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 Ziorjen
Inhaltsverzeichnis

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

3.5 Entwicklungen im öffentlichen Verkehr ............................................................... 34

4 Analyse IST-Zustand ............................................................................................... 35
  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 Wohnungsbau und -markt ............................................................................. 51
    4.4.8 Baulandreserven und Verdichtungspotentiale ............................................... 52
    4.4.9 Entwicklungsschwerpunkte ............................................................................ 53
    4.4.10 Verkehrsträgerintensive 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 Strassenverkehrs ......................... 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

5 Analyse Referenzzustand 2030 .............................................................................. 81
  5.1 Entwicklungstrends ............................................................................................. 81
    5.1.1 Bevölkerungsentwicklung bis 2030 ................................................................. 81
    5.1.2 Entwicklung Beschäftigten 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

6  **SWOT-Analyse und Handlungsbedarf** ................................................................................................. 97
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

7  **Strategie** .................................................................................................................................................. 101
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

8  **Umsetzungsreporting** .............................................................................................................................. 116
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

9 Massnahmen .......................................................................................................................... 139
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 Verkehrmassnahmen ............................................................... 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.


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

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 Verkehrinfrastrukturen, insbesondere auf den Innenstädterquerungen 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 Agglomerationszeit...
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 Unfall schwerpunkte und Schwachstellen im Strassenetz der Agglomeration hat aufgezeigt, wo noch Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit und -verträglichkeit bestehen.


**Analyse Referenzzustand 2030**


**SWOT-Analyse und Handlungsbedarf**


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 über nimmt 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.


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 dem optimalen Modalsplit und sicherem 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.


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 Umwälzbarkeiten 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.


Massnahmen


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 Agglomeratio-
onen nicht mehr in der Lage waren, ihre Herausforderungen (z.B. Stadtfliucht, Suburbanisierung, Zersiedelung, Verkehrs- und Umweltprobleme etc.) im Alleingang zu lösen. Gleichzeitig kam eine Expertengruppe des Bun-
desrats zum Schluss, dass das hohe Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen nur bewältigt werden kann, wenn der Bund die Projekte der Kantone und Gemeinden vermehrt unterstützt.


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, gleichzei-
tig mit der neu erarbeiteten Politik für die ländlichen Räume und Berggebiete, durch den Bundesrat verab-
schiedet. Mit verschiedenen Massnahmen sollen Städte, ländliche Räume und Berggebiete beim Vorantreiben einer kohärenteren Raumentwicklung unterstützt werden. Von grosser Bedeutung ist die unbefristete Weiter-
führung 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 Natio-
nalstrassennetz, die Fertigstellung des Netzes, Verkehrsinfrastrukturen in Städten sowie Hauptstrassen in Berg-

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


1.2 Rechtlicher Rahmen des Agglomerationsprogramms

1.2.1 Infrastrukturfonds und Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs fonds


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


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;

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


Das revidierte RPG definiert neu in Artikel 8a die Mindestinhalte der kantonalen Richtpläne im Bereich Siedlung. Gefordert sind Festlegungen zu:
- Grösse und Verteilung der Siedlungsfäche sowie regionale Abstimmung ihrer Erweiterungen
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen
- Sicherstellung der Bauzondimensionierung 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 dienten:

1.3.1 Nationale Grundlagen

Strategische Entwicklungsprogramme (STEP) Ausbauschritte 2025 und 2030

Mit dem Bundesbeschluss über den Bahn-Ausbauschritt 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 Bahnninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes. Der Bundesrat wird 2017 die Vernehmlassungsvorlage


Erneuerung A6 Rubigen – Thun – Spiez (RUTS)

1.3.2 Kantonale Grundlagen

Richtplan 2030 Kanton Bern (2015)


Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (2008)
Strassennetzplan 2014-2029
Das kantonseigene Netz umfasst über 2'100 km Strassen sowie zahlreiche Kunstbauten wie Brücken, Tunnels oder Niveauübergänge. Das Kantonstrassennetz ergänzt das Nationalstrassennetz und stellt die Grundschliessung 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)

Velokonzept Thun-Nord (2012)

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 behördenerfordlich. 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 Einzonen 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 Ortsplanungsrevisionen bereits positiv auf die Siedlungsentwicklung ausgewirkt.


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)
Ab 2016 werden die aufgrund der neuen Grundlagen notwendigen Anpassungen am Landschaftsrichtplan vorgenommen (z.B. Erweiterung um die Gemeinden Burgistein, Gürzelen, 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 behörderverbindliches 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-

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


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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Anliegen</th>
<th>Weiterbehandlung im AP V+S / RGSK TOW</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Anpassung der Bevölkerungs- und Beschäftigungslaufpläne an die Vorgaben des kantonalen Richtplans</td>
<td>Die Prognosen zur zukünftigen Entwicklung werden an die Zahlen aus dem im September 2015 vom Regierungsrat beschlossenen Richtplan 2030 angepasst.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.

3 Grossräumige Entwicklung


Abbildung 2 Grossräumig abgestimmte Entwicklung in mehreren Gebieten, Quelle: Metron, 2016
3.1 Entwicklungen in Thun Nord

3.1.1 Bypass Thun Nord


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

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
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.


Abbildung 8  Luftbild ESP-Perimeter, 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.


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 Baufeld ein Bürohochhaus für ca. 1'000 Arbeitsplätze realisieren. Teile davon werden durch die RUAG selber genutzt. Ein weiteres Baufeld wird durch die armasuisse im Herbst 2016 ausgeschrieben.
3.1.3 ESP Bahnhof Steffisburg


### 3.1.4 Entwicklungen Ortskern Steffisburg

3.2 Entwicklung in Thun Süd-West

3.2.1 Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd


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


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


3.3 Entwicklungen im Zentrum

3.3.1 ESP Bahnhof Thun


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

3.3.2 Regionales Entwicklungsgebiet Bahnhof Thun West

3.4 Entwicklungen Spiez

3.4.1 Umgestaltungen im Ortskern


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.

3.5 Entwicklungen im öffentlichen Verkehr


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

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)


Regionale Verkehrskonferenz (RVK) Oberland-West

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 Thunesees 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 Thunesees und der urban gefasste Flusslauf der Aare.
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.


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:


- Die Lage von Thun am Seeufer 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.

4.3 Landschaftsstruktur und Umweltsituation

4.3.1 Landschafts- und Freiraumstruktur


Bedeutungsvoll ist die stark durchgrünnte 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 zusammenhängende wirksame Landschaft erhalten bleiben, die als siedlungstrennende Zäsur bleiben soll.

4.3.2 Landschaftsschutz und -planung

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.


Landschaftsqualität


Aufgrund der Vorgaben des BLW und unter Einbezug der Erfahrungen aus der Umsetzung der ÖQV hat die Abteilung Naturförderung des Amts 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.

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 revi- dierten kantonalen Richtplan stark begrenzt (Massnahmenblatt A_06). FFF dürfen nur noch in seltenen Aus- nahmen 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 Infrastruk- turvorhaben, prioritäre Siedlungsentwicklungen von kantonaer 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 Bauzo- nen mit FFF-Qualität, die Aufwertung von degradierten Landwirtschaftsböden zu FFF und die Bezeich- nung von neuen Flächen mit FFF-Qualität (ausserhalb des Inventars).

Durch die neuen Vorgaben wird die Möglichkeit für Neueinzonungen in der Agglomeration Thun stark einge- schränkt. Das Siedlungsgebiet ist praktisch vollumfänglich von FFF umgeben. Sogar vollständig von Bauzon- en 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 aus- geschieden ist und zu militärischen Zwecken sowie als Naherholungsgebiet genutzt wird.

Abbildung 27 Fruchtfolgeflächen (braun), Fruchtfolgeflächen in Sport und Freizeitzonen (grün) und unbereinigte Zusatz- flächen (blau), Quelle: Geoportal des Kantons Bern, 2016
4.3.5 Umweltsituation

Lärmbelastung


Abbildung 28 Lärmsanierungen auf Kantons- und Gemeindestrassen, Stand September 2016, Quelle: OIK I, OIK II, Stadt Thun, Aufbereitung Karte durch ALPGIS AG
Luftschaedstoffbelastung
Zur Luftschaedstoffbelastung liegen aus der Agglomeration Thun keine Messungen vor. Die Agglomeration verfuegt jedoch kaum uber Schwerindustriebetriebe. Insofern konzentriert sich die Belastungsspitze hauptsachlich auf die Gebiete entlang den Hauptverkehrsachsen des MIV.
4.4 Siedlung

4.4.1 Räumliche Gliederung der Agglomeration


Abbildung 29  Räumliche Gliederung Agglomeration Thun, Quelle: ALPGIS AG

<table>
<thead>
<tr>
<th>Raumtyp gemäss kantonalem Raumkonzept</th>
<th>Gemeinden Agglomeration Thun</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Zentren 1. und 2. Stufe</td>
<td>Thun</td>
</tr>
<tr>
<td>Urbane Kerngebiete der Agglomerationen</td>
<td>Heimberg, Steffisburg, Spiez</td>
</tr>
<tr>
<td>Zentren 3. Stufe ausserhalb der urbanen Kerngebiete und Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen (Z34)</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen sowie regionale Tourismuszentren 4. Stufe</td>
<td>Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Uetendorf, Uttigen</td>
</tr>
<tr>
<td>Zentrumsnähe ländliche Gebiete</td>
<td>Thierachern</td>
</tr>
<tr>
<td>Hügel- und Berggebiete</td>
<td>-</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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**


![Arealstatistik der Agglomeration Thun nach Standardnomenklatur](image)

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


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

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


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.

