmen und eine gemeinsame Positionierung und Strategie definieren. Nach ihrer Erarbeitung soll sie den Gemeinden als übergeordnetes Instrument dienen, an dem sie sich bei der Ortsplanung orientieren können. Die abgeleiteten Handlungsfelder und Massnahmen sollen ins AP V+S zurückfliessen.

Die Erarbeitung der Wohnstrategie startete im Juni 2014 mit einem Strategieworkshop mit verschiedenen politischen Vertretern der Gemeinden. Auf Basis einer raumstatistischen Analyse der Agglomeration Thun und ersten Handlungsempfehlungen eines Expertenteams wurden Stossrichtungen zur Entwicklung der Wohnregion Thun definiert. Danach wurden diese durch eine Arbeitsgruppe konkretisiert und zu konkreten Massnahmen zur Umsetzung weiterentwickelt. Die Ergebnisse wurden den Gemeinden im Herbst 2015 zur Vernehmlassung vorgelegt und anschliessend durch die Gemeinderäte verabschiedet. Die folgenden drei Massnahmen fliessen ins AP 3 zurück:

- Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen (SEin)
- Vermarktung der Wohnregion Thun
- Lebensphasengerechtes Wohnen: Bereitstellen von Wohnraum für Ältere und Familien

Die Umsetzung startet bereits im Jahr 2016 mit der Erarbeitung des Leitfadens SEin. Die Kommission Wirtschaftsraum Thun (WRT) hat den dafür nötigen Kredit gesprochen.

#### Landwirtschaftliche Planung (in Erarbeitung)

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

Die Planung für Steffisburg ist inzwischen abgeschlossen. Als Resultate liegen eine Gesamtstrategie sowie Massnahmen zu verschiedenen Bereichen (Zusammenarbeit, Raumplanung, Vermarktung etc.) vor. Der Fokus soll weiterhin auf eine produzierende Landwirtschaft gerichtet sein. Als gemeinschaftliche Aufgabe übernimmt die Landwirtschaft die Pflege des ländlichen Raums. Die Zusammenarbeit soll sowohl unter den Landwirten wie auch mit der Gemeinde intensiviert werden. Dafür wird von den Landwirten ein Verein gegründet, der die Interessen und Bedürfnisse der Landwirtschaft in die Planungen der Gemeinde einbringt.

Die Planungen für Thun und Heimberg sind noch in Erarbeitung. Beide Gemeinden haben die Analysephase abgeschlossen. In Thun werden nun die Ziele und Strategien definiert, die anschliessend in die Ortsplanungsrevision einfliessen. In Heimberg bestehen noch Abhängigkeiten zu diversen Projekten (u.a. Hochwasserschutz, Renaturierung), die vor dem Strategieprozess abgeschlossen werden müssen.

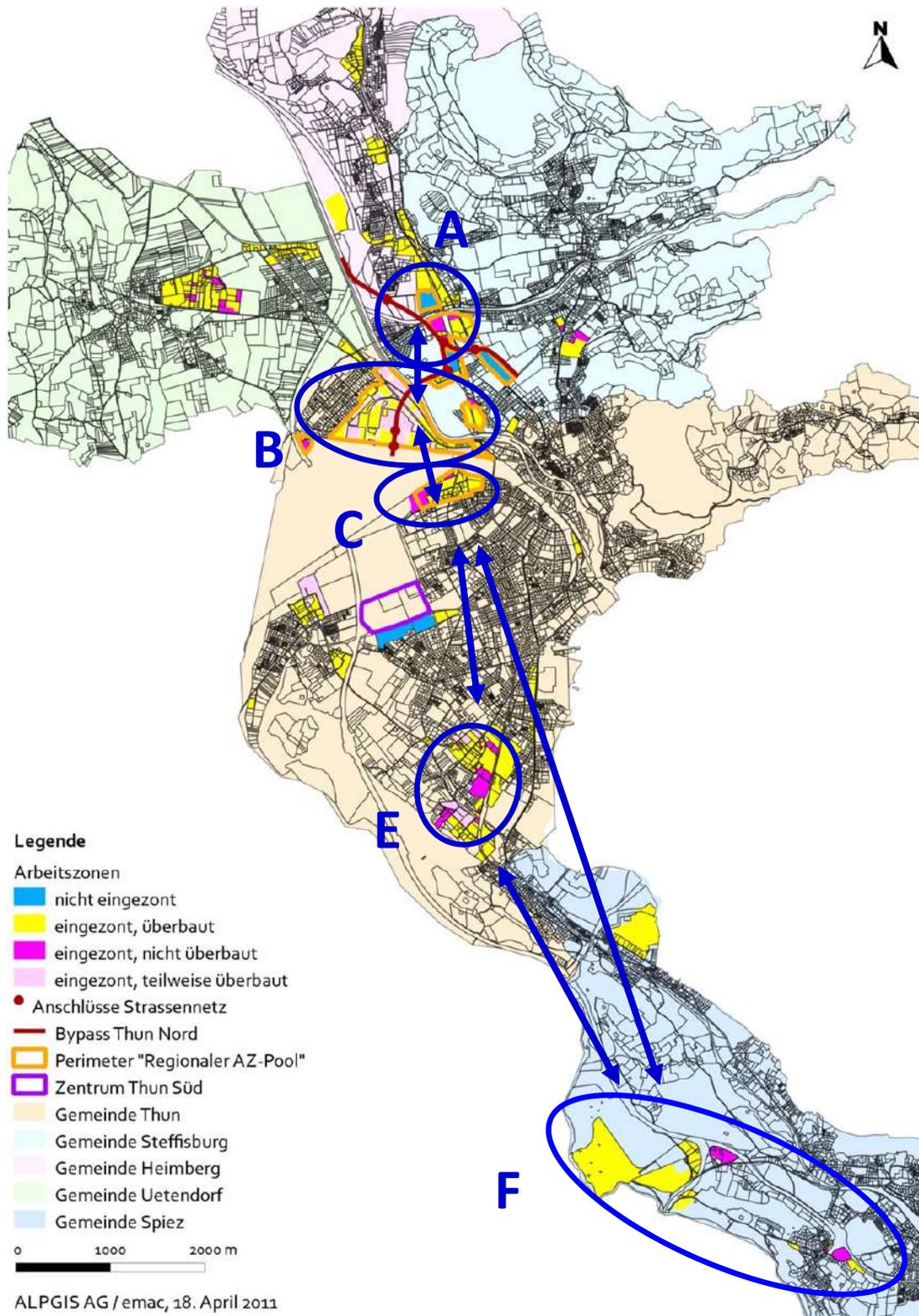


Abbildung 71 Räumliche Gliederung und Vernetzung des AZ-Pools in Kerngebiet (B), ergänzende Flächen (A, C) und regionale Unterstandorte (E, F)

**Planungsbericht und Stellungnahme zu Ortsplanungen (laufend)**

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung von Ortsplanungen holt das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) jeweils eine Stellungnahme des Entwicklungsraums Thun (ERT) ein. Bei den Agglomerationsgemeinden prüft die Region die Übereinstimmung des Entwurfs der Ortsplanung mit den Vorgaben des Agglomerationsprogramms und den regionalen Richtplänen. Folgende Punkte werden überprüft:

- Vollständige Berücksichtigung der regionalen Grundlagen,
- Angemessene Behandlung der regionalen Ziele und Strategien im Planungsbericht,
- Berücksichtigung der Massnahmen aus AP V+S, RGSK TOW und weiteren regionalen Richtplänen bei allen raumwirksamen Tätigkeiten.

Zum ersten Mal ist der regionale Mitbericht bei der Vorprüfung zur Ortsplanung der Gemeinde Spiez (2012) erfolgt. Die Planung war allerdings bereits weit fortgeschritten. Im Sinne einer frühzeitigen Identifikation möglicher Konflikte wurde deshalb bei der Ortsplanung der Gemeinde Uetendorf bereits im Rahmen der Mitwirkung um eine Stellungnahme der Region gebeten. Dieses Vorgehen erwies sich als sinnvoll und soll zukünftig weiterverfolgt werden.

**8.3.3 Siedlungsentwicklung nach innen**

Im AP 1 wurde der Auftrag zur Verdichtung im Massnahmenblatt S 4 (942.204) festgeschrieben. Areale mit Umstrukturierungs- und Verdichtungspotential in den ÖV-Erschliessungsgüteklassen A und B sollten identifiziert und die Gemeinden mit der Prüfung einer Verdichtung beauftragt werden. Die Identifikation dieser Areale fand im Rahmen der Erarbeitung des RGSK TOW 1. Generation (RGSK 1) statt. Die Gebiete fanden in der Form von Umstrukturierungsgebieten sowie Wohn- und Arbeitsschwerpunkten im AP 2 Aufnahme. Seither besteht das Ziel darin, die identifizierten Flächen zur Baufähigkeit weiterzuentwickeln. Dort wo eine Entwicklung explizit nicht erwünscht ist, wurde dies im AP 2 bzw. im RGSK 1 mit einer regionalen Siedlungsbegrenzung bzw. einem Siedlungstrenngürtel zum Ausdruck gebracht.

**Umstrukturierungsgebiete (laufend)**

Im AP 2 wurden 14 Umstrukturierungsgebiete ausgeschieden. Der Fokus der vergangenen Umsetzungsperiode lag auf der schrittweisen planerischen Weiterentwicklung der Areale zur Baureife. Das Emmi/Rex-Areal, das sich zum Zeitpunkt der Eingabe des AP 2 bereits im Endstadium der Planung befand, ist heute realisiert. Bei weiteren Arealen wird eine (teilweise) Realisierung in den nächsten zwei bis vier Jahren beabsichtigt. Einige stehen aber auch erst langfristig für eine Umnutzung zur Verfügung. Die folgende Tabelle gibt eine kurze Übersicht über den Stand der einzelnen Gebiete.

Gemeinde	Gebiets-Nr.	Gebietsbezeichnung	Absicht	Stand
Heimberg	S-3A-01	Bernstrasse	Siedlungserneuerung und ortsbauliche Aufwertung des Bereiches beidseits der Bernstrasse.	In Planung; UeO in kant. Vorprüfung.
Seftigen	S-3A-02	Ortskern	Schrittweise bauliche Erneuerung und Verdichtung.	In Planung; Abhängig von Bahnprojekt BLS
Steffisburg	S-3A-03	Dorf / Ortskern	Siedlungserneuerung, Aufwertung des Ortskerns.	In Planung; Div. Projekte (u.a. Scheidgasse, Dorfplatz)
	S-3A-04	Dükerweg (Gschwend Areal)	Realisierung einer gemischten Überbauung auf ehemaligem Fabrikgelände.	In Planung; Abstimmung Änderung Bau- und Grundordnung Sept. 2016
Thun	S-3A-05	Grabengut	Umsiedlung Kunsteisbahn, Ansiedlung von höherwertigen Nutzungen.	Vorübergehend sistiert; Verlegung Kunsteisbahn aktuell kein Thema
	S-3A-06	ESP Thun Nord	Konzentration der Nutzungen von VBS und RUAG, Öffnung des Areals und Ent-	In Planung/Umsetzung; UeO Erschliessung und

Gemeinde	Gebiets-Nr.	Gebietsbezeichnung	Absicht	Stand
			wicklung zu qualitativ hochwertigem Arbeitsstandort.	Aussenraum in kant. Vorprüfung, 2 Baufelder vor Entwicklung.
	S-3A-07	Bahnhof West / Güterbahnhof	Verdichtung des innenstadtnahen Quartiers, langfristig Umnutzung des Güterbahnhofsareals.	In Umsetzung; langfristige Verdichtungsstrategie gem. Richtplan BHF West. Vereinzelt Umsetzungen.
	S-3A-08	Emmi/Rex Areal	Umnutzung des ehemaligen Gerberkäse-, resp. Emmi-Areals sowie des Kino Rex Areals zu gemischten Stadtquartier.	Realisiert; Neubauten 2014 abgeschlossen.
	S-3A-09	Industriestrasse	Siedlungserneuerung und Verdichtung.	In Planung; Teil der Ortsplanungsrevision Stadt Thun (Start 2016).
	S-3A-10	ESP Bahnhof Thun Rosenau – Scherzligen – Aarefeld Nord - Südseite Bahnhof	Aufwertung, Verdichtung und Umnutzung des Bahnhofumfeldes beidseitig der Bahnlinie.	In Planung; Masterplanung Bahnhof in Arbeit. Konkretisierung in Ortsplanungsrevision Thun ab 2016.
	S-3A-11	Gwattstrasse / Lachen Areal	Teilweise Verlagerung Sportstätten und Autogewerbe; Umnutzungspotential für Wohnen, Dienstleistung und Freiraum.	In Planung; Konkretisierung in Ortsplanungsrevision Thun ab 2016.
		Schadaugärtnerei	Ehemaliges Gärtnereiareal, zwischengenutzt und im Besitz der Stadt Thun. Zukünftige Nutzung unklar. Potential für Freiraumnutzungen in Kombination mit Gastronomie / Kultur, evtl. geringfügig Wohnen.	Vorübergehend sistiert; Partizipationsprozess zu zukünftiger Nutzung im Gang.
Spiez	S-3A-12	Oberes Kandergrien	Aktuell durch Kieswerk genutzt. Langfristiges Potential für Umnutzung.	Vorübergehend sistiert; Wegzug Kieswerk vorläufig kein Thema.
	S-3A-13	Bühl Nord	Umnutzung von ZÖN in verdichtete Wohnnutzung.	In Planung; Umzonung von ZÖN in ZPP (Wohnen) erfolgt.

Tabelle 18 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete



Abbildung 72 Umnutzung Emmi / Rex-Areal, Quelle: Holzer Kobler Architekturen

**Wohnschwerpunkte (laufend)**

Im AP 2 wurden sechs Wohnschwerpunkte definiert. Mit der Blüemlimatte wurde bislang einer umgesetzt. Ein weiterer (Hodelmatte, Steffisburg) ist in Planung. Die anderen wurden aufgrund laufender Planungen (z.B. Ortsplanungsrevision Thun) zurückgestellt oder infolge neuer Nutzungsüberlegungen definitiv sistiert.

Gemeinde	Gebiets-Nr.	Gebietsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-EGK	Stand
Heimberg	S-5A-01	ZPP Nr. 7 „Bir Underfüehrig“	2	C	Vorübergehend sistiert; Priorität bei Realisierung Umstrukturierungsgebiet Bernstrasse.
Steffisburg	S-5A-02	Hodelmatte	1.5	B	In Planung; Öffentliche Auflage zu Erschliessung Herbst 16, Nutzungsstudien erarbeitet, evtl. Änderung der Grundordnung.
Thun		Blüemlimatte	1.5	C	Realisiert
	S-5A-03	Bostudenzelg	4.5	B	Keine Aktivitäten
	S-5A-04	Rösslimatte	3.5	B	Keine Aktivitäten
		Gymermatte	1	B	Sistiert; Keine Wohnnutzung vorgesehen.

Tabelle 19 Übersicht Wohnschwerpunkte

**Arbeitsschwerpunkte (laufend)**

Im AP 2 wurden sechs Arbeitsschwerpunkte definiert. Das Gebiet Glütschbachstrasse wurde vollständig realisiert. Der Wirtschaftspark Schoren befindet sich in Realisierung und der ESP Bahnhof Steffisburg im Endstadium der Planung. Bei den anderen Schwerpunkten gestaltet sich die Entwicklung zum Teil schwierig. Einige sind aufgrund der fehlenden Verfügbarkeit blockiert.

Gemeinde	Gebiets-Nr.	Gebietsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-EGK	Stand
Spiez	S-7A-01	Lattigen / Au	5	D	Keine Aktivitäten; Problem der Verfügbarkeit, Nachfrage wäre vorhanden.
	S-7A-02	Angolder	2	D/C	Realisiert / verfügbar; Zur Hälfte überbaut, andere Hälfte verfügbar.
Steffisburg	S-7A-03	ESP Steffisburg Bahnhof	7.5	C	In Planung; UeO für Erschliessung und Hochbauten in kt. Vorprüfung, Baukredite Erschliessung genehmigt.
Thun	S-7A-04	Schoren	9	B/C	In Planung / Realisierung; UeO Erschliessung und Hochbauten genehmigt, diverse Projekte im Bau.
	S-7A-05	Mittlere Strasse / Rütlistrasse	4	C	Keine Aktivitäten; Problem der Verfügbarkeit, Überprüfung in Ortsplanungsrevision.
Uetendorf		Glütschbachstrasse	3.5	D	Realisiert

Tabelle 20 Übersicht Arbeitsschwerpunkte

### Siedlungsbegrenzungslinien und –trenngürtel (abgeschlossen / in Revision)

Die Siedlungsbegrenzungslinien und –trenngürtel wurden im AP 2 bzw. RGSK 1 behördenverbindlich festgelegt. Im Rahmen der Erarbeitung des AP 3 / RGSK 2 wurde bereichsweise Handlungsbedarf zur Klärung der im RGSK 1 festgelegten Siedlungsbegrenzungslinien festgestellt. Aufgrund der Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Überarbeitung des kantonalen Richtplans wurde jedoch vorerst auf eine Überarbeitung verzichtet. Dort wo Handlungsbedarf besteht, wurden neue Siedlungsbegrenzungslinien im Koordinationsstand Vororientierung aufgenommen. Sie werden hinsichtlich der AP 4 / RGSK 3 überprüft und festgesetzt.

### 8.3.4 Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Zum Hauptziel der Agglomerationsprogramme V+S, der Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, tragen selbstverständlich auch die Aktivitäten zur Koordination der Siedlungs- und Ortsplanung in der Agglomeration sowie die Siedlungsentwicklung nach innen bei, die bereits in den vorangehenden Kapiteln behandelt wurden. In diesem Kapitel geht es jedoch spezifisch um die Siedlungserweiterung bzw. Vorhaben mit starken Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung in der Agglomeration. Dies schliesst neben den Vorranggebieten Wohnen und Arbeiten auch die verkehrintensiven Standorte ein.

#### Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (laufend)

Die Kriterien zur Ausscheidung von Bauzonen Wohnen stammen aus dem AP 1. Im AP 2 wurden sie weiterentwickelt und mittels der Vorranggebiete potentielle Standorte für eine Siedlungserweiterung Wohnen ausgeschieden. In der vergangenen Umsetzungsperiode wurden die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen weiterentwickelt und zum Teil bereits der Nutzungsplanung zugeführt. Die Liste unten sowie die Abbildungen 73 bis 75 geben einen Überblick über die Lage und den Stand der 19 Gebiete aus dem AP 2.

Gemeinde	Gebiets-Nr.	Gebietsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-EGK	Stand
Heimberg	S-6A-01	Engeried	4	C/D	Vororientierung; Rückstufung von Zwischenergebnis aufgrund Neubeurteilung Naturgefahren.
Seftigen	S-6A-02	Breitmoos	1.7	D	Festsetzung; Aufstufung von Zwischenergebnis, Konflikte bereinigt, Einzonungsabsicht vorhanden.
	S-6A-03	Stampfimatt	2	C	Zwischenergebnis; Status Quo, diverse Konflikte offen, Verfügbarkeit und Erschliessung ungeklärt.
	S-6A-04	Husmatt	1	C	Zwischenergebnis; Status Quo, Verfügbarkeit und Erschliessung ungeklärt.
Spiez		Simmentalstrasse	1	C	Eingezont in OPR Spiez 2013
		Oberlandstrasse	2	C/D	Eingezont in OPR Spiez 2013
		Spiezmoos	1	D	Eingezont in OPR Spiez 2013
	S-6A-05	Räumli (neu Schlüsselmatte 1. Etappe)	3	B	Zwischenergebnis; Aufstufung von Vororientierung, Erschliessung ungeklärt, Bedarf aktuell nicht gegeben.
Steffisburg	S-6A-08 / S-6A-09	Bruchegg	6.1	B/C	Festsetzung/Zwischenergebnis; Festsetzung oberer Teil, unterer Teil mit Konflikten und ungeklärter Verfügbarkeit.
	S-6A-10	Oberdorf	5	B/C	Zwischenergebnis; Status Quo, Diverse Konflikte und ungeklärte Erschliessung.
	S-6A-11	Erlen	5.5	B/C	Zwischenergebnis; Status Quo, Diverse Konflikte und ungeklärte Erschliessung.
	S-6A-12	Au	2.5	B	Festsetzung; Aufstufung von Zwischenergebnis, Konflikte weitgehend bereinigt, Erschliessungsplanung weit fortgeschritten.
	S-6A-13	Thunstrasse	3	B	Festsetzung; Aufstufung von Zwischenergebnis, Kon-

Gemeinde	Gebiets-Nr.	Gebietsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV- EGK	Stand
					flüchte weitgehend bereinigt, Einzonungsabsicht vorhanden.
	S-6A-14	Glockenthal	1	B	Festsetzung; Aufstufung von Zwischenergebnis, Konflikte weitgehend bereinigt, Einzonungsabsicht vorhanden.
	S-6A-15	Bahnhofstrasse	3.5	B	Zwischenergebnis; Status Quo, Erschliessung und Verfügbarkeit ungeklärt.
Thun	S-6A-16	Siegenthalergut	5	B	Festsetzung; Status Quo, Einzonungsabsicht in laufender OPR Thun.
	S-6A-17	Lüssli	20	B/C	Zwischenergebnis; Status Quo, Erschliessung und Verfügbarkeit ungeklärt.
Uetendorf	S-6A-18	Ischlag / Dorf	7	C/D	Festsetzung; Aufstufung von Zwischenergebnis, Konflikte weitgehend bereinigt, Einzonungsabsicht vorhanden.
	S-6A-19	Mattenstrasse	5.5	D	Zwischenergebnis; Status Quo, Erschliessung und Verfügbarkeit ungeklärt.

Tabelle 21 Übersicht Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen

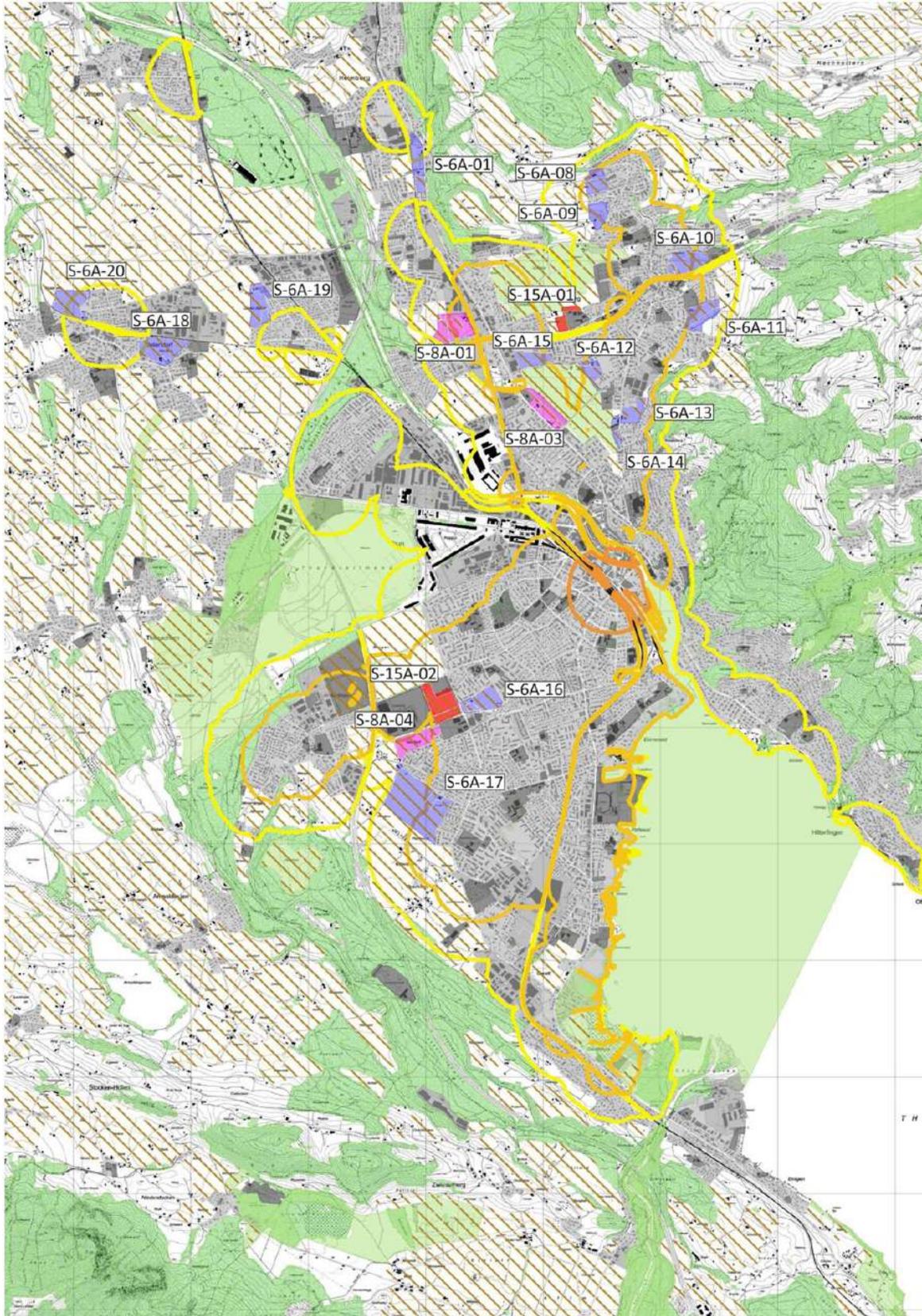


Abbildung 73 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Thun und Umgebung, Quelle: ALPGIS AG

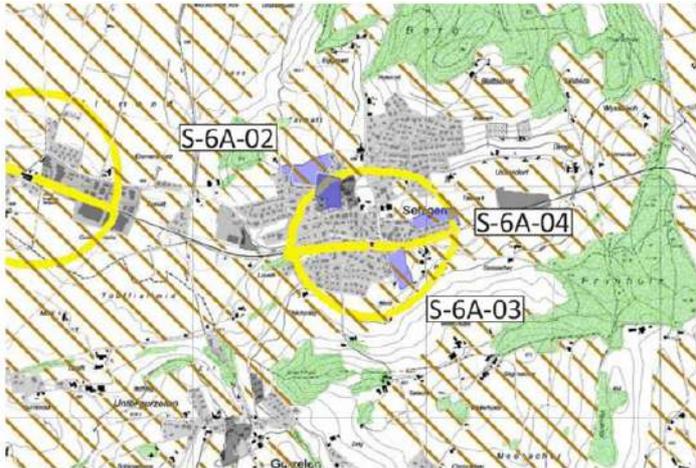


Abbildung 74 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Seftigen

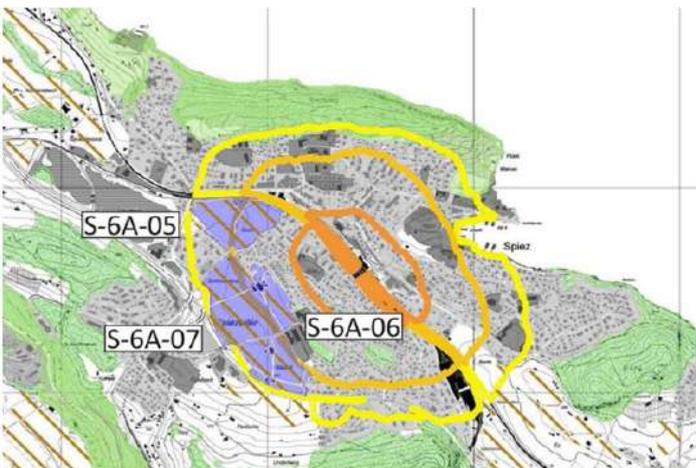


Abbildung 75 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Spiez

**Legende**

**Bauzonen:**

-  Wohn- und Mischzonen
-  Arbeitszonen
-  Besondere Zonen

**Vorranggebiete Siedlungserweiterung:**

-  Vorranggebiete SE Wohnen
-  Vorranggebiete SE Arbeiten
-  Vorranggebiete SE Sport, Freizeit und Tourismus

**Natur- und Landschaft:**

-  Wald
-  Vorranggebiete Natur und Landschaft
-  Fruchtfolgeflächen

**Öffentlicher Verkehr:**

-  EGK A
-  EGK B
-  EGK C

Abbildung 76 Legende Übersicht Vorranggebiete Siedlungserweiterung

### Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (laufend)

Die Kriterien zur Ausscheidung von neuen Arbeitszonen stammen aus dem AP 1. Im AP 2 wurden sie weiterentwickelt und mittels der Vorranggebiete potentielle Standorte für eine Siedlungserweiterung Arbeiten ausgedehnt. Die Liste unten sowie die Abbildungen 73 bis 75 geben einen Überblick über die Lage und den Stand der drei Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten aus dem AP 2.

Gemeinde	Gebiets-Nr.	Gebietsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-EGK	Stand
Heimberg	S-8A-01	Heimberg Süd	6	B/C	Zwischenergebnis; Status Quo, Diverse ungelöste Konflikte (u.a. Naturgefahren).
Steffisburg	S-8A-03	Bernstrasse	5	B	Festsetzung; Aufstufung von Zwischenergebnis, Konflikte weitgehend bereinigt, Einzonungsabsicht vorhanden.
Thun	S-8A-04	Weststrasse Süd	4	B/C	Festsetzung; Status Quo, Erster Einzonungsversuch (Volksabstimmung zu Zonenplanänderung) gescheitert, Weiterbehandlung in OPR Thun.

Tabelle 22 Übersicht Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten

### Verkehrsentensive Standorte (abgeschlossen)

Im AP 2 bzw. RGSK 1 wurden die verkehrsentensiven Standorte in der Agglomeration Thun festgelegt. Genauer gesagt wurden die drei Standorte Thun-Innenstadt, Thun Süd und Zentrum Spiez aus dem regionalen Richtplan Verkehrsentensive Standorte Thun-Innenstadt ins RGSK überführt. Das Fahrtenaufkommen von 45'000 PKW-km/Tag wurde auf diese Standorte aufgeteilt. Damit war das Kontingent für die Region Thun erschöpft. Im Rahmen der Erarbeitung der AP 3 / RGSK 2 hat der Kanton Bern in Aussicht gestellt, dass eine Überprüfung der verkehrsentensiven Vorhaben aufgrund der neuen Bundesgesetzgebung (RPG Art. 8) im AP 4 / RGSK 3 erfolgen soll. Bis dahin wird auf eine Weiterentwicklung der verkehrsentensiven Vorhaben in der Agglomeration Thun verzichtet.

## 8.3.5 Naturschutz und Landschaftsentwicklung

### Vorranggebiete Natur und Landschaft (abgeschlossen / in Revision)

Die Vorranggebiete Natur und Landschaft wurden im AP 2 / RGSK 1 aus dem Landschaftsrichtplan Thun-Innenstadt von 2008 übernommen. Aktuell findet eine Teilrevision des Landschaftsrichtplans statt. Dies hat jedoch auf die aktuelle Generation AP keinen Einfluss. Die Ergebnisse der Überarbeitung fliessen ins AP 4 resp. RGSK 3 ein.

## 8.4 Umsetzungsstand Verkehr

### 8.4.1 Übersicht

Die nachfolgend aufgeführten Massnahmen waren Teil des AP 1 und/oder 2 im Bereich Verkehr. Sie setzen sich aus mehreren Teilprojekten und –massnahmen zusammen. Die wichtigsten von ihnen werden auf den kommenden Seiten beschrieben:

Thema	Massnahme	Federführung	Herkunft		ARE-Code	Stand
			AP 1	AP 2		
Motorisierter Individualverkehr	Verbesserung vertragliches Netz: A-Projekte	OIK I / Stadt Thun	M/S1	M 1.1	s. sep. Liste	s. sep. Liste
	Verbesserung vertragliches Netz: Weitere Projekte Agglomeration	OIK I / OIK II	M/S1	M 1.2	s. sep. Liste	s. sep. Liste
	Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun	Stadt Thun	M/S2	M 2	942.005	In Planung
	Bypass Thun Nord / Zubringer A6	OIK I	M 3	M 3	942.006, 942.008	Inbetriebnahme 2018
	Zwingende flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet für Bypass Thun Nord	OIK I, ASTRA, Thun, Steffisburg	M/S5	M 4	s. sep. Liste	s. sep. Liste
	Aufhebung Niveauübergänge Heimberg	BLS / Heimberg		M 11	942.2.018, 942.2.019	In Planung
	Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Bahnhof Thun West	Stadt Thun		M 12	942.2.021, 942.2.022, 942.2.023	Realisiert / In Planung
	Erschliessung kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord	Stadt Thun		M 13	942.2.027, 942.2.028, 942.2.029	In Planung
	Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Heimberg Süd	Steffisburg / Heimberg		M 14	942.2.031, 942.2.032, 942.2.033	In Realisierung / In Planung
	Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd/Südwest	Stadt Thun		M 15	942.2.035, 942.2.036, 942.2.037	Keine Aktivitäten
Öffentlicher Verkehr	Austauschräume, Anbindung Agglomerationen	AÖV	ÖV5	ÖV 1	942.2.038	Realisiert / In Planung (Daueraufgabe)
	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs	RVK	ÖV1, 2, 6	ÖV 3	s. sep. Liste	s. sep. Liste
	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: rechtes Seeufer	RVK		ÖV 4.1	942.211, 942.2.042	In Planung
	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: linkes Seeufer	RVK		ÖV 4.2	942.2.044	In Planung / Sisiert
Langsamverkehr	Stärkung Langsam-/ Veloverkehr Stadt Thun: A-Projekte	Stadt Thun	LV1.1, 1.3, 1.4, 1.8	LV 1	s. sep. Liste	s. sep. Liste
	Stärkung Langsam-/ Veloverkehr Agglomeration und Region Thun	OIK I, Hilterfingen, Thun, Spiez	LV1.6, 1.7, 9.1, 9.2, 9.3	LV 2	s. sep. Liste	s. sep. Liste

	Stärkung Langsamverkehr: Signalisation und Datenerfassung	Stadt Thun		LV 6	942.2.055	In Planung
Kombinierte Mobilität	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	ERT	N1	KM 1	942.207	Realisiert / in Planung
	Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung): Agglomeration Thun	ERT	N2	KM 3	942.208	In Realisierung
	Ausbau Bike+Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität	ERT	K1	KM 5	942.010, 0942.2.058	In Realisierung / in Planung
	Koordination Güterverkehr	RVK / ERT		KM 7		In Planung
	Bike Sharing	Stadt Thun		KM 8	0942.2.060	Realisiert / in Planung
Nachfrageorientierte Massnahmen	Verkehrsmanagement Region Thun / Busbevorzugung	OIK I, FS VM, ASTRA, Thun, Steffisburg	M4	NM 1	s. sep. Liste	s. sep. Liste

Tabelle 23 Übersicht Massnahmen Verkehr

**8.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Verkehrsmanagement**

In der vergangenen Umsetzungsperiode lag der Fokus im Bereich Verkehr auf der Umsetzung des Bypass Thun Nord und der flankierenden Massnahmen. 2014 wurde mit dem Bau begonnen und im Frühling 2018 soll das Kernelement aus dem AP 1 in Betrieb genommen werden. Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme tritt ein umfassendes Massnahmenpaket im Bereich Verkehrsmanagement in Kraft, mit dem Ziel, die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Dadurch werden im Zentrum bessere Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr geschaffen und der öffentliche Raum wird attraktiviert.