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 Vollzeitaquivalenz entspricht. Der Landwirtschaftssektor kommt mit 517 VZÄ noch auf 1.4% Anteil.

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


4.4.7 Wohnungsbestand und –markt

### 4.4.8 Baulandreserven und Verdichtungspotentiale

**Baulandreserven**


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

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

*Quelle: AGR 2016*


![Abbildung 35: Übersicht Baulandreserven, Quelle: Geoportal des Kantons Bern](image-url)
Verdichtungspotentiale


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

Tabelle 6  Nutzungssreserven 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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Thun</td>
<td>94'700</td>
<td>300</td>
<td>33</td>
<td>63%</td>
<td>480</td>
</tr>
<tr>
<td>Biel - Bienne</td>
<td>92'800</td>
<td>270</td>
<td>40</td>
<td>69%</td>
<td>458</td>
</tr>
<tr>
<td>Chur</td>
<td>69'300</td>
<td>345</td>
<td>40</td>
<td>61%</td>
<td>481</td>
</tr>
<tr>
<td>Fribourg</td>
<td>103'000</td>
<td>389</td>
<td>27</td>
<td>74%</td>
<td>500</td>
</tr>
<tr>
<td>Aarau</td>
<td>86'400</td>
<td>346</td>
<td>29</td>
<td>72%</td>
<td>522</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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


Um die Abstimmung zwischen Siedlung und ÖV-Angebot der Agglomeration Thun mit anderen Agglomeratien 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.

![Graphik Beschäftigte in den Güteklassen verschiedener Agglomerationen (2014)](image)

Abbildung 38 Beschäftigte in den Güteklassen verschiedener Agglomerationen (Stand Güteklassen: 2013/14, Beschäftigte: Statistik der Unternehmensstruktur STATENT, 12.2012)
Die Auswertung zeigt:
- Rund 80 % der Beschäftigten sind heute mindestens in der Gütekasse C erschlossen.
- Rund 71 % der Bevölkerung sind heute mindestens in der Gütekasse C erschlossen.
- Die Anzahl Einwohnerinnen und Einwohner innerhalb der Gütekasse 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.

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 Schieffahrt nutzen, sich stark kreuzen. Der Bahnhofplatz und die Perronzugänge sind in Spitzenzeiten durch diese gegenläufigen Ströme stark belastet.


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).

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 Verkehrsteile) folgende Schlussfolgerungen ziehen:

- An zweiter Stelle steht die Stadt Bern mit rund 20%.
- An dritter Stelle steht jeweils eine andere Agglomerationsgemeinde

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

Tabelle 8: Wegpendler Ende 2011 (alle Verkehrsteile; 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 %)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Quellgemeinde</th>
<th>Hilterfingen</th>
<th>Bern</th>
<th>Oberhofen</th>
<th>Thun</th>
<th>Sigriswil</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hilterfingen</td>
<td>21.0%</td>
<td>35.8%</td>
<td>8.2%</td>
<td>3.0%</td>
<td>2.0%</td>
</tr>
<tr>
<td>Oberhofen</td>
<td>16.7%</td>
<td>35.3%</td>
<td>5.9%</td>
<td>4.3%</td>
<td>4.7%</td>
</tr>
<tr>
<td>Sigriswil</td>
<td>14.2%</td>
<td>36.5%</td>
<td>5.5%</td>
<td>2.5%</td>
<td>2.8%</td>
</tr>
</tbody>
</table>


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 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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehrsmittel</th>
<th>Fahrzeit [min]</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Thun - Bern</td>
</tr>
<tr>
<td>IC / IR / RE</td>
<td>18 - 21</td>
</tr>
<tr>
<td>S1 Aaretal</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>S44 Gürbetal</td>
<td>41</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV</td>
<td>29</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 10 Reisezeitenvergleich Bahn und MIV, Quelle und Ziel der Fahrt jeweils im Zentrum (2016)
Verkehrsträgerübergreifende Erkenntnisse in der Stadt Thun


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


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


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. flexibilere Arbeitszeiten, Home Office). Diese bereits 2007 festgestellte Entwicklung hält bis heute an.


Belastung Strassenetz

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

- hohe Belastung des Basisstrassennetzes im Stadtzentrum von Thun und auf den Zubringerrächen
- 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-

- 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


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 Verkehrs-
zunahme an den bereits neuralgischen Stellen leicht verschärft (Bsp. Zugang zur Innenstadt im Bereich Lautiorkreisel/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“ (Fruittenstrasse Thun; Mittelzone Marktgasse Innenstadt, Abschnitt Sternenplatz – Guisanplatz; Allmendstrasse, Abschnitt Guisanplatz bis Unterführung; Bahnhofplatz und Bahnhofstrasse Thun; Glockentalstrasse und Unterdorfstrasse bis Zelgrasse 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)

Abbildung 45  Güteklassen ÖV und Einwohner / ha
Abbildung 46 Güteklassen ÖV und Beschäftigte / ha
Verkehrsangebot ÖV – Angebotskonzept Bahn und Bus 2014-2017


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


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


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


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

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.
- sich bei den Regionalbuslinien nur die Linien 21, 25 und 31 von den restlichen, teilweise schwach ausgelasteten Linien abheben.
Verkehrsträgerübergreifende Behinderung

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

Abbildung 50 Verkehrsqualität MIV/ÖV-Behinderungen – Abendspitze (Stand 2014)
und den Zufahrtsachsen (Seestrasse, Frutigenstrasse, Aarestrasse, Hofstettenstrasse) treten zunehmend größere gegenseitige Behinderungen von MIV und ÖV auf, was die Fahrplanstabilität des ÖV stark einschränkt.


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]
Das Velokonzept Thun Nord (Februar 2012) bestätigte die grosse Wichtigkeit vom Ausbau des Rückgrats als Längsverbindung zwischen Thun (ab Schadaugebiet, Selve, Kleine Allmend, Lerchenfeld) nach Uetendorf Allmend bis nach Uttigen für die Agglomeration. In Projektierung ist die erste Etappe des Teilstückes 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 Netzwerkränder für den Alltagsveloverkehr zu beheben, z.B. Veloführung an Knoten, Unterbrüche Velostreifenmarkierung, Engstellen.

**Fussverkehr**


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


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


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.


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-

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.

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

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.

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

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

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Heimberg</td>
<td>UK</td>
<td>+11 %</td>
<td>6'631</td>
<td>7'360</td>
<td>+ 729</td>
</tr>
<tr>
<td>Hilterfingen</td>
<td>AG</td>
<td>+8 %</td>
<td>4'049</td>
<td>4'373</td>
<td>+ 324</td>
</tr>
<tr>
<td>Oberhofen</td>
<td>AG</td>
<td>+8 %</td>
<td>2'390</td>
<td>2'581</td>
<td>+ 191</td>
</tr>
<tr>
<td>Seftigen</td>
<td>AG</td>
<td>+8 %</td>
<td>2'188</td>
<td>2'363</td>
<td>+ 175</td>
</tr>
<tr>
<td>Spiez</td>
<td>UK</td>
<td>+11 %</td>
<td>12'555</td>
<td>13'936</td>
<td>+ 1'381</td>
</tr>
<tr>
<td>Steffisburg</td>
<td>UK</td>
<td>+11 %</td>
<td>15'703</td>
<td>17'430</td>
<td>+ 1'727</td>
</tr>
<tr>
<td>Thierachern</td>
<td>ZL</td>
<td>+4 %</td>
<td>2'458</td>
<td>2'556</td>
<td>+ 98</td>
</tr>
<tr>
<td>Thun</td>
<td>Z</td>
<td>+12 %</td>
<td>43'303</td>
<td>48'499</td>
<td>+ 5'196</td>
</tr>
<tr>
<td>Uetendorf</td>
<td>AG</td>
<td>+8 %</td>
<td>6'008</td>
<td>6'489</td>
<td>+ 481</td>
</tr>
<tr>
<td>Uttigen</td>
<td>AG</td>
<td>+8 %</td>
<td>1'901</td>
<td>2'053</td>
<td>+ 152</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td></td>
<td><strong>+10.8 %</strong></td>
<td><strong>97'186</strong></td>
<td><strong>107'640</strong></td>
<td><strong>+10'454</strong></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 12 Bevölkerungsprognose 2030 Agglomeration Thun
Gemäß dem Zusammenzug der Strukturdaten aus dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern\(^1\) 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.

\[\text{Abbildung 57 Bevölkerungsentwicklung 1999-2014 und Prognose 2030 nach Gemeinden}\]

\(^1\) 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.

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

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


<table>
<thead>
<tr>
<th>Gemeinde</th>
<th>WBB theoretisch (ha)</th>
<th>Dichte-richtwert (RN/ha)</th>
<th>Dichte effektiv (RN/ha)</th>
<th>Unbebaute Bauzonen WMK (ha)</th>
<th>Innenreserven Bestand (ha)</th>
<th>WBB effektiv (ha)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Heimberg</td>
<td>10.1</td>
<td>85</td>
<td>90</td>
<td>5.0</td>
<td>16.6</td>
<td>5.1</td>
</tr>
<tr>
<td>Hilterfingen</td>
<td>4.5</td>
<td>53</td>
<td>52</td>
<td>10.2</td>
<td>0.4</td>
<td>9.0</td>
</tr>
<tr>
<td>Oberhofen</td>
<td>3.8</td>
<td>53</td>
<td>64</td>
<td>5.3</td>
<td>3.6</td>
<td>3.4</td>
</tr>
<tr>
<td>Steffisburg</td>
<td>22.7</td>
<td>85</td>
<td>83</td>
<td>8.6</td>
<td>38.1</td>
<td>14.0</td>
</tr>
<tr>
<td>Thierachern</td>
<td>2.8</td>
<td>39</td>
<td>58</td>
<td>3.8</td>
<td>6.8</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Thun</td>
<td>46.1</td>
<td>158</td>
<td>105</td>
<td>23.7</td>
<td>98.0</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Uetendorf</td>
<td>10.0</td>
<td>53</td>
<td>62</td>
<td>4.6</td>
<td>21.6</td>
<td>5.4</td>
</tr>
<tr>
<td>Uttigen</td>
<td>3.2</td>
<td>53</td>
<td>54</td>
<td>3.6</td>
<td>9.9</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Total</strong></td>
<td><strong>129.9</strong></td>
<td></td>
<td><strong>79.1</strong></td>
<td><strong>284.7</strong></td>
<td><strong>27.9</strong></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 14 Wohnbaulandbedarf Agglomeration Thun
Quelle: AGR 2016

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


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


5.1.5 Zunahme Mobilität Schweizerischer Personenverkehr


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


5.2.2 Wachstum nach innen


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


Weitere Gebiete, die unter starkem Erholungsdruck stehen, sind die See- und Flusssüfer entlang des Thursees, 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.


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 Zulg 18'300 / 20'400)
- Bernstrasse nördlich Zubringer (16'200 / 20'200)
- Bernstrasse südlich Zubringer (27'200 / 20'300)
- neue Bernstrasse (- / 14'100)
- Stockhornstrasse (7'300 / 12'900)
- Schwäbisstrasse, westlich Kirchfeldstrasse (8'600 / 2'400)
- Burgstrasse, südlich Krankenhaustrasse (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 Pestallozstrasse (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 Verkehrsprednose 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 Attraktivitätsteigerung 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 innersiedennahen 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**

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
Veränderung ein strassengebundenen der Im Abgabe auf der Hofstettenstrasse bis zur Gemeindegrenze Hilterfingen mit beidseitigen Radstreifen positiv aus.

Im Gesamtverkehrsmodell 2030 ist das Verkehrsmanagement nicht explizit berücksichtigt. In der Agglomerationsprogramm Thun wird unter der Federführung des ÖIK 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


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 Bahnanlage), 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:
- Im S-Bahnverkehr sind keine durchgehenden Taktverdichtungen geplant
- Zusätzliche Verdichtungen/Zusatzzüge in den Hauptverkehrzeiten 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.


**Binnenverkehr Agglomeration Thun**


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 verteilten sich nach Erhebung STI folgendermassen:

- 40% Umsteiger auf die Bahn
- 25% Umsteiger auf den Bus
- 35% Reisende ohne Umstieg
Abbildung 65  Binnenverkehr Agglomeration Thun auf Tangentialverbindungen; Quelle ÖV-Konzept Stadt Thun, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, 2014


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


- 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


Wachstumsgrenze im Strassenraum


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.

6 SWOT-Analyse und Handlungsbedarf

6.1 SWOT-Analyse

Stärken
- 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 Beschäftigungsdichte 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 Innenstadtkergerungen, den Zugangsachsen zur Innenstadt sowie des Bahnhoftums in den Spitzenzeiten
- Behinderungen des strassengebundenen ÖV’s im Raum Thun in den Spitzenzeiten
- Lücken in der ÖV-Erschliessung in den Räumen Thun Nord, rechtens Thuneseufer 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
- Netzwiderstände für den Alltagsveloverkehr (an Knoten, Unterbrüche Velostreifenmarkierung, Engstellen etc.)
Chancen
- Positive Bevölkerungsentwicklung
- Gute Erreichbarkeit dank übergeordneter Verkehrerschliessung (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
- Gemeindeendenken 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


Diese anspruchsvollen Aufgaben sind für die Gemeinden alleine nicht zu bewältigen. Sie erfordern eine optimale Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationsentwicklung. Die überkommunalen Abstimmung ist weiter zu vertiefen, insbesondere auf der Ebene der konkreten Umsetzung. Gefragt sind Modelle zum überkommunalen Lasten- und Nutzenausgleich 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 bevorraten, sowie eine integrative Betrachtung der Mobilitätsbedürfnisse und -anforderungen in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Eine qualitativvolle 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.


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


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

Anhand der Einteilung der Gemeinden in die verschiedenen Raumtypen wird die Verteilung des künftigen Baulandbedarfs Wohnen vorgenomen. 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


7.2 Zielsetzungen für die Agglomeration Thun

7.2.1 Entwicklungsziele

Doppelfunktion der Agglomeration Thun


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

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

Komplementäre Entwicklung in den ländlichen Räumen

Effizientes und funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem
Das schiebengebundene 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 Veloerfolgs.


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

Nachhaltige Projekte und Planungen

7.2.2 Zielsetzungen zu MOCA-Indikatoren

Die übergeordneten Zielsetzungen werden mit vier Indikatoren überprüft:
Indikatoren
- Modal Split: MIV-Anteil aller Verkehrszwecke, gemessen an der Tagesdistanz nach Wohnort
- Beschäftigte nach öV-Güteklassen
- Einwohner nach öV-Güteklassen
- Unfälle

Zielsetzungen für Agglomerationsprogramm Thun

<table>
<thead>
<tr>
<th>Indikator</th>
<th>Ist 2010</th>
<th>Ziel 2030 qualitativ</th>
<th>quantitativ</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Modal Split</td>
<td>56.8%</td>
<td>In der Agglomerationsregion Thun besteht ein effizientes und funktionstüchtiges Netzwerkverkehrssystem. Die Förderung der umweltverträglichen Mobilität (LV, ÖV) wird u.a. durch das Schließen von Netzlöcken und die Bereitstellung der notwendigen Velo-Infrastruktur und eines attraktiven ÖV-Angebotes erzielt.</td>
<td>Mind. Ist-Wert halten; besser 52%</td>
</tr>
<tr>
<td>Beschäftigte nach öV-Güteklassen (2.1A)</td>
<td>48'274 Beschäftigte GK A: 24.4% GK B: 30.8% GK C: 25.2% GK D: 11.3% Ohne GK: 8.3%</td>
<td>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.</td>
<td>Mind. Ist-Werte halten, besser GK A: 30.0% GK B: 33.0% GK C: 25.0% GK D: 7% Ohne GK: 5%</td>
</tr>
<tr>
<td>Einwohner nach öV-Güteklassen (2.1B)</td>
<td>96'190 Einwohner GK A: 8.2% GK B: 35.1% GK C: 27.8% GK D: 18.9% Ohne GK: 10.0%</td>
<td>Der Fokus der Siedlungsentwicklung liegt an zentralen, gut mit Diensten ausgestatteten und mit öV optimal erschlossenen Lagen. Eine Siedlungsentwicklung nach innen sowie ein umfassendes Verkehrsmanagement und betriebliche Optimierungen (Taktverfeinerungen, Linienoptimierungen) erzielen eine Erhöhung eines Großteils der Siedlungsmacht mit der Güteklassen B/C.</td>
<td>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%</td>
</tr>
<tr>
<td>Unfälle (3.1)</td>
<td>306 Verunfaltes entspricht 3.2 Verunfalte pro 1'000 Einwohner</td>
<td>Verstetigung des Verkehrs; Sanierung von Unfallwachspunkten</td>
<td>≤ 2.5 Verunfalte pro 1'000 Einwohner</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

7.3 Zukunftsbild (Räumliches Entwicklungsleitbild Agglomeration Thun)

Abbildung 68 Räumliches Entwicklungsleitbild der Agglomeration Thun, Quelle: Matthias Wehrlin / ALPGIS AG, 2016
7.4 Teilstrategie Siedlung und Landschaft

7.4.1 Zentralitätsstruktur


7.4.2 Zukünftige Struktur des Siedlungsgebiets


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 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.

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


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 Verkehrsaufkommen innerhalb des Siedlungsgebietes verträglich gestalten


<table>
<thead>
<tr>
<th>Verkehr vermeiden</th>
<th>Verkehr verlagern</th>
<th>Verkehr verträglich gestalten</th>
</tr>
</thead>
</table>
7.5.2 Struktur des künftigen Strassennetzes

Integration des motorisierten Verkehrs

Die Struktur des künftigen Strassen netzes 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.


Mit einem umfassenden Verkehrsmangement 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.


Integration des Fuss- und Veloverkehrs


<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabelle 16</th>
<th>Gliederung nach Verkehrsträgern</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>- Schließen von Netzlücken</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Etablieren von attraktiven Freizeit-Fahrradnetz en</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Förderung von E-Bike</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Kombinierte Mobilität</strong> als Alternative zum MIV:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Verknüpfen der Systeme (B+R, P+R)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Fördern von Angeboten wie:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Carsharing/Bike Sharing/Carpooling</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Verbesserte Taxidienste</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- -Attractive Umsteigeorte</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Nachfragebeeinflussung</strong>:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Veranstaltungen etc.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Mobilitätsdienstleistungsorte</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Produktenentwicklung</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>- Marketing/Kommunikation/Informati on</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
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


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


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

In der Stadt Thun werden zusätzliche Bahnhaltestellen 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**


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**


**Stadtbahn / S-Bahn**

Aus Sicht der Wohnqualität und Sicherheit und auch aufgrund der zu geringen Kapazitäten auf der Schiene bei einem Vollausbau des Lütschberg-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:

- Dürenast / Strättlingen (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.