Ein weiteres wichtiges Element im Verkehrssystem der Region Thun ist die Umgestaltung der Oberlandstrasse in Spiez. Die Massnahme aus dem AP 1 hat in der Gemeinde die Diskussion zur Verdichtung und Aufwertung des Ortskerns ausgelöst (vgl. Kap. 3.4.1). Leider ist die Umsetzung aktuell durch Einsprachen blockiert. Weitere kleinere Massnahmen tragen zur Verbesserung der Verkehrsqualität und zur besseren Verträglichkeiten in den Ortschaften bei.

**Bypass Thun Nord, Innenstadtentlastung und weitere flankierende Massnahmen**

Die Umsetzung des Bypass Thun Nord ist bereits weit fortgeschritten. Der Brückenschluss der rund 500 Meter langen, neuen Aarebrücke ist erfolgt. Aktuell wird an den beiden Anschlüssen in Steffisburg (Knoten Bernstrasse) und Thun (Sanierung Allmendstrasse) sowie an der Ausrüstung und Fertigstellung der Brücke gearbeitet. Aufgrund der zügig voranschreitenden Arbeiten konnte die Inbetriebnahme, die ursprünglich im 2019 erfolgen sollte, um ein Jahr vorverschoben werden. Die 145 Millionen teure, neue Verkehrsachse wird nun im Frühling 2018 dem Verkehr übergeben.

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des Bypasses tritt ein Bündel neuer Massnahmen in Kraft. Hier eine Übersicht über den Stand der flankierenden Massnahmen:

Nr. (AP 2)	ARE-Code	(Teil-)Massnahme	Federführung	Priorität	Stand
M/S1.3	942.002	Burgstrasse Thun (Radstreifen Lauitorstutz)	OIK I	A1 (EL)	In Planung als Eigenleistung; Inbetriebnahme 2018
M4.2	942.006	Busbevorzugung Bernstrasse	OIK I	A1	In Realisierung; Teil des Projekts Bypass, Inbetriebnahme zeitgleich 2018
M4.3	942.006	Busbevorzugung Allmendstrasse	OIK I	A1	In Realisierung; Teil des Projekts Bypass, Inbetriebnahme zeitgleich 2018

Nr. (AP 2)	ARE-Code	(Teil-)Massnahme	Federführung	Priorität	Stand
M/S5.1	942.008	Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg) - Autobahnan-schluss Thun Nord – Uetendorf Allmend	OIK I / ASTRA	A1	Noch nicht begonnen; Projektierung Anschluss Thun Nord durch ASTRA im Rahmen Projekt RUTS, Realisierung 2018/19. Beurteilung Massnahmenbedarf Kanton nach Projektierung RUTS.
M/S5.2	942.008	Neuorganisation Bernstrasse	OIK I	A1	In Realisierung; Teil des Projekts Bypass, Inbetriebnahme zeitgleich 2018
M/S5.3	942.008	Stockhornstrasse Steffisburg	Steffisburg	A1	In Planung; Bauprojekt liegt im Entwurf vor, Baubewilligung anfangs 2017 angestrebt, Realisierung ab Mitte 17.
M/S5.4	942.008	Neues Verkehrsregime und attraktivere Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt – Aarequerungen	Stadt Thun	A1	In Planung; Projekt Signalisation Einbahnverkehr liegt vor; Versuch zur Strassenraumgestaltung Innenstadt (Mittelzone) erfolgreich abgeschlossen, Projektierung läuft.
M/S5.5	942.008	Umgestaltung Bürgerallee / Westquartier > Lärmschutz Bürgerstrasse	Stadt Thun	A1	Realisiert als Eigenleistung; Umgestaltung war nicht nötig, nur Lärmschutz.
M/S5.6	942.004	Nachfragelenkung Zugstrasse (Umgestaltung)	OIK I	A1 (EL)	Realisiert; Inbetriebnahme Ende September 2016,
M/S5.7	942.004	Nachfragelenkung Schwäbis (Umgestaltung, Zone 30)	Steffisburg	A1 (EL)	In Planung; Projektierung abgeschlossen, Realisierung bei Inbetriebnahme Bypass.
M/S5.8	0942.2.012	Umbau Ziegleikreisel, Steffisburg	OIK I	A2	In Realisierung; Inbetriebnahme Sommer 2017.

Tabelle 24 Übersicht flankierende Massnahmen Bypass Thun Nord

Weitere flankierende Massnahmen sind die Sanierung und Umgestaltung der Allmendstrasse (M/S1.1, 942.002), die zur Liste der Massnahmen „Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: A1-Projekte“ gehört sowie verschiedenen Massnahmen aus dem Paket Verkehrsmanagement / Busbevorzugung (NM 1).

**Verbesserungen Verträglichkeit bestehendes Netz**

Das Hauptaugenmerk bei der Umsetzung der Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit auf dem bestehenden Netz galt in den vergangenen Jahren den A1-Projekten. Prioritär wurden diejenigen behandelt, die in Abhängigkeit zum Projekt Bypass Thun Nord stehen, wie zum Beispiel die Sanierung und Umgestaltung der Allmendstrasse. Hier eine Übersicht über den Umsetzungsstand der Massnahmen zur Verkehrsverträglichkeit:

Nr. (AP 2)	ARE-Code	(Teil-)Massnahme	Federführung	Priorität	Stand
M/S1.1	942.002	Umgestaltung Allmendstrasse	Stadt Thun	A1	Realisiert / in Realisierung / in Planung; Etappe Guisanplatz – Stockhornstrasse realisiert, Etappe Stockhornstrasse – Knoten Bypass in Realisierung, Etappe Knoten Bypass - Lerchenfeld in Projektierung.
M/S1.2	942.002	Umgestaltung Hofstettenstrasse (Radstreifen)	OIK I	A1	Realisiert; Inbetriebnahme 2013.
M/S1.4	942.002	Umgestaltung Jungfraustrasse - Stockhornstrasse	Stadt Thun	A1	Noch nicht begonnen; Realisierung nach Inbetriebnahme Bypass geplant (ab 2018).
M/S1.10 / 1.11	942.003	Umgestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergplatz	OIK I	A1	In Planung; Projekt liegt vor, Realisierung aufgrund Beschwerde verzögert. Start voraussichtlich 2018.
M/S1.12	0942.2.085	Umgestaltung Ortsdurchfahrt Seftigen	OIK II	A1 (EL)	Vorübergehend sistiert; Abhängig von Planung Bahn (BLS), Realisierung frühestens

Nr. (AP 2)	ARE-Code	(Teil-)Massnahme	Federführung	Priorität	Stand
					ab 2022.
M/S1.13	0942.2.008	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Unterdorfstrasse	OIK I	A2	In Planung; Realisierung in Abhängigkeit mit Überbauung Dükerweg (S-3A-04).
M/S1.14	0942.2.009	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Oberdorfstrasse	OIK I	B	Überführung in A-Horizont AP 3.

Tabelle 25 Übersicht Massnahmen Verkehrsverträglichkeit

Weitere Massnahmen zur Verkehrsverträglichkeit enthielt das Massnahmenblatt M 10 „Verträgliches Strassennetz“. Das Massnahmenpaket zeigte den Handlungsbedarf im Bereich der Verkehrssicherheit auf, der sich aus einer ersten Analyse der Unfallschwerpunkte im Jahr 2011 ergab. In einem ersten Schritt wurden die Unfallschwerpunkte auf Gemeinde- und Kantonsstrassen genauer betrachtet sowie die Kantonsstrassen im Rahmen einer Schwachstellenanalyse auf einen möglichen Handlungsbedarf hin untersucht. Im zweiten Schritt wurde überprüft, ob die Standorte durch andere Massnahmen abgedeckt werden oder der Handlungsbedarf in einem anderen Massnahmenblatt festgehalten werden kann (MIV 1.2). Das Massnahmenblatt M 10 wurde sistiert und steht für allfällige weitere Analyseaufträge in nachfolgenden Agglomerationsprogrammen zur Verfügung.

Die Umsetzung der Massnahmen ist mit Ausnahme der Umgestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergplatz in Spiez auf Kurs. Das Projekt verzögert sich aufgrund von Einsparungen. Eine Entscheidung ist bis Ende 2016 zu erwarten. Die Gemeinde nutzte die gewonnene Zeit, um diverse Projekte zur Aufwertung und Verdichtung im Ortskern voranzutreiben. So wurde zum Beispiel eine Analyse des Ortskerns durch das Netzwerk Altstadt in Auftrag gegeben. Eine Begleitgruppe befasst sich nun mit der Ausarbeitung einer Nutzungsstrategie für das Zentrum. Gleichzeitig mit der Umsetzung der Umgestaltung der Oberlandstrasse werden auch ein Parkraumkonzept und diverse Massnahmen zur Verbesserung der Durchlässigkeit für den Langsamverkehr umgesetzt (vgl. LV 2.5).

### Arealerschliessungen

Im AP 2 wurden diverse Strassenprojekte zur Erschliessung der kantonalen und regionalen Entwicklungsschwerpunkte Bahnhof West (M 12), ESP Thun Nord (M 13), ESP Bahnhof Steffisburg und Heimberg Süd (M 14) sowie Thun Südwest (M 15) eingereicht. Es handelt sich dabei grösstenteils um Massnahmen zur Erstellung und Umgestaltung von Sammelstrassen und vereinzelt auch um Strassenabschnitte, die der Basiserschliessung zugeordnet werden. Hier eine Übersicht über den Umsetzungsstand der diversen Erschliessungsprojekte. Es handelt sich grösstenteils um Eigenleistungen:

Nr. (AP 2)	ARE-Code	(Teil-)Massnahme	Federführung	Priorität	Stand
M12.1	0942.2.021	Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse	Stadt Thun	A2 (EL)	In Planung; Gestaltungsrichtlinie erstellt. Realisierung erfolgt erst mit 2. Etappe ÜO Schlossmattstr.
M12.2	0942.2.022	Umgestaltung Mönchplatz	Stadt Thun	A2 (EL)	Realisiert / in Planung; Teilweise realisiert im Rahmen Umbauprojekt Frutigenstrasse 15/16. Fertigstellung bei Ausbau Unterführung Frutigenstrasse (LV 1.8 / VM M1).
M12.3	0942.2.023	Umgestaltung Knoten Waisenhaus-/ Pestalozzistrasse	Stadt Thun	A2 (EL)	Realisiert als Eigenleistung; Inbetriebnahme Sommer 2016
M12.4		Umgestaltung Eigerplatz	Stadt Thun	C	Überführung in B-Horizont.
M12.5		Gestaltung Quartierachse Kasernenstrasse	Stadt Thun	C	Überführung in B-Horizont.
M13.1	0942.2.027	Erschliessung Ringstrasse: gelbe Strecke	Stadt Thun	A2 (EL)	In Planung; Realisierung Etappenweise gem. Entwicklungsschritten ESP Thun Nord.

Nr. (AP 2)	ARE-Code	(Teil-)Massnahme	Federführung	Priorität	Stand
M13.2	0942.2.028	Anschluss Ringstrasse West – Allmendstrasse	Stadt Thun	A2 (EL)	Realisiert; Inbetriebnahme 2015.
M13.3	0942.2.029	Anschluss Ringstrasse Ost – Allmendstrasse	Stadt Thun	B	Noch nicht begonnen; Realisierung mit letzter Etappe Ringstrasse.
M14.1	0942.2.031	Neue Erschliessungsstrasse ab Kreisel Glättimühli	Steffisburg	A2 (EL)	In Planung; Kredit genehmigt, Strassen-UeO im Plangenehmigungsverfahren (kt. Vorprüfung), Planaufgabe im Herbst 2016 vorgesehen. Realisierung ab Mitte 2017.
M14.2	0942.2.032	Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd	Heimberg	A2 (EL)	In Planung; Kredit genehmigt, Planung im Gleichschritt mit M14.1.
M14.3	0942.2.033	Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung	Steffisburg	A2 (EL)	In Planung; Umgestaltung durch BLS vorgesehen, Zeithorizont ca. 2021.
M15.1	0942.2.035	Lüsslispange, Neue Verbindung Pfanderstrasse – Weststrasse	Stadt Thun	B	In Planung; Abhängig von Siedlungsentwicklung Thun-Südwest, Klärung in laufender OPR. Verbleib in Horizont B.
M15.2	0942.2.036	Umgestaltung Buchholzstrasse (Verkehrsberuhigung)	Stadt Thun	B	In Planung; Abhängig von Realisierung Lüsslispange. Verbleib in Horizont B.
M15.3	0942.2.037	Umgestaltung Pfanderstrasse (Entlastung MIV, Verbesserung LV)	Stadt Thun	B	In Planung; Abhängig von Realisierung Lüsslispange. Verbleib in Horizont B.

Tabelle 26 Übersicht Massnahmen Arealerschliessung

Parkierung MIV

Mit der Inbetriebnahme der beiden Parkhäuser Schlossberg (City Ost) und Bahnhof (City Süd) sollen die oberirdischen Parkplätze in der Innenstadt weitgehend aufgehoben und der MIV mittels Parkleitsystem in die Parkierungsanlagen geleitet werden. Das Parkhaus City Süd wurde im August 2016 eröffnet. Zeitgleich wurden die ersten Parkplätze im Bereich Molkereiweg aufgehoben. Weitere Aufhebungen erfolgen mit der Umgestaltung der Aarefeldstrasse bis spätestens im März 2017 und schliesslich mit der Eröffnung des Parkhauses City Ost im Herbst 2018 in der gesamten Innenstadt. Ebenfalls im Jahr 2018 eingeführt wird das Parkleitsystem der Stadt Thun. Der entsprechende Kredit wurde bereits gesprochen. Das Ausführungsprojekt für das rund 2.8 Millionen Franken teure Vorhaben wird aktuell erarbeitet. Die Realisierung erfolgt ab 2017. Mit dem Parkleitsystem soll der Parkplatzsuchverkehr in der Stadt Thun reduziert werden.



Abbildung 77 Parkhaus City Süd  
Quelle: eigene Aufnahme



Abbildungen 78 Baustelle Parkhaus City Ost  
Quelle: eigene Aufnahme

Ausserhalb der Stadt Thun ist der Umsetzungsstand im Bereich Parkraummanagement und Parkplatzbewirtschaftung unterschiedlich. Das Parkraumkonzept Spiez, das eine konsequente Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze vorsieht, wird mit der Umgestaltung der Oberlandstrasse umgesetzt. Steffisburg, Heimberg, Uetendorf, Hilterfingen und Oberhofen haben die Parkplatzbewirtschaftung auf öffentlichen Parkplätzen bereits seit einigen Jahren eingeführt. Hingegen wehren sich peripher gelegene Gemeinden zum Teil dagegen, weil sie befürchten, dass sich die Bewirtschaftung nachteilig auf das lokale Gewerbe auswirken könnte oder dass das Mobilitätsverhalten in eine unerwünschte Richtung beeinflusst wird, weil dann z.B. auch Gebühren für Park & Ride erhoben werden müssten. Ein weiteres Problem bereitet die Parkplatzbewirtschaftung bei Parkieranlagen, die nicht den Gemeinden gehören (z.B. bei Einkaufszentren). Die Stadt Thun setzt die Erhebung einer Parkgebühr bei solchen Einrichtungen mittels Infrastrukturverträgen durch. Diese Praktik ist bei den Grossisten umstritten und wurde in den restlichen Agglomerationsgemeinden noch nicht überall umgesetzt. In der Stadt Thun wurde deshalb ein Postulat überwiesen, das einheitliche Vorgaben zur Parkplatzbewirtschaftung für alle Gemeinden und Grossverteiler in der Agglomeration verlangt. Der Antrag wird vom Gemeinderat der Stadt Thun unterstützt.