Abbildung 70 Verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätsmanagement und Controlling
8 Umsetzungsreporting

8.1 Ziele, Vorgehen und Aufbau


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 beiliegend, 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.


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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Thema</th>
<th>Massnahme</th>
<th>Federführung</th>
<th>Massnahme-Nr.</th>
<th>ARE-Code</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Koordination Orts- und Siedlungsplanung</td>
<td>Koordination Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile</td>
<td>ERT</td>
<td>S2</td>
<td>S1</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Koordination Ortsplanung Gemeinden</td>
<td>Ortsplanung Gemeinden</td>
<td>ERT</td>
<td>S3</td>
<td>S2</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Siedlungsentwicklung nach innen</td>
<td>Verdichtung</td>
<td>ERT</td>
<td>S4</td>
<td>S3</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Umstrukturierungsgebiete Gemeinden</td>
<td>Gemeinden</td>
<td>S4a</td>
<td>0942.2.075</td>
<td>s. sep. Liste xyz</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Wohnschwerpunkte Gemeinden</td>
<td>Gemeinden</td>
<td>S5a</td>
<td>0942.2.077</td>
<td>s. sep. Liste xyz</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Arbeitsschwerpunkte Gemeinden</td>
<td>Gemeinden</td>
<td>S7a</td>
<td>0942.2.079</td>
<td>s. sep. Liste xyz</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Siedlungsbegrenzungsflächen und -trenngürtel</td>
<td>ERT</td>
<td>S10</td>
<td>0942.2.082</td>
<td>Abgeschlossen / in Revision</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung</td>
<td>Vorranggebiete SE Wohnen Gemeinden</td>
<td>Gemeinden</td>
<td>S1</td>
<td>S6a</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Vorranggebiete SE Arbeiten Gemeinden</td>
<td>Gemeinden</td>
<td>S5</td>
<td>S8a</td>
<td>0942.2.080</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verkehrsintensive Standorte</td>
<td>ERT</td>
<td>S9</td>
<td>0942.2.081</td>
<td>Abgeschlossen</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Naturschutz und Landschaftsentwicklung</td>
<td>Vorranggebiete Natur und Landschaft</td>
<td>LA1</td>
<td>0942.2.083</td>
<td>Abgeschlossen / in Revision</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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)


Wohnstrategie Agglomeration Thun (abgeschlossen)


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


Landwirtschaftliche Planung (in Erarbeitung)


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 Entwicklungsrums 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.


8.3.3 Siedlungsentwicklung nach innen

Umstrukturierungsgebiete (laufend)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gemeinde</th>
<th>Gebiets-Nr.</th>
<th>Gebietsbezeichnung</th>
<th>Absicht</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Seftigen</td>
<td>S-3A-02</td>
<td>Ortskern</td>
<td>Schrittweise ortsbauliche Erneuerung und Verdichtung.</td>
<td>In Planung; Abhängig von Bahnprojekt BLS.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>S-3A-06</td>
<td>ESP Thun Nord</td>
<td>Konzentration der Nutzungen von VB6 und RUAG, Öffnung des Areals und Ent-</td>
<td>In Planung/Umsetzung; UeO Erschliessung und</td>
</tr>
<tr>
<td>Gemeinde</td>
<td>Gebiets-Nr.</td>
<td>Gebietsbezeichnung</td>
<td>Absicht</td>
<td>Stand</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>------------</td>
<td>--------------------</td>
<td>---------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>S-3A-09</td>
<td>Industriestrasse</td>
<td>Siedlungserneuerung und Verdichtung.</td>
<td>In Planung; Teil der Ortsplanungsrevision Stadt Thun (Start 2016).</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 18 Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete

Abbildung 72 Umnutzung Emmi / Rex-Areal, Quelle: Holzer Kobler Architekturen
Wohnschwerpunkte (laufend)


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

Tabelle 19 Übersicht Wohnschwerpunkte

Arbeitsschwerpunkte (laufend)


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

Tabelle 20 Übersicht Arbeitsschwerpunkte
Siedlungs begrenzungs linien und –trenngürtel (abgeschlossen / in Revision)

8.3.4 Abstimmung Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gemeinde</th>
<th>Gebiets-Nr.</th>
<th>Gebietsbezeichnung</th>
<th>Fläche in ha</th>
<th>ÖV-EGK</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Heimberg</td>
<td>5-6A-01</td>
<td>Egerried</td>
<td>4</td>
<td>C/D</td>
<td>Vororientierung; Rückstuf ung von Zwischenergebnis auf grund Neubeurteilung Naturgefahren.</td>
</tr>
<tr>
<td>Seftigen</td>
<td>5-6A-02</td>
<td>Breitmoos</td>
<td>1.7</td>
<td>D</td>
<td>Festsetzung; Auf stufung von Zwischenergebnis, Konflikte bereinigt, Einzonungsabsicht vorhanden.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>5-6A-03</td>
<td>Stamppfimatt</td>
<td>2</td>
<td>C</td>
<td>Zwischenergebnis; Status Quo, diverse Konflikte offen, Verfügbarkeit und Erschliessung un geklärt.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>5-6A-04</td>
<td>Husmatt</td>
<td>1</td>
<td>C</td>
<td>Zwischenergebnis; Status Quo, Verfügbarkeit und Erschliessung ungeklärt.</td>
</tr>
<tr>
<td>Spiez</td>
<td></td>
<td>Simmentalstrasse</td>
<td>1</td>
<td>C</td>
<td>Eingezont in OPR Spiez 2013</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Oberlandstrasse</td>
<td>2</td>
<td>C/D</td>
<td>Eingezont in OPR Spiez 2013</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Spiezoos</td>
<td>1</td>
<td>D</td>
<td>Eingezont in OPR Spiez 2013</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>5-6A-05</td>
<td>Räumli (neu Schlüs selmatte 1. Etappe)</td>
<td>3</td>
<td>B</td>
<td>Zwischenergebnis; Auf stufung von Vororientierung, Erschliessung ungeklärt, Bedarf aktuell nicht gegeben.</td>
</tr>
<tr>
<td>Steffisburg</td>
<td>5-6A-08 / 5-6A-09</td>
<td>Bruchegg</td>
<td>6.1</td>
<td>B/C</td>
<td>Festsetzung/Zwischenergebnis; Festsetzung oberer Teil, unterer Teil mit Konflikten und ungeklärter Verfügbarkeit.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>5-6A-10</td>
<td>Oberdorf</td>
<td>5</td>
<td>B/C</td>
<td>Zwischenergebnis; Status Quo, Diverse Konflikte und ungeklärte Erschliessung.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>5-6A-11</td>
<td>Erlen</td>
<td>5.5</td>
<td>B/C</td>
<td>Zwischenergebnis; Status Quo, Diverse Konflikte und ungeklärte Erschliessung.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>5-6A-12</td>
<td>Au</td>
<td>2.5</td>
<td>B</td>
<td>Festsetzung; Auf stufung von Zwischenergebnis, Konflikte weitgehend bereinigt, Erschliessungsplanung weit fortgeschritten.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>5-6A-13</td>
<td>Thunstrasse</td>
<td>3</td>
<td>B</td>
<td>Festsetzung; Auf stufung von Zwischenergebnis, Kon-</td>
</tr>
<tr>
<td>Gemeinde</td>
<td>Gebiets-Nr.</td>
<td>Gebietsbezeichnung</td>
<td>Fläche in ha</td>
<td>ÖV-EGK</td>
<td>Stand</td>
</tr>
<tr>
<td>----------</td>
<td>-------------</td>
<td>-------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>---------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>flinke weitgehend bereinigt, Einzonungsabsicht vorhanden.</td>
</tr>
<tr>
<td>S-6A-14</td>
<td>Glockenthal</td>
<td>1</td>
<td>B</td>
<td></td>
<td>Festsetzung; Aufstufung von Zwischenergebnis, Konflikte weitgehend bereinigt, Einzonungsabsicht vorhanden.</td>
</tr>
<tr>
<td>S-6A-15</td>
<td>Bahnhofstrasse</td>
<td>3.5</td>
<td>B</td>
<td></td>
<td>Zwischenergebnis; Status Quo, Erschliessung und Verfügbarkeit ungeklärt.</td>
</tr>
<tr>
<td>Thun</td>
<td>S-6A-16</td>
<td>Siegenthalergut</td>
<td>5</td>
<td>B</td>
<td>Festsetzung; Status Quo, Einzonungsabsicht in laufender OPR Thun.</td>
</tr>
<tr>
<td>S-6A-17</td>
<td>Lüssli</td>
<td>20</td>
<td>B/C</td>
<td></td>
<td>Zwischenergebnis; Status Quo, Erschliessung und Verfügbarkeit ungeklärt.</td>
</tr>
<tr>
<td>Uetendorf</td>
<td>S-6A-18</td>
<td>Ischlag / Dorf</td>
<td>7</td>
<td>C/D</td>
<td>Festsetzung; Aufstufung von Zwischenergebnis, Konflikte weitgehend bereinigt, Einzonungsabsicht vorhanden.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>S-6A-19</td>
<td>Mattenstrasse</td>
<td>5.5</td>
<td>D</td>
<td>Zwischenergebnis; Status Quo, Erschliessung und Verfügbarkeit ungeklärt.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 ausgeschrieben. 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.

### Tabelle 22 Übersicht Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten

<table>
<thead>
<tr>
<th>Gemeinde</th>
<th>Gebiets-Nr.</th>
<th>Gebietsbezeichnung</th>
<th>Fläche in ha</th>
<th>ÖV-EGK</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Heimberg</td>
<td>S-BA-01</td>
<td>Heimberg Süd</td>
<td>6</td>
<td>B/C</td>
<td>Zwischenergebnis; Status Quo, Diverse ungelöste Konflikte (u.a. Naturenaußen).</td>
</tr>
<tr>
<td>Steffisburg</td>
<td>S-BA-03</td>
<td>Bernstrasse</td>
<td>5</td>
<td>B</td>
<td>Festsetzung: Aufstufung von Zwischenergebnis, Konflikte weitgehend bereinigt, Einzonungsabsicht vorhanden.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Verkehrsintensive Standorte (abgeschlossen)


8.3.5 Naturschutz und Landschaftsentwicklung

Vorranggebiete Natur und Landschaft (abgeschlossen / in Revision)

### 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Thema</th>
<th>Massnahme</th>
<th>Federführung</th>
<th>Herkunftnahme AP 1</th>
<th>Massnahme AP 2</th>
<th>ARE-Code</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Motorisierter Individualverkehr</td>
<td>Verbesserung verträgliches Netz: A-Projekte</td>
<td>OIK I / Stadt Thun</td>
<td>M/51</td>
<td>M 1.1</td>
<td>s. sep. Liste</td>
<td>s. sep. Liste</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Verbesserung verträgliches Netz: Weitere Projekte Agglomeration</td>
<td>OIK I / OIK II</td>
<td>M/51</td>
<td>M 1.2</td>
<td>s. sep. Liste</td>
<td>s. sep. Liste</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>M/52</td>
<td>M 2</td>
<td>942.005</td>
<td>In Planung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Bypass Thun Nord / Zubringerr A6</td>
<td>OIK I</td>
<td>M 3</td>
<td>M 3</td>
<td>942.006, 942.008</td>
<td>Inbetriebnahme 2018</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Zwangende flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet für Bypass Thun Nord</td>
<td>OIK I, Astra, Thun, Steffisburg</td>
<td>M/55</td>
<td>M 4</td>
<td>s. sep. Liste</td>
<td>s. sep. Liste</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Aufhebung Niveauübergänge Heimberg</td>
<td>BLS / Heimberg</td>
<td>M 11</td>
<td></td>
<td>942.2.018, 942.2.019</td>
<td>In Planung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Bahnhof Thun West</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>M 12</td>
<td></td>
<td>942.2.021, 942.2.022, 942.2.023</td>
<td>Realisiert / In Planung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Erschliessung kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>M 13</td>
<td></td>
<td>942.2.027, 942.2.028, 942.2.029</td>
<td>In Planung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Heimberg Süd</td>
<td>Steffisburg / Heimberg</td>
<td>M 14</td>
<td></td>
<td>942.2.031, 942.2.032, 942.2.033</td>
<td>In Realisierung / In Planung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd/Südwest</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>M 15</td>
<td></td>
<td>942.2.035, 942.2.036, 942.2.037</td>
<td>Keine Aktivitäten</td>
</tr>
<tr>
<td>Öffentlicher Verkehr</td>
<td>Austauschräume, Anbindung Agglomeration</td>
<td>AöV</td>
<td>OV 1</td>
<td></td>
<td>942.2.038</td>
<td>Realisiert / In Planung (Daueraufgabe)</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs</td>
<td>RVK</td>
<td>OV 1, 2, 6</td>
<td></td>
<td>s. sep. Liste</td>
<td>s. sep. Liste</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: rechtes Seeufer</td>
<td>RVK</td>
<td>OV 4.1</td>
<td></td>
<td>942.211, 942.2.042</td>
<td>In Planung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: linkes Seeufer</td>
<td>RVK</td>
<td>OV 4.2</td>
<td></td>
<td>942.2.044</td>
<td>In Planung / Sistiert</td>
</tr>
<tr>
<td>Langsamverkehr</td>
<td>Stärkung Langsam- / Veloverkehr Stadt Thun: A-Projekte</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>LV 1.1, 1.3, 1.4, 1.8</td>
<td></td>
<td>s. sep. Liste</td>
<td>s. sep. Liste</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>Stärkung Langsam- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun</td>
<td>OIK I, Hilterfingen, Thun, Spiez</td>
<td>LV 1.6, 1.7, 9.1, 9.2, 9.3</td>
<td>LV 2</td>
<td>s. sep. Liste</td>
<td>s. sep. Liste</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Ein sendes Massnahmen
Nachfrageorientierte Bypass 2018
Aufgrund kleinerer Kernelemente M4.3 M/S1.3 (AP Agglomerationsprogramm Spiez.)


Bypass Thun Nord, Innenstadtentlastung und weitere flankierende Massnahmen

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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. (AP)</th>
<th>ARE-Code</th>
<th>(Teil-)Massnahme</th>
<th>Federführung</th>
<th>Priorität</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>M/51.3</td>
<td>942.002</td>
<td>Burgstrasse Thun (Radstreifen Lauftorstrutz)</td>
<td>OIK I</td>
<td>A1 (EL)</td>
<td>In Planung als Eigenleistung; Inbetriebnahme 2018</td>
</tr>
<tr>
<td>M4.2</td>
<td>942.006</td>
<td>Busbevorzugung Bernstrasse</td>
<td>OIK I</td>
<td>A1</td>
<td>In Realisierung; Teil des Projekts Bypass, Inbetriebnahme zeitgleich 2018</td>
</tr>
<tr>
<td>M4.3</td>
<td>942.006</td>
<td>Busbevorzugung Allmendstrasse</td>
<td>OIK I</td>
<td>A1</td>
<td>In Realisierung; Teil des Projekts Bypass, Inbetriebnahme zeitgleich 2018</td>
</tr>
</tbody>
</table>

8.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV) und Verkehrsmanagement

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. Priorität 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. (AP 2)</th>
<th>ARE-Code</th>
<th>(Teil-)Massnahme</th>
<th>Federführung</th>
<th>Priorität</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>M/S1.2</td>
<td>942.002</td>
<td>Umgestaltung Hofstettenstrasse (Radstreifen)</td>
<td>OIK I</td>
<td>A1</td>
<td>Realisiert; Inbetriebnahme 2013.</td>
</tr>
<tr>
<td>M/S1.4</td>
<td>942.002</td>
<td>Umgestaltung Jungfraustrasse - Stockhornstrasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A1</td>
<td>Noch nicht begonnen; Realisierung nach Inbetriebnahme Bypass geplant (ab 2018).</td>
</tr>
<tr>
<td>M/S1.10/1.11</td>
<td>942.003</td>
<td>Umgestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergplatz</td>
<td>OIK I</td>
<td>A1</td>
<td>In Planung; Projekt liegt vor, Realisierung aufgrund Beschwerde verzögert. Start voraussichtlich 2018.</td>
</tr>
<tr>
<td>M/S1.12</td>
<td>0942.2.085</td>
<td>Umgestaltung Ortsdurchfahrt Seftigen</td>
<td>OIK II</td>
<td>A1 (EL)</td>
<td>Vorübergehend sistiert; Abhängig von Planung Bahn (BLS), Realisierung frühestens</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Schwerpunkte und Umgestaltung**

**Arealerschließungen**

Die einer sich einsetzenden Gleichzeitigung diverser Massnahmen für Oberlandstrasse und Unterführung Dünweg (S-3A-04) steht im Jahr 2011 Người. 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 erweitert und steht für allfällige weitere Analyseaufträge in nachfolgenden Agglomerationsprogrammen zur Verfügung.


**Arealerschliessungen**

Im AP 2 wurden diverse Strassenprojekte zur Erschliessung der kantonalen und regionalen Entwicklungs schwerpunkte 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. (AP 2)</th>
<th>ARE-Code</th>
<th>(Teil-)Massnahme</th>
<th>Federführung</th>
<th>Priorität</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>M12.1</td>
<td>0942.2.021</td>
<td>Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A2 (EL)</td>
<td>In Planung; Gestaltungsrichtlinie erstellt. Realisierung erfolgt erst mit 2. Etappe ÜO Schlossmattstr.</td>
</tr>
<tr>
<td>M12.2</td>
<td>0942.2.022</td>
<td>Umgestaltung Mönchplatz</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A2 (EL)</td>
<td>Realisiert / in Planung; Teilweise realisiert im Rahmen Umbauprojekt Frutigenstrasse 15/16. Fertigstellung bei Ausbau Unterführung Frutigenstrasse (LV 1.8 / VM M1).</td>
</tr>
<tr>
<td>M12.3</td>
<td>0942.2.023</td>
<td>Umgestaltung Knoten Waisenhaus-/ Pestalozzistrasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A2 (EL)</td>
<td>Realisiert als Eigenleistung; Inbetriebnahme Sommer 2016</td>
</tr>
<tr>
<td>M12.4</td>
<td></td>
<td>Umgestaltung Eigerplatz</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>C</td>
<td>Überführung in B-Horizont.</td>
</tr>
<tr>
<td>M12.5</td>
<td></td>
<td>Gestaltung Quartierachse Kasernenstrasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>C</td>
<td>Überführung in B-Horizont.</td>
</tr>
<tr>
<td>M13.1</td>
<td>0942.2.027</td>
<td>Erschliessung Ringstrasse: gelbe Strecke</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A2 (EL)</td>
<td>In Planung; Realisierung Etappenweise gem. Entwicklungsschritten ESP Thun Nord.</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. (AP 2)</td>
<td>ARE-Code</td>
<td>(Teil-)Massnahme</td>
<td>Federführung</td>
<td>Priorität</td>
<td>Stand</td>
</tr>
<tr>
<td>---</td>
<td>---</td>
<td>---</td>
<td>---</td>
<td>---</td>
<td>---</td>
</tr>
<tr>
<td>M13.2</td>
<td>0942.2.028</td>
<td>Anschluss Ringstrasse West – Allmendstrasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A2 (EL)</td>
<td>Realisiert; Inbetriebnahme 2015.</td>
</tr>
<tr>
<td>M13.3</td>
<td>0942.2.029</td>
<td>Anschluss Ringstrasse Ost – Allmendstrasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>B</td>
<td>Noch nicht begonnen; Realisierung mit letzter Etappe Ringstrasse.</td>
</tr>
<tr>
<td>M15.1</td>
<td>0942.2.035</td>
<td>Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse – Weststrasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>B</td>
<td>In Planung: Abhängig von Siedlungsentwicklung Thun-Südwest, Klärung in laufender OPR. Verbleib in Horizont B.</td>
</tr>
<tr>
<td>M15.2</td>
<td>0942.2.036</td>
<td>Umgestaltung Buchholzstrasse (Verkehrsberuhigung)</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>B</td>
<td>In Planung: Abhängig von Realisierung Lüsslispange. Verbleib in Horizont B.</td>
</tr>
<tr>
<td>M15.3</td>
<td>0942.2.037</td>
<td>Umgestaltung Pfandernstrasse (Entlastung MIV, Verbesserung LV)</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>B</td>
<td>In Planung: Abhängig von Realisierung Lüsslispange. Verbleib in Horizont B.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 26 Übersicht Massnahmen Arealerschliessung