### Verkehrsmanagement und ÖV-Priorisierung

Das Verkehrsmanagement Thun setzt sich als übergeordnetes Ziel, die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrsystems zu erhalten. Einige Massnahmen wurden bereits im AP 1 als notwendige flankierende Massnahmen zum Bypass Thun Nord definiert. Im AP 2 wurde das Verkehrsmanagement stark ausgebaut, damit es das Gesamtsystem gemäss den Zielsetzungen umfasst. Von der Fachstelle Verkehrsmanagement des Kantons Bern wurde ein Konzept mit zwölf steuernden oder gestalterischen Massnahmen erarbeitet. Es wird das Prinzip verfolgt, nur so viel Verkehr in die Innenstadt zu führen, wie dort ohne grössere Staus verarbeitet werden kann. Hierfür werden einige Massnahmen als permanente Verkehrsdosierung umgesetzt. Der grösste Teil der Massnahmen wird aber nur im Überlastungsfall wirksam.

Durch eine gezielte Priorisierung des strassengebundenen ÖV an wichtigen LSA-Knoten oder die Einrichtung von Busspuren soll die Fahrplanstabilität erhöht werden. Eine Priorisierung erfolgt vor allem auf den Einfallachsen der Stadt Thun, wie z.B. der Allmendstrasse, Frutigenstrasse, Hofstettenstrasse und Bernstrasse.

Um Ausweichverkehr in den Quartieren zu vermeiden und den Durchgangsverkehr auf das übergeordnete Strassennetz zu führen, werden u.a die Tempo 30-Zonen weiter ausgebaut.

Das Verkehrsmanagement und die ÖV-Priorisierung wurden im AP 2 im Massnahmenblatt NM1 behandelt. Hier eine Übersicht über den Umsetzungsstand der Massnahmen:

Nr. (AP 2)	ARE-Code	(Teil-)Massnahme	Federführung	Priorität	Stand
M4.1	942.006	Busbevorzugung Gander- bis Jumbokreisel	OIK I	A1	Noch nicht begonnen; Versuchsbetrieb Bus läuft seit Ende 2014, Bedarf offen, Klärung mit Umgestaltung Gurnigelstrasse (M/S 5.1).
M4.4	942.006	Busbevorzugung Allmendstrasse (Militärstrasse) und Dosierung Innenstadt	Stadt Thun	A1	In Realisierung; Sanierung und Umgestaltung Allmendstrasse, Etappe Stockhornstrasse – Knoten Bypass bis 2017.
M4.5	942.006	Busbevorzugung und Dosierung Innenstadt Graben	Stadt Thun	A1	In Planung; Vorprojekt liegt vor und wurde beim ARE eingereicht, Weiterbearbeitung erfolgt mit Strassenraumgestaltung Innenstadt (M/S5.4).
M4.6	942.006	Ausbau Unterführung Frutigenstrasse zur Realisierung einer Busspur	Stadt Thun	A1	In Planung; Vorprojekt liegt vor und wurde beim ARE eingereicht, Bauprojekt in Bearbeitung koordiniert mit Massnahme LV 1.8. Auflage Plangenehmigungsverfahren im Herbst 2016 geplant.
VM M1	0942.2.062	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und -Seestrasse	TBA (OIK I, FS VM)	B	Teilweise realisiert; Teilweise durch Massnahme 942.006 bzw. 942.016 Ausbau Unterführung Frutigenstrasse abgedeckt.

Nr. (AP 2)	ARE-Code	(Teil-)Massnahme	Federführung	Priorität	Stand
VM M2	0942.2.063	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	Stadt Thun	A2	Teilweise realisiert; Bevorzugung priorisierte Verkehrsströme und teilweise Wegweisung umgesetzt bei Ausbau Weststrasse (2011). Restliche Wegweisung bei Inbetriebnahme Bypass.
VM M3	0942.2.064	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	Stadt Thun	A2	Realisiert / in Realisierung / in Planung; Fahrbahnhofstellen, ÖV-Priorisierung sowie Mehrzweck-Mittelstreifen (Abbiegehilfe) im Abschnitt Guisanplatz bis Knoten Bypass realisiert bzw. in Ausführung. Abschnitt West ab 2018. Massnahmen Knoten Bypass ebenfalls 2018.
VM M4	0942.2.065	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	Stadt Thun	A2	Teilweise realisiert; Verkehrsberuhigung / Strassenraumgestaltung teilweise umgesetzt (Knoten Pestalozzi-/Waisenhausstrasse).
VM M5	0942.2.066	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	TBA (OIK I, FS VM)	A2	In Realisierung; Teil des Projekts Bypass Thun Nord.
VM M6	0942.2.067	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis	Thun, Steffisburg	A2	Teilweise realisiert / in Planung; Dürrenast teilweise umgesetzt (Freiestrasse). Realisierung Schwäbis erfolgt mit Inbetriebnahme Bypass.
VM M7	0942.2.068	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	OIK I / ASTRA	A2	Realisiert / in Planung; Verbesserungen ÖV realisiert, Verbesserungen Kreisel, Stau- raummanagement im Rahmen Projekt RUTS 2018/19.
VM M10	0942.2.071	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	TBA (OIK I, FS VM), Stadt Thun	A2	Realisiert / in Planung; Einführung erfolgt mit Inbetriebnahme Bypass. Teilmassnahmen bereits realisiert.
VM M11	0942.2.072	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	TBA (OIK I, FS VM)	A2	In Planung; Parkleitsystem in Vorbereitung (Inbetriebnahme 2018 vorgesehen).

Tabelle 27 Übersicht Massnahmen Verkehrsmanagement und ÖV-Bevorzugung

### 8.4.3 Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Die Angebotsplanung im öffentlichen Verkehr wird im Kanton Bern über die regionalen und über das kantonale Angebotskonzept vorgenommen. Zur verkehrsträgerübergreifenden Koordination werden die wichtigen Massnahmen zur Verbesserung des Angebots aber im AP aufgeführt, auch wenn sie keine Anpassungen an Infrastrukturen erfordern.

#### Austauschräume, Anbindung Agglomerationen

Die Massnahme Austauschräume Agglomerationen stellt die Koordination mit übergeordneten Programmen und Planungen im öffentlichen Verkehr sicher und ist als Daueraufgabe zu verstehen. Aktuell betrifft dies die Koordination mit der laufenden Planung zum strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) 2030 sowie die Begleitung der S-Bahn Planung im Kanton Bern. Die Projekte aus dem STEP 2030 mit Auswirkungen für die Agglomeration Thun sind in Kapitel 1.3.1 beschrieben.

Im Bereich der S-Bahn Planung liegt seit Dezember 2013 der Planungsbericht des Amtes für öffentlichen Verkehr (AÖV) zur 2. Teilergänzung S-Bahn Bern vor. Darin wird das Zielkonzept im Angebotshorizont 2025 beschrieben. Die Entwicklung ist in drei Angebotsschritte 2014, 2020 und 2025 unterteilt. Für den Angebotsschritt 2020 ist unter anderem die Führung zusätzlicher Züge zwischen Thun und Bern in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen.

Eine weitere übergeordnete Studie mit Beteiligung der RVK befasst sich mit der Zukunft des Regionalverkehrs zwischen Spiez und Interlaken. Die Beziehungen zwischen Bahn und Bus sollen verbessert werden. Es wird auch eine komplette Umstellung von Bahn auf Bus in Betracht gezogen.

### Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs

Der stetige Angebotsausbau im öffentlichen Verkehr hat in den letzten 10 Jahren zu einem kontinuierlichen Wachstum der Fahrgastzahlen von ca. 5% pro Jahr auf dem Stadtnetz der Verkehrsbetriebe STI geführt. Alle Stadtlinien weisen eine stark positive Nachfrageentwicklung auf. Gemäss den Prognosen aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern soll die Entwicklung bis 2030 zwar etwas abflachen, aber weiterhin positiv verlaufen. Deshalb hat die RVK im Frühling 2016 eine Studie zur Überprüfung des Busnetzes in Auftrag gegeben. Basierend auf der ÖV-Strategie von 2011 sollen konkrete Verbesserungsvorschläge zum Liniennetz und zur Angebotsgestaltung erarbeitet werden. Speziell im Fokus stehen dabei die Räume Thun Nord (ESP Thun Nord – Lerchenfeld – Uetendorf) und Thun Südwest sowie die linke und rechte Seeseite.

Die folgende Übersicht zeigt den Umsetzungsstand der wichtigsten Massnahmen zur Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs:

Nr. (AP 2)	ARE-Code	(Teil-)Massnahme	Federführung	Priorität	Stand
ÖV3.1	942.209	Verbessern der ÖV-Erschliessung Thun – Steffisburg – Heimberg	RVK	A1	Realisiert; Versuchsbetrieb Linienerlängerung Linie 3 Thun – Steffisburg nach Heimberg FP-Wechsel Dezember 13.
ÖV3.3	942.210	Verbessern der ÖV-Erschliessung Korridor Thun-Nordwest – Uetendorf	RVK	A1	In Planung; Direkter Anschluss Ortsbus Uetendorf an Stadtbusnetz in AK 2018-21 beantragt, weitere Verbesserungen im Rahmen Liniennetzplanung erwartet.
ÖV3.4	942.213	Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept ESP Thun Nord	RVK	A1	In Planung; Liniennetzplanung im Gang, Abhängigkeiten zur Verbesserung Korridor Thun-Nordwest – Uetendorf und S-Bahnhof ESP Thun Nord (Planung STEP 2030).
ÖV3.5	942.213	Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept Bahnhof Steffisburg – ESP Thun Nord	RVK	A1	In Planung; Liniennetzplanung im Gang (Überprüfung Potenzial Tangentiallinie), Abhängigkeiten zur Verbesserung Korridor Thun-Nordwest – Uetendorf und S-Bahnhof ESP Thun Nord (Planung STEP 2030).
ÖV3.7		Zusätzliche Linienführung, -optimierung Thun Süd	RVK	B	In Planung; Liniennetzplanung im Gang, Abhängigkeit zu Siedlungsentwicklung Thun Süd
ÖV3.8		Neue S-Bahn Anbindung ESP Thun Nord	RVK	C	In Planung; Im Prüfprozess STEP 2030, Nutzen hoch, Machbarkeit / Kosten noch in Abklärung.
ÖV4.1	0942.2.042	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer	RVK	A2	In Planung; 10'-Takt in AK 2011-14 bewilligt, jedoch aus technischen Gründen (fehlende Kapazitäten Lauitor / obere Hauptgasse) nicht umgesetzt. In AK 2018-21 erneut beantragt, da in dieser Periode Einbahnregime Innenstadt umgesetzt wird.
ÖV4.2	0942.2.043	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: linkes Thunerseeufer	RVK	B	In Planung / /sitiert; Taktverdichtung Teilstrecke Gwatt-Spiez in AK 2018-21 erneut beantragt. Erschliessung Kandergrien aktuell nicht benötigt, da Umnutzung des Gebiets auf unbestimmte Zeit verschoben (Weiternutzung Kieswerk).

Tabelle 28 Übersicht Massnahmen Stärkung öffentlicher Agglomerationsverkehr

Neben dem Angebotsausbau und Taktverdichtungen spielt auch das Verkehrsmanagement eine zentrale Rolle, um die Fahrplanstabilität sicherzustellen und damit das Leistungsangebot attraktiv zu halten.

#### 8.4.4 Langsamverkehr (LV)

Die Agglomeration Thun ist aufgrund ihrer beschränkten Grösse, der kurzen Wege und der topografischen Situation prädestiniert für den Langsamverkehr. Dies sieht auch der Thuner Stadtrat so. Er hat im Oktober 2016 der Umsetzung der Städte-Initiative zugestimmt. Diese hat zum Ziel, allfälligen Mehrverkehr primär durch den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr abzuwickeln. Konkret sollen folgende Massnahmen umgesetzt werden:

- ein attraktives und sicheres Fusswegnetz,
- durchgängige und direkte Velorouten,
- Ausbau des Busnetzes sowie Busbevorzugung an neuralgischen Stellen,
- Förderung der kombinierten Mobilität und des Mobilitätsmanagements.

#### Stärkung Fuss- und Veloverkehr

Während der vergangenen Umsetzungsperiode wurde viel Zeit in die Planung der Massnahmen aus der LV A-Liste aus dem AP 1 investiert. Leider konnten aufgrund von politischen Widerständen sowie Konflikten und Abhängigkeiten mit anderen Projekten bisher nur wenige Massnahmen realisiert werden. Bei einigen Projekten ist eine Realisierung jedoch absehbar. Die folgende Tabelle liefert eine Übersicht über den Stand der LV-Massnahmen aus dem AP 1 und 2:

Nr. (AP 2)	ARE-Code	(Teil-)Massnahme	Federführung	Priorität	Stand
LV1.1	942.011	Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzligen / Schadau	Stadt Thun	A1	In Planung; Variantenentscheid Aarequerung Scherzligen/Schadau durch Gemeinderat erfolgt (Fährbetrieb), Umsetzung 2018 vorgesehen.
LV1.2		Uetendorf Allmend – Seftigen	OIK I	A2	Noch keine Aktivitäten; Abhängigkeit zu Sanierung Autobahnanschluss Thun Nord-Heimberg.
LV1.3	942.012	Wegverbindung Bahnhof – Selve – Schwäbis	Stadt Thun	A1	In Planung; Bauprojekt Bahnhof - Selve vorhanden, Konflikt mit Rahmenplanung SBB in Klärung, Umsetzung bis 2018, Teil Selve - Schwäbis bis 2020.
LV1.4	942.013	Wegverbindung Bahnhof – Lachen	Stadt Thun	A1	Realisiert / in Planung; Abschnitt BHF - Schadau realisiert; Baubewilligung Abschnitt Schadau - Lachen in Arbeit, Wegführung und Kredit jedoch durch Stadtrat abgewiesen, vorläufig keine Realisierung.
LV1.5	0942.2.090	Uferweg Hünibach	Hilterfingen	B	Noch keine Aktivitäten; Einsprachen gegen Uferschutzplanung durch Bundesgericht abgewiesen, Planung durch Gemeinde noch nicht aufgenommen.
LV1.6	0942.2.089	Verbindung Lerchenfeld – Selve (Öffnung Uttigenstrasse)	Stadt Thun	A2	In Planung; Verhandlungen mit RUAG / armasuisse und Abklärungen Sicherheit im Gang.
LV1.7	0942.2.089	Ausbau Unterführung mittlere Strasse	Stadt Thun	A2	Realisiert / in Planung; (Teil-)Aufwertung realisiert, keine funktionale Verbesserung LV, Prüfung weiterer Massnahmenbedarf im Gesamtverkehrskonzept OPR Thun.
LV1.8	942.016	Ausbau Unterführung Frutigenstrasse	Stadt Thun	A1	In Planung; Bauprojekt in Arbeit koordiniert mit M4.6, Finanzierungs- und Ausführungsvereinbarung mit SBB abgeschlossen. Plan-

Nr. (AP 2)	ARE-Code	(Teil-)Massnahme	Federführung	Priorität	Stand
					aufgabe im Herbst 2016 geplant.
LV2.1	0942.2.049	Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend – Uttigenstrasse	Stadt Thun	A2	In Planung; Planung im Rahmen UeO Erschliessung und Aussenraum ESP Thun Nord (Stand kant. Vorprüfung); Abhängig von Rahmenplanung SBB.
LV2.2	0942.2.050	Regionale Verbindung Kleine Allmend - Schwäbis	Stadt Thun	B	Noch keine Aktivitäten; Massnahme als Ersatz Ausbau Unterführung Regiestrasse gem. AP 1, Überprüfung Bedarf in Gesamtverkehrskonzept OPR Thun.
LV2.3	0942.2.051	LV-Übergang Weststrasse	Stadt Thun	B	Noch keine Aktivitäten; Abhängigkeit zu Siedlungsentwicklung Siegenthalergut, Realisierung zeitgleich.
LV2.4	0942.2.052	LV-Anbindung Gebiet Lüssli an regionales Netz	Stadt Thun	B	Noch keine Aktivitäten; Abhängigkeit zu Gesamtentwicklung Gebiet Lüssli, Klärung in OPR Thun.
LV2.5	0942.2.053	Spiez: Verbesserungen Querverbindungen Bahnhofgebiet - Seebucht	Spiez	A2	Noch keine Aktivitäten; Abhängigkeit zu Sanierung Oberlandstrasse (M/S1.10, 1.11), Beschwerden hängig. Realisierung ca. 2020.
LV9.1	942.017	LV-Verbindung Mönchstrasse – Kasernenstrasse	Stadt Thun	A2	In Planung; Machbarkeitsstudie vorliegend, abhängig von baulicher Entwicklung Bahnhof West.
LV9.3	942.019	Verbesserungen best. Netz Steffisburg - Thun Lerchenfeld - Uetendorf	Stadt Thun	A2	Noch keine Aktivitäten; Netzlücke gem. kant. Sachplan Velo.
		Radstreifen Lauitorstutz Thun	OIK I	A1	Eigenleistung in Projektierung

Tabelle 29 Übersicht Massnahmen Stärkung Langsam- und Veloverkehr



Abbildung 79 Uferweg Bahnhof – Schadau, Quelle: Auszug Technischer Bericht Uferweg, Lohner + Partner, September 2011

Der im Rahmen einer AP 1-Massnahme erstellte attraktive Fussweg vom Bahnhof bis zur Schadau, verbindet die verschiedenen Kulturgüter entlang der Aare miteinander. Den Thunerinnen und Thunern sowie ihren Gästen werden ein öffentlicher Raum und damit eine Sicht auf Stadt, Aarebecken und See zurückgegeben, welcher ihnen während 88 Jahren vorenthalten worden ist. Der Uferweg Bahnhof-Schadau bildet bis zum Kohlenweiher ein Rückgrat für den Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Thun, welcher auch das zukünftige Entwicklungsgebiet Rosenau-Scherzligen umfasst.

### 8.4.5 Kombinierte Mobilität

#### Mobilitätsmanagement

2013 wurde ein Konzept zur Umsetzung eines Mobilitätsmanagements in der Agglomeration Thun erarbeitet. Eine flächendeckende Umsetzung scheiterte bislang an unterschiedlichen Ansichten zu den Strukturen und der Finanzierung. Dennoch haben diverse Gemeinden bereits Massnahmen aus dem Konzept umgesetzt, zum Beispiel im Rahmen des Zertifizierungsprozesses zur Energiestadt oder bei der Umsetzung der Berner Energieabkommen (BEakom). Seit 2016 ist im Entwicklungsraum Thun die neue Kommission Energie und Mobilität aktiv. Sie befasst sich nun mit der Umsetzung des Mobilitätsmanagements.

#### Umsetzung Park & Ride

Der Ausbau der Park & Ride Anlagen in der Agglomeration läuft. In Uetendorf ist die Realisierung im Gang. In Uttigen wurde eine erste Erweiterung als Eigenleistung vorgenommen. Eine weitere folgt mit der Umsetzung der Überbauungsordnung Bahnhof. In Oberhofen und Seftigen läuft die Planung.

#### Velostationen und Umsetzung Bike & Ride

Verschiedene Vorhaben zum Bau oder Ausbau von Velostationen und Bike & Ride Anlagen werden aktuell zur Umsetzung vorbereitet. In Spiez soll die neue Velostation im Jahr 2017 gebaut werden. In der Stadt Thun, wo seit längerer Zeit Handlungsbedarf zum Ausbau der Velostationen beidseitig des Bahnhofs besteht, erfolgt die Planung im Rahmen der Masterplanung ESP Bahnhof Thun. Diese ist aktuell sistiert, da eine direkte Abhängigkeit zur Rahmenplanung Bahnhof Thun der SBB besteht. Erste Ergebnisse daraus liegen Ende 2016 vor. Die weiteren Planungsschritte werden mit der Ortsplanungsrevision der Stadt Thun koordiniert. In Seftigen, Uetendorf und Heimberg wird der Ausbau der bestehenden Bike & Ride vorbereitet. Das Gesuch zum Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung wird im Herbst 2016 beim ARE eingereicht.

#### Bike Sharing

Die Stadt Thun hat das Bike-Sharing-System „Velospot“ 2014 als Eigenleistung eingeführt. Seither wurde es von 14 auf 26 Stationen auf dem gesamten Stadtgebiet ausgebaut (Total 120 Velos). Aktuell wird der Ausbau auf weitere Agglomerationsgemeinden sowie zur touristischen Nutzung rund um den Thunersee geprüft. Diverse Gemeinden wie z.B. Steffisburg und Heimberg haben der Erweiterung bereits zugestimmt.



Abbildung 80 Velospot Stadt Thun (Bike-Sharing), Quelle: Velospot

## 9 Massnahmen

### 9.1 Herleitung

Die Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr leiten sich von der Stärken-Schwächen-Analyse, den Zielsetzungen sowie der strategischen Ausrichtung und dem räumlichen Entwicklungsleitbild ab. Die Weisungen des ARE sowie das Umsetzungsreporting über die Massnahmen aus den AP 1 und 2 geben den Rahmen bei der Herleitung der Massnahmen des AP 3 vor. Das AP 3 baut somit auf den vorangehenden Programmen auf und entwickelt diese punktuell weiter.

Mit dem AP 1 konnten auf Basis der breit abgestützten Gesamtverkehrsstudie Thun umfassende Massnahmen im Bereich Verkehr entwickelt werden. Die meisten von ihnen sind heute umgesetzt oder befinden sich in Umsetzung (vgl. Kap. 8). Das AP 1 war ausschlaggebend für den Beginn der überkommunalen Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Agglomeration Thun. Es enthielt mit dem Bypass Thun Nord und den flankierenden Massnahmen die Kernelemente des neuen Verkehrssystems der Agglomeration Thun, das im Jahr 2018 eingeführt werden soll. Die Massnahmen von damals bilden heute noch das Fundament des AP V+S Thun und werden deshalb im AP 3 erneut aufgeführt.

Zeitgleich zum AP 2 wurde mit dem RGSK 1 ein erster regionaler Richtplan geschaffen, der die verbindlichen Inhalte (Zukunftsbild, Ziele und Strategien, Massnahmen) aus den AP 1 und 2 beinhaltet. Die Umsetzung der Massnahmen aus dem AP V+S wurde damit gesichert. Inhaltlich wurde das Zukunftsbild weiterentwickelt und insbesondere der Bereich Siedlung im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen vertieft.

Zur Verbesserung des Verkehrssystems wurden rund um die Kernelemente aus dem AP 1 weitere Massnahmen ergänzt. Neben der Umsetzung der LV-Massnahmen wird der Fokus der künftigen Verkehrsmassnahmen beim Ausbau des Verkehrsmanagements (Dosieranlagen, Buspriorisierung) und der Sanierung der Unfallschwerpunkte liegen. Insgesamt wird Wert darauf gelegt, dass einzelne Verkehrsmassnahmen nicht isoliert betrachtet, sondern immer im räumlichen Zusammenhang beurteilt werden.

Im Folgenden wird erklärt, welche Massnahmen bestehend und welche neu sind. Die Nummerierung wurde im Vergleich zum AP 2 leicht angepasst.

### 9.2 Weiterführung der bestehenden Massnahmen

#### 9.2.1 Massnahmen Siedlung

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

Im Rahmen der Umsetzung des regionalen Arbeitszonen-Pools soll eine Strategie zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen aus überkommunalen Entwicklungsvorhaben erarbeitet werden. In der Wohnstrategie für die Agglomeration Thun wird das Thema auch im Bereich Wohnen diskutiert. Bedeutende, verkehrsrelevante Einzoningungen werden im RGSK abgestimmt. Die regionalen Auswirkungen von weiteren kommunalen Vorhaben auf Siedlung, Verkehr und Landschaft werden in einem Planungsbericht dokumentiert und der Region dargelegt.

##### S-2 Koordination Ortsplanung Gemeinden

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

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

### S-3 Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete

Ziel ist eine qualitätvolle Verdichtung von Arealen mit hoher Zentralität und guter Verkehrserschliessung, sowohl bezüglich des ÖV wie auch des MIV. Die Agglomerationsgemeinden identifizieren Areale mit ÖV-Erschliessungsgüteklasse A oder B und guter oder genügender Strassenerschliessung. Diese befinden sich in den drei Gemeinden Thun, Spiez und Steffisburg. Die Gemeinden prüfen eine Aufwertung oder eine siedlungs- und ortsbildverträgliche Verdichtung dieser Areale, unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauungsstruktur und setzen entsprechende Massnahmen zur Verdichtung in ihren Ortsplanungsrevisionen um. Geeignete Areale mit Umstrukturierungspotenzial werden für eine Umzonung in Wohn- oder Dienstleistungsstandorte geprüft, bevor am Siedlungsrand neue Gebiete eingezont werden. Das Thema Verdichtung spielt zudem eine zentrale Rolle in der „Wohnstrategie Agglomeration Thun“.

### S-5A Regionale Wohnschwerpunkte

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

### S-6A Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen

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

### S-7A Regionale Arbeitsschwerpunkte

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

### S-8A Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten

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

### S-9 Verkehrsintensive Standorte

Die verkehrsintensiven Standorte (ViV-Standorte) der Agglomeration (Einrichtungen mit mehr als 2000 MIV-Fahrten täglich) sind bekannt. Dies sind: Thun Innenstadt, Thun Süd und Zentrum Spiez. Das Gesamtkontingent von 45'000 (PW-km/Tag) Fahrleistungen ist auf die 3 Standorte aufgeteilt. Der Teilrichtplan verkehrsintensive Standorte der Region TIP 2002 wurde abgelöst.

Aufgrund von neuen Grundlagen soll hinsichtlich des RGSK 3 bzw. AP 4 der Fahrplan zur Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV-Standorte festgelegt werden (neue Teilmassnahme S-9-b).

### S-10 Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel

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

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

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

Zusätzlich wurden im Perimeter der Agglomeration weitere neue Siedlungsbegrenzungslinien ausgeschieden, um die Siedlungsentwicklung besser zu lenken und zu begrenzen (insbesondere in Spiez, Uetendorf, Seftigen, Thierachern, Heimberg und Uttigen). Diese neuen Siedlungsbegrenzungslinien wurden vorerst als Vororientierung aufgenommen und sollen hinsichtlich des RGSK 3 bzw. AP 4 überprüft und festgesetzt werden.

## 9.2.2 Massnahmen Landschaft

### L-1 Vorranggebiete Natur und Landschaft

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

9.2.3 Massnahmen Verkehr

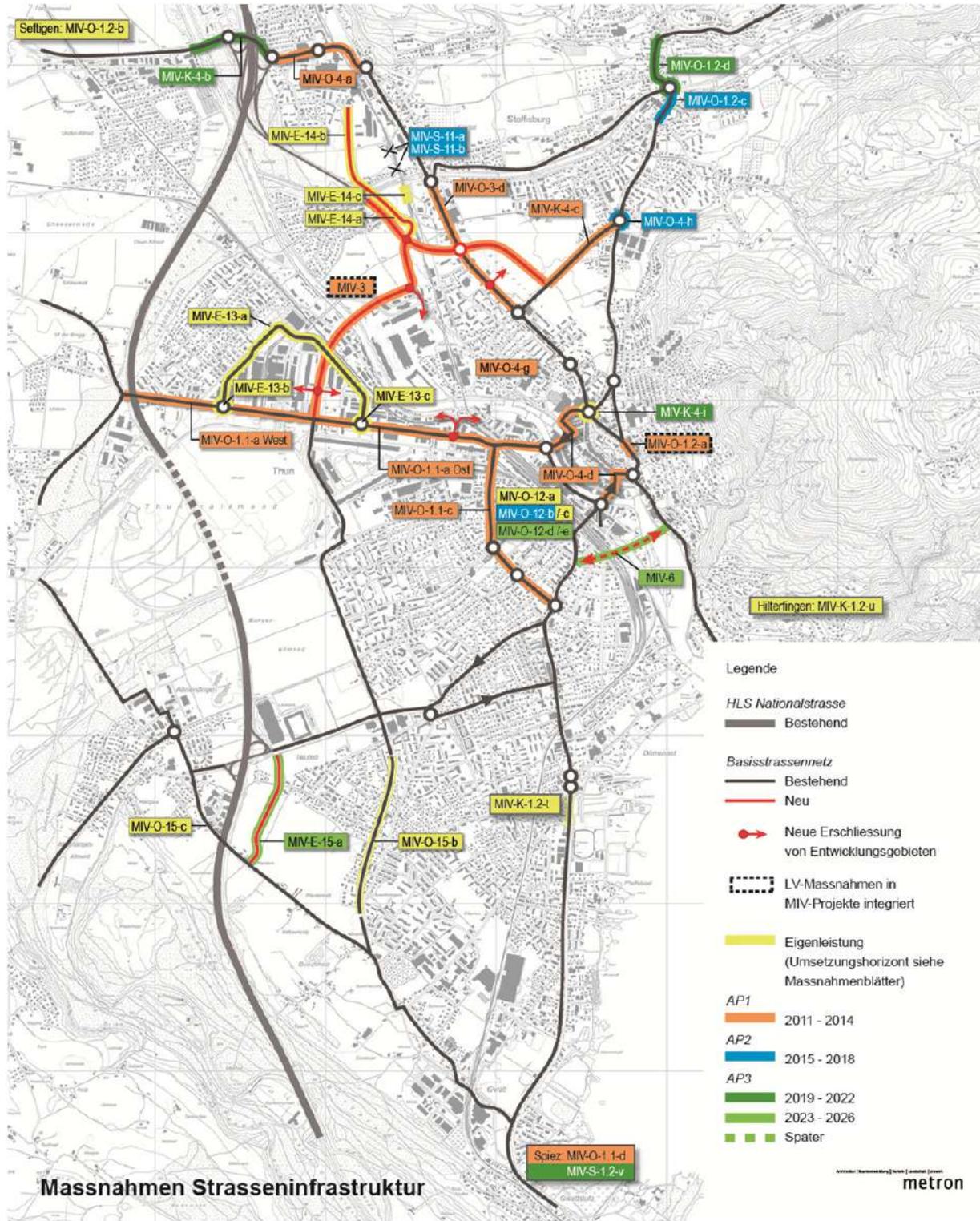


Abbildung 81 Massnahmen Strasseninfrastruktur

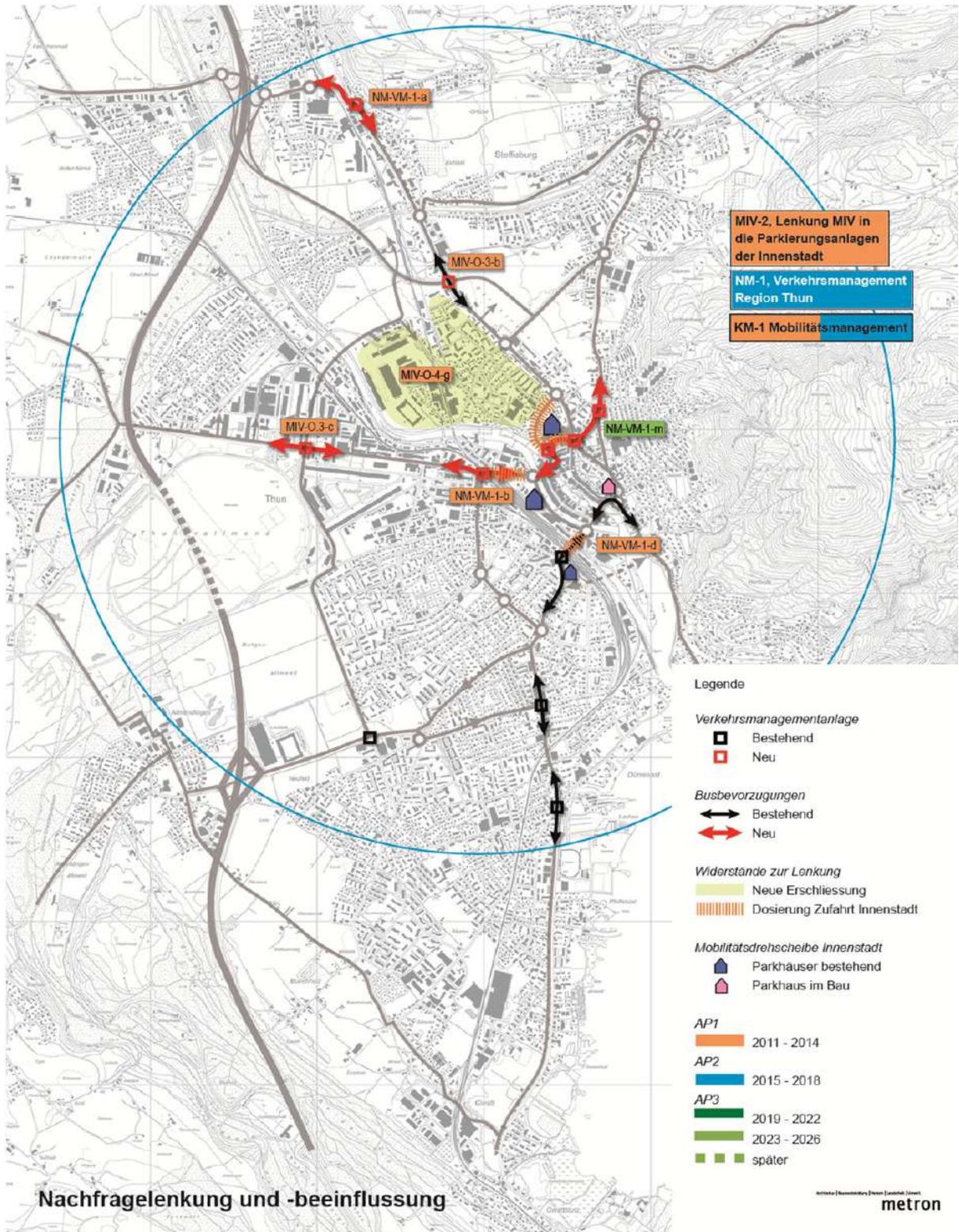


Abbildung 82 Nachfragelenkung und -beeinflussung

## **Motorisierter Individualverkehr und nachfrageorientierte Mobilität**

### **Nachfrageorientierte Massnahmen<sup>2</sup>**

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

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

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

### **Motorisierter Individualverkehr**

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

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

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

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

#### **MIV-2 Lenkung MIV in die Parkieranlagen der Innenstadt Thun**

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

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

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

---

<sup>2</sup> Durch den direkten Zusammenhang zwischen MIV- und NM-Massnahmen wird im Kap. 9.2.3 die Reihenfolge der Verkehrsarten verändert. Die Nachfrageorientierte Mobilität wird im Teil II Massnahmen gemäss der Struktur vom ARE nach der Kombinierten Mobilität aufgeführt.