Parkierung MIV


Verkehrsmanagement und ÖV-Priorisierung


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. (AP 2)</th>
<th>ARE-Code</th>
<th>(Teil-)Massnahme</th>
<th>Federführung</th>
<th>Priorität</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>M4.4</td>
<td>942.006</td>
<td>Busbevorzugung Allmendstrasse (Militärstrasse) und Dosierung Innenstadt</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A1</td>
<td>In Realisierung; Sanierung und Umgestaltung Allmendstrasse, Etappe Stockhornstrasse – Knoten Bypass bis 2017.</td>
</tr>
<tr>
<td>M4.5</td>
<td>942.006</td>
<td>Busbevorzugung und Dosierung Innenstadt Graben</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A1</td>
<td>In Planung; Vorprojekt liegt vor und wurde beim ARE eingereicht, Weiterbearbeitung erfolgt mit Strassenraumgestaltung Innenstadt (M/S5.4).</td>
</tr>
<tr>
<td>VM M1</td>
<td>0942.2.062</td>
<td>Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse</td>
<td>TBA (OIK I, FS VM)</td>
<td>B</td>
<td>Teilweise realisiert; Teilweise durch Massnahme 942.006 bzw. 942.016 Ausbau Unterführung Frutigenstrasse abgedeckt.</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### 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.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. (AP 2)</th>
<th>ARE-Code</th>
<th>(Teil-)Massnahme</th>
<th>Federführung</th>
<th>Priorität</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>VM M4</td>
<td>0942.2.065</td>
<td>Verkehrsmanagement Längsgasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A2</td>
<td>Teilweise realisiert; Verkehrserhöhung / Strassenraumgestaltung teilweise umgesetzt (Knoten Pestalozzi-/Waisenhausstrasse).</td>
</tr>
<tr>
<td>VM M5</td>
<td>0942.2.066</td>
<td>Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer</td>
<td>TBA (OIK I, FS VM)</td>
<td>A2</td>
<td>In Realisierung; Teil des Projekts Bypass Thun Nord.</td>
</tr>
<tr>
<td>VM M6</td>
<td>0942.2.067</td>
<td>Ausweichverkehr Dürenast und Schwäbis</td>
<td>Thun, Steffisburg</td>
<td>A2</td>
<td>Teilweise realisiert / in Planung; Dürenast teilweise umgesetzt (Freistrasse). Realisierung Schwäbis erfolgt mit Inbetriebnahme Bypass.</td>
</tr>
<tr>
<td>VM M7</td>
<td>0942.2.068</td>
<td>Verkehrsmanagement Gurigelstrasse</td>
<td>OIK I / Astra</td>
<td>A2</td>
<td>Realisiert / in Planung; Verbesserungen ÖV realisiert, Verbesserungen Kreisel, Sauerbaummanagement im Rahmen Projekt RUTS 2018/19.</td>
</tr>
<tr>
<td>VM M10</td>
<td>0942.0.071</td>
<td>Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun</td>
<td>TBA (OIK I, FS VM), Stadt Thun</td>
<td>A2</td>
<td>Realisiert / in Planung; Einführung erfolgt mit Inbetriebnahme Bypass. Teilmassnahmen bereits realisiert.</td>
</tr>
<tr>
<td>VM M11</td>
<td>0942.2.072</td>
<td>Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun</td>
<td>TBA (OIK I, FS VM)</td>
<td>A2</td>
<td>In Planung; Parkleitsystem in Vorbereitung (Inbetriebnahme 2018 vorgesehen).</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. (AP 2)</th>
<th>ARE-Code</th>
<th>(Teil-)Massnahme</th>
<th>Federführung</th>
<th>Priorität</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>VM M4</td>
<td>0942.2.065</td>
<td>Verkehrsmanagement Längsgasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A2</td>
<td>Teilweise realisiert; Verkehrserhöhung / Strassenraumgestaltung teilweise umgesetzt (Knoten Pestalozzi-/Waisenhausstrasse).</td>
</tr>
<tr>
<td>VM M5</td>
<td>0942.2.066</td>
<td>Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer</td>
<td>TBA (OIK I, FS VM)</td>
<td>A2</td>
<td>In Realisierung; Teil des Projekts Bypass Thun Nord.</td>
</tr>
<tr>
<td>VM M6</td>
<td>0942.2.067</td>
<td>Ausweichverkehr Dürenast und Schwäbis</td>
<td>Thun, Steffisburg</td>
<td>A2</td>
<td>Teilweise realisiert / in Planung; Dürenast teilweise umgesetzt (Freistrasse). Realisierung Schwäbis erfolgt mit Inbetriebnahme Bypass.</td>
</tr>
<tr>
<td>VM M7</td>
<td>0942.2.068</td>
<td>Verkehrsmanagement Gurigelstrasse</td>
<td>OIK I / Astra</td>
<td>A2</td>
<td>Realisiert / in Planung; Verbesserungen ÖV realisiert, Verbesserungen Kreisel, Sauerbaummanagement im Rahmen Projekt RUTS 2018/19.</td>
</tr>
<tr>
<td>VM M10</td>
<td>0942.0.071</td>
<td>Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun</td>
<td>TBA (OIK I, FS VM), Stadt Thun</td>
<td>A2</td>
<td>Realisiert / in Planung; Einführung erfolgt mit Inbetriebnahme Bypass. Teilmassnahmen bereits realisiert.</td>
</tr>
<tr>
<td>VM M11</td>
<td>0942.2.072</td>
<td>Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun</td>
<td>TBA (OIK I, FS VM)</td>
<td>A2</td>
<td>In Planung; Parkleitsystem in Vorbereitung (Inbetriebnahme 2018 vorgesehen).</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabelle 27 Übersicht Massnahmen Verkehrsmanagement und ÖV-Bevorzugung

Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. (AP 2)</th>
<th>ARE-Code</th>
<th>(Teil-)Massnahme</th>
<th>Federführung</th>
<th>Priorität</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>ÖV3.7</td>
<td></td>
<td>Zusätzliche Linienführung, -optimierung Thun Süd</td>
<td>RVK</td>
<td>B</td>
<td>In Planung: Linien-Netzplanung im Gang, Abhängigkeit zu Siedlungsentwicklung Thun Süd</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV3.8</td>
<td></td>
<td>Neue S-Bahn Anbindung ESP Thun Nord</td>
<td>RVK</td>
<td>C</td>
<td>In Planung: Im Prüfprozess STEP 2030, Nutzen hoch, Machbarkeit / Kosten noch in Abklärung.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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)


- 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr. (AP 2)</th>
<th>ARE-Code</th>
<th>(Teil-)Massnahme</th>
<th>Federführung</th>
<th>Priorität</th>
<th>Stand</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>LV1.1</td>
<td>942.011</td>
<td>Fussgänger- und Radfahrerre- querung Aare bei Scherzilgen / Schadau</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A1</td>
<td>In Planung; Variantenentscheid Aare- querung Scherzilgen/Schadau durch Gemeinde- rat erfolgt (Fährbetrieb), Umsetzung 2018 vorgesehen.</td>
</tr>
<tr>
<td>LV1.2</td>
<td></td>
<td>Uetendorf Allmend – Seftigen</td>
<td>OIK I</td>
<td>A2</td>
<td>Noch keine Aktivitäten; Abhängigkeit zu Sanierung Autobahnanschluss Thun Nord- Heimberg.</td>
</tr>
<tr>
<td>LV1.4</td>
<td>942.013</td>
<td>Wegverbindung Bahnhof – Lachen</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A1</td>
<td>Realisiert / in Planung; Abschnitt BHF - Schadau realisiert; Baubewilligung Abschnitt Schadau - Lachen in Arbeit, Wegführung und Kredit jedoch durch Stadtrat abgewiesen, vorläufig keine Realisierung.</td>
</tr>
<tr>
<td>LV1.5</td>
<td>0942.2.090</td>
<td>Uferweg Hünibach</td>
<td>Hilterfingen</td>
<td>B</td>
<td>Noch keine Aktivitäten; Einsprachen gegen Uferschutzplanung durch Bundesgericht abgewiesen, Planung durch Gemeinde noch nicht aufgenommen.</td>
</tr>
<tr>
<td>LV1.6</td>
<td>0942.2.089</td>
<td>Verbindung Lerenfeld – Selve (Öffnung Uttigenstrasse)</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A2</td>
<td>In Planung; Verhandlungen mit RUAG / armasuisse und Abklärungen Sicherheit im Gang.</td>
</tr>
<tr>
<td>LV1.7</td>
<td>0942.2.089</td>
<td>Ausbau Unterführung mittlere Strasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A2</td>
<td>Realisiert / in Planung; (Teil-)Aufwertung realisiert, keine funktionale Verbesserung LV, Prüfung weiterer Massnahmenbedarf im Gesamtverkehrskonzept OPR Thun.</td>
</tr>
<tr>
<td>LV1.8</td>
<td>942.016</td>
<td>Ausbau Unterführung Fruti- genstrasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A1</td>
<td>In Planung; Bauprojekt in Arbeit koordiniert mit M4.6, Finanzierungs- und Ausführungs- vereinbarung mit SBB abgeschlossen. Plan-</td>
</tr>
<tr>
<td>Nr. (AP 2)</td>
<td>ARE-Code</td>
<td>(Teil-)Massnahme</td>
<td>Federführung</td>
<td>Priorität</td>
<td>Stand</td>
</tr>
<tr>
<td>------------</td>
<td>----------</td>
<td>------------------</td>
<td>--------------</td>
<td>-----------</td>
<td>-------</td>
</tr>
<tr>
<td>LV2.1</td>
<td>0942.2.049</td>
<td>Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend – Uttigenstrasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>A2</td>
<td>In Planung: Planung im Rahmen UeO Er- schliessung und Aussenraum ESP Thun Nord (Stand kant. Vorprüfung); Abhängig von Rahmenplanung SBB.</td>
</tr>
<tr>
<td>LV2.2</td>
<td>0942.2.050</td>
<td>Regionale Verbindung Kleine Allmend - Schwäbis</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>B</td>
<td>Noch keine Aktivitäten; Massnahme als Ersatz Ausbau Unterführung Regiestrasse gem. AP 1, Überprüfung Bedarf in Gesamtverkehrskonzept OPR Thun.</td>
</tr>
<tr>
<td>LV2.3</td>
<td>0942.2.051</td>
<td>LV-Übergang Weststrasse</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>B</td>
<td>Noch keine Aktivitäten; Abhängigkeit zu Siedlungsentwicklung Siegenthalergut, Realisierung zeitgleich.</td>
</tr>
<tr>
<td>LV2.4</td>
<td>0942.2.052</td>
<td>LV-Anbindung Gebiet Lüssli an regionales Netz</td>
<td>Stadt Thun</td>
<td>B</td>
<td>Noch keine Aktivitäten; Abhängigkeit zu Gesamtentwicklung Gebiet Lüssli, Klärung in OPR Thun.</td>
</tr>
<tr>
<td>LV2.5</td>
<td>0942.2.053</td>
<td>Spiez: Verbesserungen Quer-verbundenen Bahnhofgebiet - Seebucht</td>
<td>Spiez</td>
<td>A2</td>
<td>Noch keine Aktivitäten; Abhängigkeit zu Sanierung Oberlandstrasse (M/S1.10, 1.11), Beschwerden hängig, Realisierung ca. 2020.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Radstreifen Lauitorstutz Thun</td>
<td>OIK I</td>
<td>A1</td>
<td>Eigenleistung in Projektierung</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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-Scherzligem umfasst.
8.4.5 Kombinierte Mobilität

Mobilitätsmanagement

Umsetzung Park & Ride

Velostationen und Umsetzung Bike & Ride

Bike Sharing

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

9.1 Herleitung


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 (Dosierungsanlagen, 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


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

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

S-7A Regionale Arbeitsschwerpunkte

S-8A Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten

S-9 Verkehrsintensive Standorte
S-10 Wichtige Siedlungs begrenzungen und Siedlungstrenngürtel

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

Die Siedlungs begrenzungslinien 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 Siedlungs begrenzungslinien. Der Siedlungstrenngürtel entspricht der Zielsetzung, dass die beiden Siedlungsgebiete langfristig nicht zusammenwachsen sollen, noch besser als die bisherigen Siedlungs begrenzungslinien.

Zusätzlich wurden im Perimeter der Agglomeration weitere neue Siedlungs begrenzungslinien ausgeschieden, um die Siedlungsentwicklung besser zu lenken und zu begrenzen (insbesondere in Spiez, Uetendorf, Seftigen, Thierachern, Heimberg und Uttigen). Diese neuen Siedlungs begrenzungslinien 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**

**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 Spitzentstunden 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**
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 versteigt 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 Unfallabschwerpunkten.

**MIV-2 Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun**
Der MIV wird von den Einfallsachsen direkt in die Parkierungsanlagen der Stadt Thun gelenkt, möglichst ohne Querung der Innenstadtrücken. Dadurch wird ein Abbau der Dominanz des MIV in der Innenstadt möglich und eine schrittweise Aufhebung der oberirdischen PP in der Innenstadt.

**MIV-3 Zübringer A6 / Bypass Thun Nord**
Der Bypass Thun Nord, eine neue Verbindungsstrasse vom nördlichen Autobahnzübringer zur Allmendstrasse, ermöglicht die Entlastung und damit verbunden die Aufwertung der Innenstadt sowie die bessere und direkte Erschliessung der grossen Entwicklungsgebiete ESP Thun Nord, ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Schwäbisch.

---

2 Durch den direkten Zusammenhang zwischen MIV- und NM-Massnahmen wird im Kap. 9.2.3 die Reihenfolge der Verkehrarten 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

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 verkehrsarmen Achse Freienhofgasse weiter verfolgt werden soll.

MIV-7 Trasseefreihaltung Kernumfahrung Thun / Hübelitunnel

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 Verkehrsicherheit 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

MIV-14 Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Heimberg Süd

MIV-15 Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd / Südwest

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

ÖV-1 Austauschräume, Anbindung Agglomerationen

ÖV-3 Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Thun

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)
**Fuss- und Veloverkehr**

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


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


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

In der Agglomeration und Region gibt es viele bestehende Angebote (Schweizmobil) und Projekttideen (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


**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


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 Bahnverlags wie in den Projekten „SpediThun und „SpediBeo“ aufgezeigt, müssen überprüft und ergänzt werden.
KM-8 Bike Sharing


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 öffentlichen Räume zunehmend eine wichtige Rolle.

L-3 Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft

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 Netzfläche 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.
- 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:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Massnahmenbereiche</th>
<th>Auswirkungen</th>
<th>Bewertung Nachhaltigkeitsziele</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Siedlung und Landschaft</td>
<td></td>
<td>opiale Siedlungsstruktur</td>
</tr>
<tr>
<td>S-1</td>
<td>Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile</td>
<td></td>
<td>1/2/4</td>
</tr>
<tr>
<td>S-2</td>
<td>Koordination Ortsplanung Gemeinden</td>
<td></td>
<td>1/2</td>
</tr>
<tr>
<td>S-3A</td>
<td>Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete</td>
<td></td>
<td>1/2</td>
</tr>
<tr>
<td>S-5A</td>
<td>Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)</td>
<td></td>
<td>1/2/6</td>
</tr>
<tr>
<td>S-6A</td>
<td>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)</td>
<td></td>
<td>1/2/6</td>
</tr>
<tr>
<td>S-7A</td>
<td>Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)</td>
<td></td>
<td>1/2/3/4/6</td>
</tr>
<tr>
<td>S-8A</td>
<td>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)</td>
<td></td>
<td>1/2/3/4/6</td>
</tr>
<tr>
<td>S-9</td>
<td>Verkehrsintensive Standorte</td>
<td></td>
<td>4/5</td>
</tr>
<tr>
<td>S-10</td>
<td>Wichtige Siedlungsgrenzungen und Siedlungsränder</td>
<td></td>
<td>1/2</td>
</tr>
<tr>
<td>S-14A</td>
<td>Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)</td>
<td></td>
<td>1/2/4/6</td>
</tr>
<tr>
<td>S-15A</td>
<td>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)</td>
<td></td>
<td>1/2/4/6</td>
</tr>
<tr>
<td>S-16</td>
<td>Aufwertung der öffentlichen Räume</td>
<td></td>
<td>1/3/5/6</td>
</tr>
<tr>
<td>L-1</td>
<td>Vorranggebiete Natur und Landschaft</td>
<td></td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Die Massnahmen im Siedlungs- und Landschaftsbereich steuern die Siedlungsstruktur und er winger eine Erhöhung der Siedlungsqualität. Dadurch werden auch der Erhalt und die Aufwertung der Landschaft gefördert.