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

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

#### MIV-6 Neue Aarequerung Thun Süd

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

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

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

#### MIV-11 Aufhebung Niveauübergänge Heimberg

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

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

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

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

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

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

Aufwertung des Bahnhofgebietes als neues Zentrum und Verkehrsdrehscheibe in Steffisburg. Erschliessung des ESP Bahnhof Steffisburg direkt ab dem Glättimühlikreisel sowie Erschliessung des Gewerbegebiets Heimberg Süd zur Entlastung des Wohnquartiers Heimberg Süd und der Gurnigelstrasse vom Schwerverkehr.

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

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

### **Öffentlicher Verkehr**

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

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

#### ÖV-1 Austauschräume, Anbindung Agglomerationen

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

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

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

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

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

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

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

**Fuss- und Veloverkehr**

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

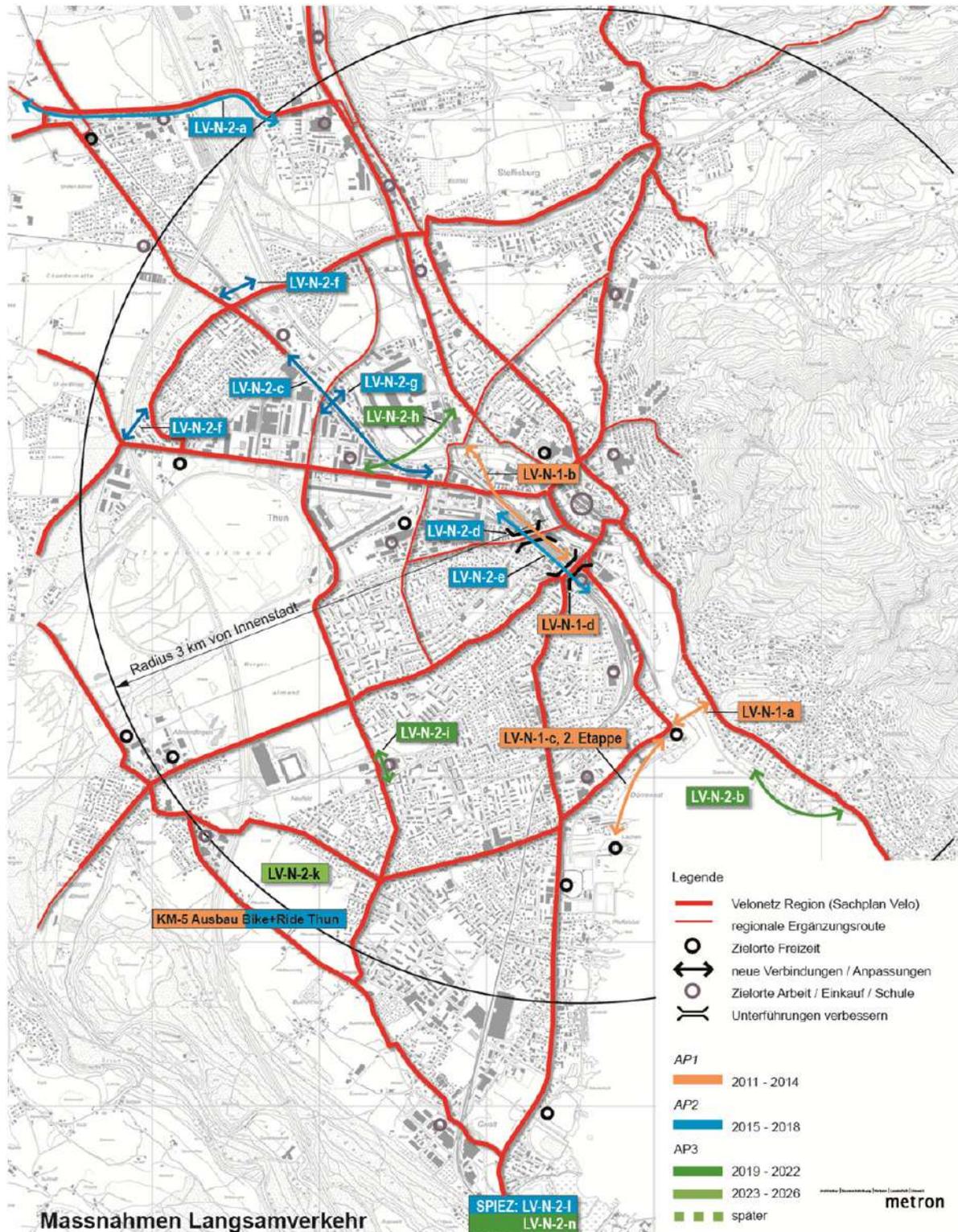


Abbildung 83 Massnahmen Langsamverkehr

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

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

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

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

#### LV-5-a Stärkung Fuss- / Veloverkehr: Touristische Routen

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

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

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

### **Kombinierte Mobilität**

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

#### KM-1 Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun

Im Bereich der Nachfragebeeinflussung hat die Stadt Thun in der Agglomeration / Region eine Vorbildfunktion. Sie hat verschiedene Produkte entwickelt, die in einem Umsetzungskonzept festzulegen und in der gesamten Agglomeration umzusetzen sind.

#### KM-3 Parkierung MIV (inkl. P+R und Parkplatzbewirtschaftung), Agglomeration Thun

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

#### KM-5 Ausbau Bike+Ride,-Stärkung kombinierte Mobilität, Agglomeration Thun

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

#### KM-7 Koordination Güterverkehr

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

#### KM-8 Bike Sharing

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

### 9.3 Neue Massnahmen AP V+S 3. Generation

#### 9.3.1 Siedlung und Landschaft

Mit den neuen Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft wird die Stossrichtung aus den AP 1 und 2 bzw. dem RGSK 1 weiterverfolgt. Die Aktivitäten zur Siedlungsentwicklung nach innen und zur optimalen Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft werden gezielt ergänzt.

#### S-14A Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus

Im regionalen touristischen Entwicklungskonzept der Region ERT wurden Siedlungsschwerpunkte für Freizeit- und touristische Nutzungen definiert, die ins RGSK 2 bzw. AP 3 überführt werden.

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

Geeignete neue Standorte für Sport- und Freizeitnutzungen werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert. Im regionalen touristischen Entwicklungskonzept der Region ERT werden zudem mögliche Resort Standorte als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Tourismus ausgeschieden.

#### S-16 Aufwertung der öffentlichen Räume

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

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

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

### 9.3.2 Verkehr

Durch die Behandlung der Vollzugs- und Prüfungsaufträge für das RGSK 2 wurde der Handlungsbedarf aus der Schwachstellenanalyse Kantonsstrasse (Sch), aus den Schwachstellen des strassengebundenen ÖV und aus der Auswertung der Unfallschwerpunkte (US) erhoben. Ein Grossteil ist mit bereits festgelegten Massnahmen abgedeckt (vgl. Kap. 9.2.3 und Massnahmenblätter). Die aus der Unfallauswertung ermittelten Schwerpunkte mit hoher Priorität werden zu einem grossen Teil als Eigenleistungen vorgezogen. Im Rahmen einer Wirkungskontrolle wird überprüft, ob die gewählten Verbesserungsmassnahmen sich als effektiv erwiesen haben und ob durch die Verbesserungsmassnahmen keine neue Gefahr entstanden ist.

Aufgrund der obigen Auswertungen werden nur wenige neue Massnahmen ins RGSK 2 bzw. AP 3 aufgenommen. Die Priorität liegt auf der Umsetzung der bereits geplanten Massnahmen aus dem AP 1 und 2, resp. dem RGSK 1.

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

- MIV-S-1.2-e Thun, Sanierung Knoten Frutigenstrasse/Talackerstrasse (US 1003), saniert bis 2016
- MIV-S-1.2-f Spiez, Sanierung Kreisel Thunstrasse/Simmentalstrasse (US 1015), saniert bis 2016
- MIV-S-1.2-h Thun, Sanierung Maulbeerkreisel (Bahnhofstrasse/Aarestrasse) (US 1031)
- MIV-S-1.2-i Thun, Sanierung Kreisel Frutigenstrasse/Seestrasse (US 1036), saniert bis 2014
- MIV-S-1.2-k Thierachern, Sanierung Einmündung Dorfstrasse/Mülimatt (US 1037), san. bis 2017
- MIV-S-1.2-l Thun, Sanierung Kreisel Talackerstrasse/Hohmadstrasse (US 1043)
- MIV-S-1.2-m Thun, Sanierung Bahnhofplatz (US 1044)
- MIV-S-1.2-n Heimberg, Sanierung Einmündung Bernstrasse (im Cheer) (US 1051), san. bis 2016
- MIV-S-1.2-o Thun, Sanierung Kreisel Burgerstrasse/Talackerstrasse ((US 1053)
- MIV-S-1.2-p Thun, Sanierung Einmündung Frutigen-/Seefeldstrasse/Klosestrasse (US 1054)
- MIV-S-1.2-q Thun, Sanierung Kreisel Länggasse/Burgerstrasse (US 1030), saniert bis 2016
- MIV-S-1.2-t Thun, Busspur Gwattstrasse vor Holiday-Kreisel
- MIV-S-1.2-u Hilterfingen, Sanierung Chartreuse-Kreuzung
- MIV-S-1.2-v Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz

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

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

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

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

## 9.4 Wirkungsanalyse und Priorisierung

### 9.4.1 Wirkungsanalyse

Die übergeordneten Zielsetzungen zum AP 3 verpflichten zu einer nachhaltigen Entwicklung. Die Massnahmen sollen zur Erreichung der Ziele und Strategien in Kapitel 7 beitragen:

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

In den folgenden Tabellen werden die Wirkung und die Nachhaltigkeit der einzelnen Massnahmen des AP 3 bewertet:

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



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

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

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

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

Die Massnahmen bewirken eine Verlagerung des Modalsplits vom MIV oder ÖV zum Veloverkehr, da die Verbindungen bezüglich der verträglichen Gestaltung optimiert werden.

Damit können die Nachhaltigkeitsziele durch eine geringere Umweltbelastung (Lärm- und Luftbelastung) und mehr Verkehrssicherheit (sichere Veloverbindungen) erfüllt werden und der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden erhöht sich.

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

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

Damit werden vor allem die Nachhaltigkeitsziele von mehr Verkehrssicherheit erreicht und der Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden verbessert, indem die Wege allgemein optimiert werden. Die Verringerung der Umweltbelastung bezüglich der Lärmbelastung (Strasse), der Luftbelastung sowie der CO2-Emissionen werden unterstützt.

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

Eine detaillierte Wirkungsanalyse der Massnahmen von Siedlung, Landschaft und Verkehr ist auf den jeweiligen Massnahmenblättern aufgeführt.

**9.4.2 Zeithorizont und Priorisierung**

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

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

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

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

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

- S = Neben Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds finanziert werden, sind auch Studien aufgeführt, die als Eigenleistung finanziert werden.
- AP1 bis 2018 = Lesebeispiel: A-Massnahme aus dem 1. Agglomerationsprogramm (2011-2014) mit Umsetzungshorizont bis 2018
- Reifegrad = Der Reifegrad ist für reguläre AP 3-Massnahmen mit Umsetzungshorizont A (2019-2022) und B (2023-2026) ausgewiesen; der Reifegrad von Massnahmen mit z.B. AP 2 bis 2022 ist nicht ausgewiesen.

**A1 (2011 – 2014) + A2 - (2015 - 2018)  
Folgende Massnahmen sind bis 2018 in Umsetzung:**

Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Kosten in Mio.
S-1-a	S-1	Umsetzung regionaler Arbeitszonenpool	AP1 bis 2018	
S-1-e	S-1	Leitfaden zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen		
S-2-b	S-2	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von OPR	AP1 bis 2018	
S-16-a	S-16	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume		
MIV-O-1.1-a	MIV-1.1	Thun, Umgestaltung Allmendstrasse	AP1 bis 2018, Unfallschwerpunkte 1028 + 1029	2.6
MIV-O-1.1-c	MIV-1.1	Thun, Umgestaltung Jungfraustrasse - Stockhornstrasse	AP1 bis 2018, Unfallschwerpunkte 1032 + 1035	1.1
MIV-O-1.1-d	MIV-1.1	Spiez, Umgestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergplatz	AP1 bis 2018	4.3
MIV-O-1.2-a	MIV-1.2	Thun, Burgstrasse Thun (Radstreifen Lauttorstutz)	AP1 bis 2018, Eigenleistung	2.5
MIV-O-2	MIV-2	Thun, Lenkung MIV in die Parkieranlagen der Innenstadt Thun	AP1 bis 2018	2.1
MIV-O-3-a	MIV-3	Agglomeration, Zubringer A6 / Bypass Thun Nord	AP1 bis 2018	145
MIV-O-3-b	MIV-3	Steffisburg, Busbevorzugung Bernstrasse	AP1 bis 2018	in 3-a
MIV-O-3-c	MIV-3	Thun, Busbevorzugung Allmendstrasse	AP1 bis 2018	in 3-a
MIV-O-3-d	MIV-3	Steffisburg, Neuorganisation Bernstrasse	AP1 bis 2018 Unfallschwerpunkte	in 3-a

Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Kosten in Mio.
			1041 + 1046	
MIV-K-4-c	MIV-4	Steffisburg, Stockhornstrasse	AP1 bis 2017	1.1
MIV-O-4-d	MIV-4	Thun, Neues Verkehrsregime und attraktivere Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt-Aarequerungen	AP1 bis 2018/19, Unfallschwerpunkte 1004 + 1047	1.7
MIV-O-4-h	MIV-4	Steffisburg, Umbau Ziegeleikreisel	In Realisierung	1.5
MIV-S-11-a	MIV-11	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Töpferweg		0.1
MIV-S-11-b	MIV-11	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Untere Zugstrasse		0.1
MIV-O-12-a	MIV-12	Thun, Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse	Eigenleistung	0.75
MIV-O-12-b	MIV-12	Thun, Umgestaltung Mönchplatz		1.0
MIV-O-12-c	MIV-12	Thun, Umgestaltung Knoten Waisenhaus/Pestalozzistrasse	Eigenleistung	0.5
MIV-E-13-a	MIV-13	Thun, Erschliessung Ringstrasse	Eigenleistung	6.5
MIV-E-13-b	MIV-13	Thun, Anschluss Ringstrasse West - Allmendstrasse	Eigenleistung	0.9
MIV-E-14-a	MIV-14	Steffisburg, Neue Erschliessung ab Kreisel Glättimühli	Eigenleistung	4.7
MIV-E-14-b	MIV-14	Heimberg, Neue Erschliessung Gewerbegebiet Heimberg Süd	Eigenleistung	3.5
MIV-E-14-c	MIV-14	Steffisburg, Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung	Eigenleistung	1.5
ÖV-Str-4-a	ÖV-4	Agglomeration, Stärkung des öffentl. Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer		offen
LV-N-1-a	LV-1	Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzlingen (Schadau)	AP1 bis 2018	1.7
LV-N-1-b	LV-1	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis	AP1 bis 2018	4.3
LV-N-1-c	LV-1	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Lachen, 2. Etappe	AP1 bis 2018, Eigenleistung	4.5 (1+2 Et.)
LV-N-1-d	LV-1	Thun, Ausbau Unterführung Frutigenstrasse	AP1 bis 2018	3.1
LV-N-2-c	LV-2	Thun, Verbindung Lerchenfeld-Selve (Öffnung Uttigenstrasse)		0.1
LV-N-2-d	LV-2	Thun, Ausbau Unterführung Mittlere Strasse		2.3
LV-N-2-e	LV-2	Thun, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Kasernenstr. - Mönchstr		2.0
LV-N-2-f	LV-2	Thun, Verbesserungen best. Netz, Steffisburg - Thun Lerchenfeld - Uetendorf	Unfallschwerpunkt 1050	2.8
LV-N-2-g	LV-2	Thun, Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend – Uttigen-strasse		2.5
LV-N-2-l	LV-2	Spiez, Verbesserungen Querverbindungen Bahnhofgebiet zur Seebucht		0.5
LV-W-5-a	LV-5	Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - innerhalb der Agglomeration		offen
LV-W-6	LV-6	Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation + Datenerfassung		offen
KM-W-1	KM-1	Agglomeration, Mobilitätsmanagement		2
KM-B-5-a	KM-5	Thun, Velostation beidseitig Bahnhof	AP1 bis 2018	3.0
KM-B-5-b	KM-5	Thun, Abstellplätze regionale Bedeutung (Bahnhof + Innenstadt)	AP1 bis 2018	0.7
KM-B-5-c	KM-5	Spiez, Velostation	AP 1 bis 2017	0.5
KM-W-7	KM-7	Agglomeration, Koordination Güterverkehr	AP1 bis 2018	offen
KM-W-8	KM-8	Bike Sharing; 2. Etappe	Eigenleistung	1.5 (1+2 Et.)
NM-VM-1-d	NM-1	Ausbau Unterführung Frutigenstrasse zur Realisierung einer Busspur	AP1 bis 2018	1.6
NM-VM-1-f	NM-1	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse		0.5
NM-VM-1-g	NM-1	Verkehrsmanagement Allmendstrasse		1.0
NM-VM-1-h	NM-1	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlerestr.		0.5
NM-VM-1-i	NM-1	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer		2.0
NM-VM-1-k	NM-1	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis		0.1

Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Kosten in Mio.
NM-VM-1-l	NM-1	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse		3.0
NM-VM-1-n	NM-1	Verkehrsmanagement Hofstettenstrasse	AP1 bis 2018	0.1

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

Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen	Reife-grad	Kosten in Mio.
MIV-S-1.2-e	MIV-1.2	Thun, Sanierung Knoten Frutigenstrasse/Talackerstrasse	Unfallschwerpunkt 1003		
MIV-S-1.2-f	MIV-1.2	Spiez, Sanierung Kreisel Thunstrasse/Simmentalstrasse	Unfallschwerpunkt 1015		
MIV-S-1.2-i	MIV-1.2	Thun, Sanierung Kreisel Frutigenstrasse/Talackerstrasse	Unfallschwerpunkt 1036		
MIV-S-1.2-n	MIV-1.2	Heimberg, Sanierung Einmündung Bernstrasse (im Cheer)	Unfallschwerpunkt 1051		
MIV-S-1.2-q	MIV-1.2	Thun, Sanierung Kreisel Länggasse/Burgerstrasse	Unfallschwerpunkt 1030		
MIV-K-1.2-r	MIV-1.2	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	bis 2020		2.3
MIV-K-1.2-t	MIV-1.2	Thun, Busspur Gwattstrasse vor Holiday-Kreisel	bis 2019		0.3
MIV-K-1.2-u	MIV-1.2	Hilterfingen, Sanierung Chartreuse-Kreuzung			1.5
MIV-S-1.2-v	MIV-1.2	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz			0.2
MIV-O-1.2-w	MIV-1.2	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos -Autobahnanschluss			2.5

**A - Liste (2019- 2022)**  
**Folgende Massnahmen sind zwischen 2019 und 2022 in Umsetzung:**

Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Reife-grad	Kosten in Mio.	Bemerkungen
S-1-g	S-1	Lebensphasengerechtes Wohnen				AP 3 bis 2022
S-2-a	S-2	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen				AP1 bis 2020
MIV-O-1.2-b	MIV-1.2	Seftigen, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	--		4.0	AP2 bis 2022, Eigenleistung
MIV-O-1.2-c	MIV-1.2	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Unterdorfstrasse	--		2.0	AP2 bis 2022
MIV-O-1.2-d	MIV-1.2	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Oberdorfstrasse	Sehr gut	2	1.0	
MIV-S-1.2-p	MIV-1.2	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstr./ Seefeldstr./ Klosestr.	Sehr gut	2	1.0	Unfallschwerpunkt 1054
MIV-S-1.2-v	MIV-1.2	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	Gut	2	0.8	
MIV-O-4-a	MIV-4	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)-Uetendorf Allmend, Teil Ganderkreisel bis Autobahnanschluss Thun Nord	--		0.75	AP1 bis 2019
MIV-K-4-b	MIV-4	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)-Uetendorf Allmend, Teil Ganderkreisel bis Uetendorf Allmend	Sehr gut	2	3.0	
MIV-O-4-g	MIV-4	Steffisburg, Nachfragelenkung Schwäbis	--		0.4	AP1 bis 2019, Eigenleistung Unfallschwerpunkt 1027
MIV-K-4-i	MIV-4	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	Sehr gut	2	2.3	
MIV-E-13-c	MIV-13	Thun, Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse	Sehr gut	2	0.9	Eigenleistung
ÖV-Str-3-b	ÖV-3	Verbesserung ÖV-Erschliessung Korridor Thun Nordwest-Uetendorf	--		0.5	AP1 bis 2022
ÖV-Str-3-c	ÖV-3	Agglomeration, Neues ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord	--		0.5	AP2-A bis 2022

Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Reife-grad	Kosten in Mio.	Bemerkungen
ÖV-Str-3-d	ÖV-3	Agglomeration, Neues ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Bahnhof Steffisburg - ESP Thun Nord	--		0.5	AP2-A bis 2022
ÖV-Str-3-e	ÖV-3	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd	Sehr gut	1	0.5	
ÖV-Reg-8-a	ÖV-8	Uetendorf, Perronverlängerung (220m lang), Doppelspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend.	Gut	2	36	
LV-N-2-a	LV-2	Uetendorf Allmend (ab Kreisel Autobahnbrücke) - Seftigen	--		1.7	AP2-A bis 2022
LV-N-2-b	LV-2	Hilterfingen, Uferweg Hünibach	Gut	2	0.9	
LV-N-2-h	LV-2	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	Sehr gut	2	2.5	
LV-N-2-i	LV-2	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)	Gut	2	0.2	
LV-N-2-n	LV-2	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos -Autobahnanschluss	Gut	2	2.5	
KM-P-3	KM-3	Agglomeration, Parkierung MIV (inkl. P+R und PP-Bewirtschaftung)	--		1.8	AP2-A bis 2022
KM-B-5-d	KM-5	Richtung Gürbetal, Anlagebündel: Seftigen, Uetendorf, Uetendorf Allmend	--		0.5	AP2-A bis 2022
KM-B-5-e	KM-5	Richtung Konolfingen, Anlagebündel: Schwäbis, Steffisburg, Lädeli, Heimberg	--		0.2	AP2-A bis 2022
KM-B-5-f	KM-5	Spiez /Uttigen, Bahnhöfe	--		0.4	AP2-A bis 2022
KM-B-5-g	KM-5	Thun, Ergänzungen auf Thuner Stadtgebiet zu den Mobilitätsdrehscheiben	--		0.5	AP2-A bis 2022
NM-VM-1-a	NM-1	Busbevorzugung Gander- bis Jumbokreisel	--		0.6	AP1 bis 2019
NM-VM-1-b	NM-1	Busbevorzugung Allmendstrasse	--		1.7	AP1 bis 2019
NM-VM-1-c	NM-1	Busbevorzugung + Dosierung Innenstadt Graben	--		1.4	AP1 bis 2019
NM-VM-1-e	NM-1	Verkehrsmanagement Gwattstr, Frutigenstr. und Seestr.	Sehr gut	2	3.5	
NM-VM-1-o	NM-1	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	--		3.0	AP2-A bis 2022

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

Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Kosten-Nutzen-Verhältnis	Reife-grad	Kosten in Mio.	Bemerkungen
MIV-U-6	MIV-6	Thun, Neue Aarequerung Thun Süd (Grundsatzentscheid)	--	1	offen	
MIV-O-12-d	MIV-12	Thun, Umgestaltung Eigerplatz	Gut	1-2	0.5	
MIV-O-12-e	MIV-12	Thun, Gestaltung Quartierachse Kasernenstrasse	Gut	1-2	0.75	
MIV-E-15-a	MIV-15	Thun, Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstr. - Weststr.	Gut	1-2	9.5	
MIV-O-15-b	MIV-15	Thun, Umgestaltung Buchholzstrasse	Sehr gut	1-2	0.2	Eigenleistung
MIV-O-15-c	MIV-15	Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse	Gut	1-2	2.5	Eigenleistung
ÖV-Reg-3-f	ÖV-3	Agglomeration, Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord	--	1	offen	
ÖV-Reg-8-b	ÖV-8	Seftigen, Perronverlängerung (220m lang)	Gut	1-2	25	
LV-N-2-k	LV-2	Thun, LV-Anbindung regionales Netz im Umfeld des neuen Gebietes Lüssli	Sehr gut	2	1.5	
NM-VM-1-m	NM-1	Verkehrsmanagement Thunstrasse und Goldiwilstrasse	Sehr gut	2	1.0	
NM-VM-1-p	NM-1	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	--		6.5	AP2-A bis 2026

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

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

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

Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen
MIV-S-1.2-h	MIV-1.2	Thun, Sanierung Maulbeerkreisel (Bahnhofstrasse/Aarestrasse)	Unfallschwerpunkt 1031
MIV-S-1.2-l	MIV-1.2	Thun, Sanierung Kreisel Talackerstrasse/Hohmadstrasse	Unfallschwerpunkt 1043
MIV-S-1.2-m	MIV-1.2	Thun, Sanierung Bahnhofplatz	Unfallschwerpunkt 1044
MIV-S-1.2-o	MIV-1.2	Thun, Sanierung Kreisel Burgerstrasse/Talackerstrasse	Unfallschwerpunkt 1053
LV-N-2-m	LV-2	Spiez - Lattigen, Parallelführung zur BLS	Netzlücke Sachplan Veloverkehr

**Massnahmen als Daueraufgaben**

Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzelmassnahme	Bemerkungen
S-1-c	S-1	Gegenseitige Information über Einzonungswünsche, Planungsbericht	D
S-1-d	S-1	Berücksichtigung der Stellungnahme WRT bei Vorprüfung von Einzonungsbegehren	D
S-1-f	S-1	Vermarktung der Wohnregion Thun	D
S-3A	S-3A	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)	D
S-5A	S-5A	Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)	D
S-6A	S-6A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	D
S-7A	S-7A	Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)	D
S-8A	S-8A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)	D
S-9	S-9	Verkehrsintensive Standorte	D
S-10-a	S-10	Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT	D
S-10-b	S-10	Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun	D
S-14A	S-14A	Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	D
S-15A	S-15A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	D
ÖV-1	ÖV-1	Austauschräume, Anbindung Agglomerationen	D

### 9.4.3 Kosten-Nutzen-Verhältnis Verkehrsmassnahmen

Für die Beurteilung der A- und B-Massnahmen im AP 3 wurden die vier Wirksamkeitskriterien sowie der Kostenrahmen in einer Matrix gegenübergestellt. Insgesamt erzielten die verkehrlichen Massnahmen ein äusserst positives Ergebnis: Alle Massnahmen weisen ein gutes bis sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Beim motorisierten Individualverkehr erlangen insbesondere die Massnahmen im Rahmen der Erschliessung des ESP Thun Nord sehr gute Werte. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs positionieren sich die Erschliessungen der ESPs Bahnhof Steffisburg und Thun Nord sowie die neue ÖV-Erschliessung im Süden Thuns in einem sehr positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Ausbau des Bike+Ride-Angebotes schneidet für die Kombinierte Mobilität sehr gut ab. Ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielen die vielen Massnahmen des Verkehrsmanagements Region Thun.

Die Ergebnisse aller Massnahmen mit A- und B-Priorität sind der folgenden Grafik zusammengefasst:

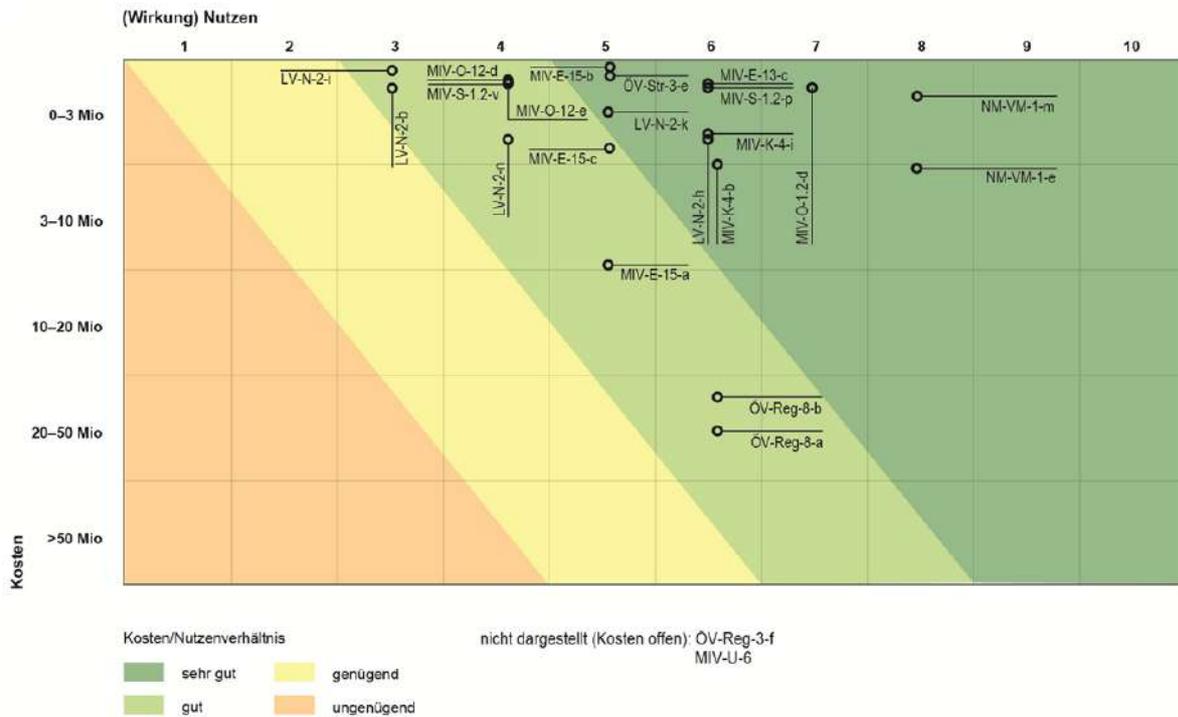


Abbildung 84 Kosten-Nutzen-Verhältnis Verkehrsmassnahmen

### Anhang

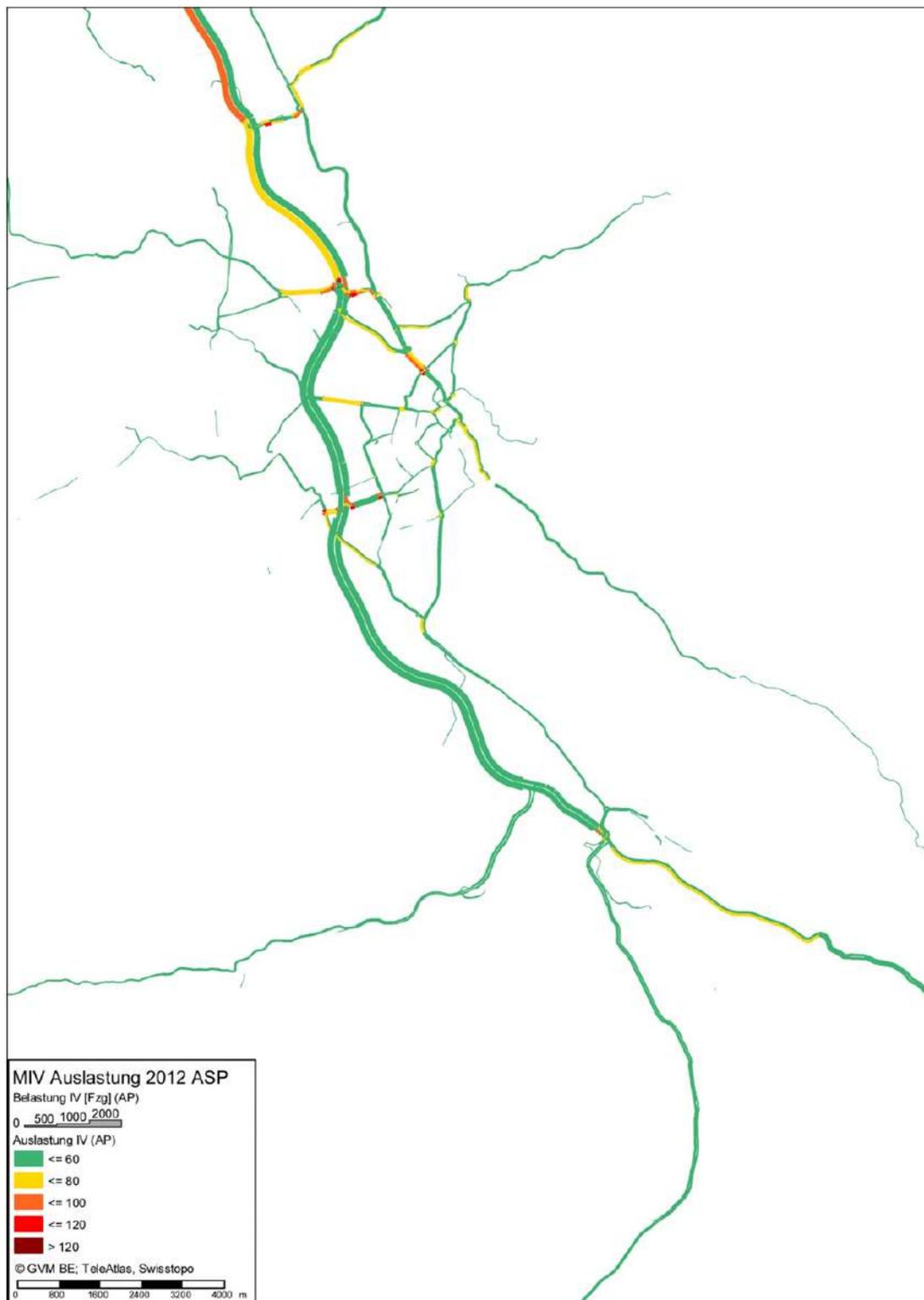


Abbildung 85 Auslastungsplot MIV (Abendspitze 17-18 Uhr, 2012) Quelle: GVM BE 2012, erstellt 04.10.2016

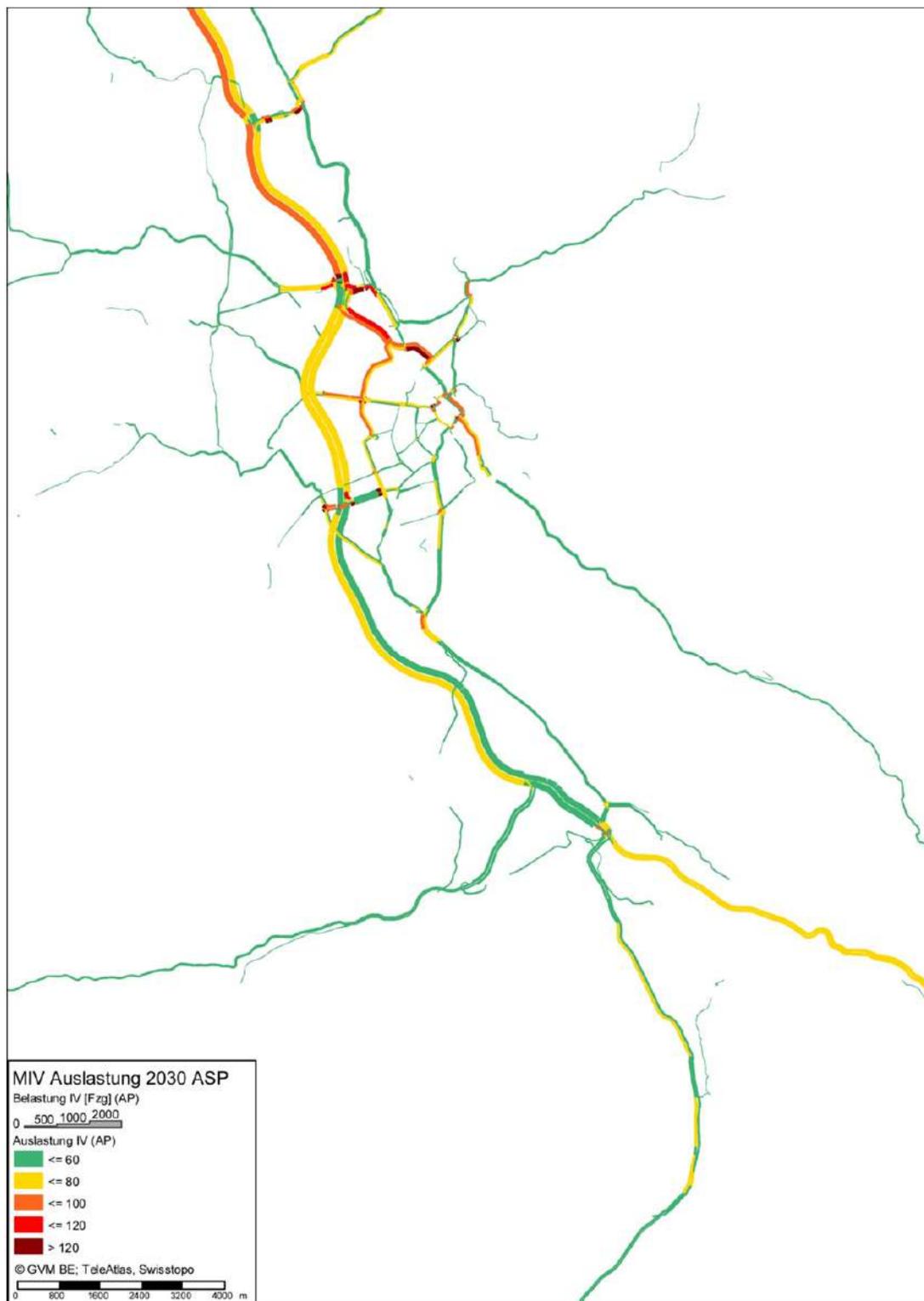


Abbildung 86 Auslastungsplot MIV (Abendspitze 17-18 Uhr, 2030) Quelle: GVM BE 2012, erstellt 04.10.2016

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Organigramm Trägerschaft Agglomerationsprogramm Thun .....	18
Abbildung 2	Grossräumig abgestimmte Entwicklung in mehreren Gebieten.....	21
Abbildung 3	Bypass Thun Nord mit ESP's.....	22
Abbildung 4	Luftbild Bau Bypass Thun Nord mit Aarebrücke .....	23
Abbildung 5	Luftbild Bau Bypass Thun Nord, Anschluss Zubringer A6 .....	23
Abbildung 6	Flankierende Massnahmen Bypass.....	24
Abbildung 7	Verkehrssituation bisher (links) und mit Bypass (rechts) .....	24
Abbildung 8	Luftbild ESP-Perimeter .....	25
Abbildung 9	Richtplankarte ESP Thun Nord.....	26
Abbildung 10	Projekt „Weitsicht“ RUAG .....	27
Abbildung 11	Visualisierung Gewerbepark Raum 5 .....	28
Abbildung 12	Städtebauliches Gesamtkonzept aus Leitbild Landschaft – Siedlung – Verkehr Thun SW.....	29
Abbildung 13	Verkehrsmassnahmen zur Erschliessung des regionalen Entwicklungsgebiets Thun SW.....	30
Abbildung 14	Perimeter und Areale ESP Bahnhof Thun.....	31
Abbildung 15	Stadtanalyse Spiez.....	32
Abbildung 16	Mögliche Buslinienführung Thun; Netz nicht vollständig dargestellt .....	34
Abbildung 17	Statistischer Perimeter des Agglomerationsprogramms .....	35
Abbildung 18	Moränenlandschaft Agglomeration Thun .....	37
Abbildung 19	Charakteristik der Landschaft Agglomeration Thun.....	38
Abbildung 20	Übersicht Agglomerationsraum Thun – Spiez .....	39
Abbildung 21	Siedlungsstruktur im Aaretal.....	40
Abbildung 22	Naturschutzgebiete linke Seeseite .....	40
Abbildung 23	Moränenlandschaft linke Talseite .....	40
Abbildung 24	Rebberg Oberhofen – Längenschachen .....	40
Abbildung 25	Ausschnitt Agglomeration aus dem Landschaftsrichtplan Region TIP, 2008 .....	41
Abbildung 26	Projektgebiet Landschaftsqualität ERT mit Landschaftseinheiten .....	42
Abbildung 27	Fruchtfolgeflächen (braun), Fruchtfolgeflächen in Sport und Freizeitzone (grün) und unbereinigte Zusatzflächen (blau).....	43
Abbildung 28	Lärmsanierungen auf Kantons- und Gemeindestrassen, Stand September 2016 .....	44
Abbildung 29	Räumliche Gliederung Agglomeration Thun .....	46
Abbildung 30	Arealstatistik der Agglomeration Thun nach Standardnomenklatur .....	47
Abbildung 31	Altersverteilung Wirtschaftsraum Thun 2012.....	49
Abbildung 32	Beschäftigungsstruktur Agglomeration Thun nach Beschäftigten (Vollzeitäquivalenz).....	49
Abbildung 33	Beschäftigte (VZÄ) Agglomeration Thun nach Gemeinden 2001 und 2012.....	50
Abbildung 34	Absorption auf dem Wohnungsmarkt 2002 – 2012.....	51
Abbildung 35	Übersicht Baulandreserven .....	52
Abbildung 36	Ausschnitt RGSK-Karte, Quelle: RGSK TOW, Genehmigungsexemplar, Stand 07.11.16 .....	54
Abbildung 37	Legende RGSK-Karte, Quelle: RGSK TOW, Genehmigungsexemplar, Stand 07.11.16 .....	55

Abbildung 38	Beschäftigte in den Güteklassen verschiedener Agglomerationen.....	56
Abbildung 39	Einwohner in den Güteklassen verschiedener Agglomerationen .....	57
Abbildung 40	Vergleich der Dichte in den Kernstädten .....	57
Abbildung 41	Modal Split 1: Verhältnis MIV zu ÖV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen.....	61
Abbildung 42	Modal Split 2: Verhältnis MIV zu ÖV+LV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen..	61
Abbildung 43	Belastung Strassennetz, DTV 2012.....	64
Abbildung 44	Umweltbedingte Belastbarkeit 2012 .....	65
Abbildung 45	Güteklassen ÖV und Einwohner / ha .....	67
Abbildung 46	Güteklassen ÖV und Beschäftigte / ha.....	68
Abbildung 47	Angebotskonzept 2014 – 2017 Soll-Zustand (Angebotsbeschluss März 2013).....	69
Abbildung 48	Entwicklung der Passagierzahlen STI (in Mio.).....	70
Abbildung 49	Vergleich der Fahrgastzahlen pro Werktag alle Linien von STI und Postauto, Stand 2015.....	71
Abbildung 50	Verkehrsqualität MIV/ÖV-Behinderungen – Abendspitze (Stand 2014).....	72
Abbildung 51	Wegdistanzen bis 5 km, Quelle: Mikrozensus 2010 Auswertung für den Kanton Bern.....	73
Abbildung 52	Velonetz Region Alltag und Freizeit .....	74
Abbildung 51	Linke Abb.: Distanzen ausgehend vom Zentrum Thun, Rechte Abb.: Wichtige Ziel- und Quellorte; Potenziale für den Veloverkehr im Alltag .....	75
Abbildung 54	Entwicklungsgebiete entlang der Aare und Thunersee .....	76
Abbildung 55	Vorgehen des Kantons Bern zur Behebung von Unfallschwerpunkten („Black Spot Management“) .....	77
Abbildung 56	Unfallauswertung 2011 - 2013, Knoten und Strecken in der Region mit Handlungsbedarf aufgrund ungenügender Verkehrssicherheit .....	79
Abbildung 57	Bevölkerungsentwicklung 1999-2014 und Prognose 2030 nach Gemeinden.....	82
Abbildung 58	Beschäftigte (VZÄ) 2005, 2012 und Prognose 2030 nach Gemeinden.....	83
Abbildung 59	Zusätzlicher Wohnungsbedarf 2012 – 2032 .....	84
Abbildung 60	Konzeptskizze Gestaltungsstudie Thun .....	87
Abbildung 61	Umweltbedingte Belastbarkeit 2030 .....	89
Abbildung 62	Ausgewählte Querschnitte aus dem Gesamtverkehrsmodell (Bahn) .....	90
Abbildung 63	Zoneneinteilung Binnenverkehr.....	92
Abbildung 64	Binnenverkehr Agglomeration Thun mit Ziel Thun Zentrum (Nachfrage und ÖV-Anteil).....	93
Abbildung 65	Binnenverkehr Agglomeration Thun auf Tangentialverbindungen.....	94
Abbildung 66	Entwicklungsleitbild des Kantons Bern .....	101
Abbildung 67	Entwicklungsleitbild TOW .....	102
Abbildung 68	Räumliches Entwicklungsleitbild der Agglomeration Thun.....	106
Abbildung 69	Skizzenhafte Darstellung der langfristigen Vision des öffentlichen Verkehrs.....	114
Abbildung 70	Verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsmanagement und Controlling .....	115
Abbildung 71	Räumliche Gliederung und Vernetzung des AZ-Pools in Kerngebiet (B), ergänzende Flächen (A, C) und regionale Unterstandorte (E, F) .....	119
Abbildung 72	Umnutzung Emmi / Rex-Areal.....	121
Abbildung 73	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Thun und Umgebung.....	125
Abbildung 74	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Seftigen .....	126
Abbildung 75	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Spiez .....	126
Abbildung 76	Legende Übersicht Vorranggebiete Siedlungserweiterung.....	126

---

Abbildung 77	Parkhaus City Süd Abbildungen 78 Baustelle Parkhaus City Ost.....	132
Abbildung 79	Uferweg Bahnhof – Schadau.....	137
Abbildung 80	Velospot Stadt Thun (Bike-Sharing) .....	138
Abbildung 81	Massnahmen Strasseninfrastruktur .....	142
Abbildung 82	Nachfragelenkung und –beeinflussung.....	143
Abbildung 83	Massnahmen Langsamverkehr .....	147
Abbildung 84	Kosten-Nutzen-Verhältnis Verkehrsmassnahmen .....	160
Abbildung 85	Auslastungsplot MIV (Abendspitze 17-18 Uhr, 2012) .....	161
Abbildung 86	Auslastungsplot MIV (Abendspitze 17-18 Uhr, 2030) .....	162

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Auszug Mitwirkung RGSK.....	19
Tabelle 2	Zuordnung der Agglomerationsgemeinden zu den Raumtypen gemäss kantonalem Raumkonzept .....	47
Tabelle 3	Bevölkerungsentwicklung 1999-2014.....	48
Tabelle 4	Beschäftigungsentwicklung (VZÄ) alle Sektoren 2001-2012 .....	50
Tabelle 5	Unüberbaute Reserven Wohn-, Misch- und Kernzonen und Arbeitszonen in der Agglomeration Thun 2016 .....	52
Tabelle 6	Nutzungsreserven im Bestand in der Agglomeration Thun 2016.....	53
Tabelle 7	Agglomeration im Vergleich .....	56
Tabelle 8	Wegpendler Ende 2011 .....	59
Tabelle 9	Wegpendler Ende 2011. ....	59
Tabelle 10	Reisezeitenvergleich Bahn und MIV, Quelle und Ziel der Fahrt jeweils im Zentrum (2016) .....	60
Tabelle 11	Massgebende Bevölkerungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan 2030 .....	81
Tabelle 12	Bevölkerungsprognose 2030 Agglomeration Thun .....	81
Tabelle 13	Prognose Erwerbstätige 2012-2030 .....	83
Tabelle 14	Wohnbaulandbedarf Agglomeration Thun.....	84
Tabelle 15	Zielwerte Agglomeration Thun .....	105
Tabelle 16	Gliederung nach Verkehrsträgern .....	111
Tabelle 17	Übersicht Massnahmen Siedlung und Landschaft.....	117
Tabelle 18	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete.....	121
Tabelle 19	Übersicht Wohnschwerpunkte .....	122
Tabelle 20	Übersicht Arbeitsschwerpunkte .....	122
Tabelle 21	Übersicht Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen.....	124
Tabelle 22	Übersicht Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten.....	127
Tabelle 23	Übersicht Massnahmen Verkehr .....	129
Tabelle 24	Übersicht flankierende Massnahmen Bypass Thun Nord.....	130
Tabelle 25	Übersicht Massnahmen Verkehrsverträglichkeit .....	131
Tabelle 26	Übersicht Massnahmen Arealerschliessung.....	132
Tabelle 27	Übersicht Massnahmen Verkehrsmanagement und ÖV-Bevorzugung .....	134
Tabelle 28	Übersicht Massnahmen Stärkung öffentlicher Agglomerationsverkehr .....	135
Tabelle 29	Übersicht Massnahmen Stärkung Langsam- und Veloverkehr .....	137

## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
AP	Agglomerationsprogramm
Art.	Artikel
BauG	Baugesetz Kt. Bern
BauV	Bauverordnung Kt. Bern
BE	Kanton Bern
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLS	Bern Lötschberg Simplon Bahn
BSM	Black Spot Management (Umgang/Behebung Unfallschwerpunkte)
CH	Schweiz
EGK	Erschliessungsgüteklassen
ERT	Entwicklungsraum Thun
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgefläche
FVM	Fachstelle Verkehrsmanagement Kt. Bern
GIS	Geographisches Informationssystem
GVM	Gesamtverkehrsmodell
ha	Hektare
IHG	Bundesgesetz über Investitionshilfe für Berggebiete
KM	Kombinierte Mobilität
LA	Landschaft
LRP	Landschaftsrichtplan
LV	Langsamverkehr
m.ü.M.	Meter über Meer
max.	maximal
MIV	motorisierter Individualverkehr
NHG	Natur- und Heimatschutzgesetz
NSG	Bundesgesetz über die Nationalstrassen
OIK	Oberingenieurkreis (Tiefbauamt Kanton Bern)
ÖQV	Ökoqualitätsverordnung
ÖV	öffentlicher Verkehr
RK	Regionalkonferenz
RPG	Raumplanungsgesetz
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
RWK	Regionale Wirtschaftskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahn
seco	Staatsekretariat für Wirtschaft
STI	Verkehrsbetriebe Region Thun
Tab.	Tabelle
TBA	Tiefbauamt Kanton Bern
TBA FS VM	TBA-Fachstelle Verkehrsmanagement
TIP	Thun-InnertPort

VBS	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
ViV-Standorte	Verkehrsintensives Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement
WRT	Wirtschaftsraum Thun
ZöN	Zone für öffentliche Nutzung