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

### Tabelle: Auswirkungen und Bewertung Nachhaltigkeitsziele

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Massnahmenbereiche</th>
<th>Auswirkungen</th>
<th>Bewertung Nachhaltigkeitsziele</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Verkehr</td>
<td></td>
<td>1 Optimale Siedlungsstruktur</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2 Weniger Umweltbelastung / Lärmbelastung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3 Mehr Verkehrssicherheit</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>4 Erreichbarkeit / Wirtschaftsentwicklung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>5 Qualität / Nutzen für Verkehrsteilnehmende</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>6 Kosten / Realisierbarkeit</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Motorisierter Verkehr (MIV)

| MIV 1.1 | Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: A-Projekte | 3 / 5 |
| MIV 1.2 | Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: weitere Projekte Agglomeration | 3 / 5 |
| MIV 2   | Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun | 3 / 5 |
| MIV 3   | Zubringer A6 / Bypass Thun Nord | 3 / 5 |
| MIV 4   | Zwingende flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet für Bypass Thun Nord | 3 / 5 |
| MIV 6   | Neue Aarequerung Thun Süd | 5 |
| MIV 7   | Trassefreihaltung Kernumfahrung Thun / Hübelitunnel | 5 |
| MIV 11  | Aufhebung Niveauübergänge Heimberg | 3 / 5 |
| MIV 12  | Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Bahnhof Thun West | 1 / 2 / 4 / 5 |
| MIV 13  | Erschliessung Kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord | 1 / 2 / 4 / 5 |
| MIV 14  | Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Heimberg Süd | 1 / 2 / 4 / 5 |
| MIV 15  | Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd / Südwest | 1 / 2 / 4 / 5 |


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

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Massnahmenbereiche</th>
<th>Auswirkungen</th>
<th>Bewertung Nachhaltigkeitsziele</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Verkehr</td>
<td></td>
<td>1 Optimale Siedlungsstruktur</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2 Weniger Umweltbelastung / Lärm-, Luftbelastung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3 Mehr Verkehrssicherheit</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>4 Erreichbarkeit / Wirtschafts-entwicklung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>5 Qualität / Nutzen für Verkehrsteilnehmende</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>6 Kosten / Realisierbarkeit</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV-1</td>
<td>Austauschräume, Anbindung Agglomerationen</td>
<td></td>
<td>2 / 5</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV-3</td>
<td>Stärkung des öffentl. Agglomerationsverkehrs: Thun</td>
<td></td>
<td>2 / 5</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV-4</td>
<td>Stärkung des öffentl. Agglomerationsverkehrs: linkes und rechtes Thunerseeufert</td>
<td></td>
<td>2 / 5</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV-8</td>
<td>Peronverlängerungen und Doppelspurausbauten</td>
<td></td>
<td>2 / 3 / 5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Massnahmenbereiche</th>
<th>Auswirkungen</th>
<th>Bewertung Nachhaltigkeitsziele</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1 Optimale Siedlungsstruktur</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2 Weniger Umweltbelastung / Luftbelastung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3 Mehr Verkehrssicherheit</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>4 Erreichbarkeit / Wirtschaftsentwicklung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>5 Qualität / Nutzen für Verkehrsteilnehmende</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>6 Kosten / Realisierbarkeit</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Verkehr**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Massnahmenbereiche</th>
<th>Auswirkungen</th>
<th>Bewertung Nachhaltigkeitsziele</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>KM-1</td>
<td>Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun</td>
<td></td>
<td>2 / 5</td>
</tr>
<tr>
<td>KM-3</td>
<td>Parkierung MIV (inkl. P+R und PP-Wirtschaftung): Agglomeration Thun</td>
<td></td>
<td>2 / 5</td>
</tr>
<tr>
<td>KM-5</td>
<td>Ausbau Bike+Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität</td>
<td></td>
<td>2 / 5</td>
</tr>
<tr>
<td>KM-7</td>
<td>Koordination Güterverkehr</td>
<td></td>
<td>2 / 5</td>
</tr>
<tr>
<td>KM-8</td>
<td>Bike Sharing</td>
<td></td>
<td>2 / 5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Massnahmenbereiche</th>
<th>Auswirkungen</th>
<th>Bewertung Nachhaltigkeitsziele</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1 Optimale Siedlungsstruktur</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>2 Weniger Umweltbelastung / Lärm-, Luftbelastung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>3 Mehr Verkehrssicherheit</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>4 Erreichbarkeit / Wirtschaftsentwicklung</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>5 Qualität / Nutzen für Verkehrsteilnehmende</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>6 Kosten / Realisierbarkeit</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Nachfrageorientierte Mobilität (NM)**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nr.</th>
<th>Massnahmenbereiche</th>
<th>Auswirkungen</th>
<th>Bewertung Nachhaltigkeitsziele</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>NM-1</td>
<td>Verkehrsmanagement Region Thun / Busbevorzugung</td>
<td></td>
<td>2 / 5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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 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.


<table>
<thead>
<tr>
<th>Einzel-Nr.</th>
<th>aus Nr.</th>
<th>Einzelmassnahme</th>
<th>Bemerkungen</th>
<th>Kosten in Mio.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S-1-a</td>
<td>S-1</td>
<td>Umsetzung regionaler Arbeitszonenpool</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S-1-e</td>
<td>S-1</td>
<td>Leitfaden zur qualitativlichen Siedlungsentwicklung nach innen</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S-2-b</td>
<td>S-2</td>
<td>Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von OPR</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S-16-a</td>
<td>S-16</td>
<td>Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-1.1-a</td>
<td>MIV-1.1</td>
<td>Thun, Umbestellung Allmendstrasse</td>
<td>AP1 bis 2018, Unfallschwerpunkte 1028 + 1029</td>
<td>2.6</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-1.1-c</td>
<td>MIV-1.1</td>
<td>Thun, Umbestellung Jungfraustrasse - Stockhornstrasse</td>
<td>AP1 bis 2018, Unfallschwerpunkte 1032 + 1035</td>
<td>1.1</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-1.1-d</td>
<td>MIV-1.1</td>
<td>Spiez, Umbestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergplatz</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>4.3</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-1.2-a</td>
<td>MIV-1.2</td>
<td>Thun, Burgstrasse Thun (Radstreifen Lautistorstutz)</td>
<td>AP1 bis 2018, Eigenleistung</td>
<td>2.5</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-2</td>
<td>MIV-2</td>
<td>Thun, Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>2.1</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-3-a</td>
<td>MIV-3</td>
<td>Agglomeration, Zubringer A6 / Bypass Thun Nord</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>145</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-3-b</td>
<td>MIV-3</td>
<td>Steffisburg, Bus bevorzugung Bernstrasse</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>in 3-a</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-3-c</td>
<td>MIV-3</td>
<td>Thun, Bus bevorzugung Allmendstrasse</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>in 3-a</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-3-d</td>
<td>MIV-3</td>
<td>Steffisburg, Neuorganisation Bernstrasse</td>
<td>AP1 bis 2018, Unfallschwerpunkte</td>
<td>in 3-a</td>
</tr>
<tr>
<td>Einzel-Nr.</td>
<td>aus Nr.</td>
<td>Einzelmassnahme</td>
<td>Bemerkungen</td>
<td>Kosten in Mio.</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------</td>
<td>--------</td>
<td>----------------</td>
<td>--------------</td>
<td>----------------</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-K-4-c</td>
<td>MIV-4</td>
<td>Steffisburg, Stockhornstrasse</td>
<td>AP1 bis 2017</td>
<td>1.1</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-4-d</td>
<td>MIV-4</td>
<td>Thun, Neues Verkehrsregime und attraktivere Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt-Aarequerungen</td>
<td>AP1 bis 2018/19, Unfallswerte 1004 + 1047</td>
<td>1.7</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-4-h</td>
<td>MIV-4</td>
<td>Steffisburg, Umbau Ziegeleikreisel</td>
<td>In Realisierung</td>
<td>1.5</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-S-11-a</td>
<td>MIV-11</td>
<td>Heimberg, Schliessung Bahnübergang Töpferweg</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>0.1</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-S-11-b</td>
<td>MIV-11</td>
<td>Heimberg, Schliessung Bahnübergang Untere Zuligstrasse</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>0.1</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-12-a</td>
<td>MIV-12</td>
<td>Thun, Gestaltung Quartierachse Schlossmatthstrasse</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>0.75</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-12-b</td>
<td>MIV-12</td>
<td>Thun, Umgestaltung Mönchplatz</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>1.0</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-12-c</td>
<td>MIV-12</td>
<td>Thun, Umgestaltung Knoten Waisenhaus/Pestalozzistrasse</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>0.5</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-E-13-a</td>
<td>MIV-13</td>
<td>Thun, Erschliessung Ringstrasse</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>6.5</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-E-13-b</td>
<td>MIV-13</td>
<td>Thun, Anschluss Ringstrasse West - Allmendstrasse</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>0.9</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-E-14-a</td>
<td>MIV-14</td>
<td>Steffisburg, Neue Erschliessung ab Kreisel Glättimühl</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>4.7</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-E-14-b</td>
<td>MIV-14</td>
<td>Heimberg, Neue Erschliessung Gewerbegebiet Heimberg Süd</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>3.5</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-E-14-c</td>
<td>MIV-14</td>
<td>Steffisburg, Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>1.5</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV-Str-4-a</td>
<td>ÖV-4</td>
<td>Agglomerationsprogramm, Stärkung des örtl. Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LV-N-1-a</td>
<td>LV-1</td>
<td>Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerroute Allmenstrasse (Schorzen)</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>1.7</td>
</tr>
<tr>
<td>LV-N-1-b</td>
<td>LV-1</td>
<td>Thun, Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>4.3</td>
</tr>
<tr>
<td>LV-N-1-c</td>
<td>LV-1</td>
<td>Thun, Wegverbindung Bahnhof - Lachen, 2. Etappe</td>
<td>AP1 bis 2018/19, Eigenleistung</td>
<td>4.5 (1+2 Et.)</td>
</tr>
<tr>
<td>LV-N-1-d</td>
<td>LV-1</td>
<td>Thun, Ausbau Unterführung Frutigenstrasse</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>3.1</td>
</tr>
<tr>
<td>LV-N-2-a</td>
<td>LV-2</td>
<td>Thun, Verbundung Lischenfeld-Selve (Öffnung Uitigenstrasse)</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>0.1</td>
</tr>
<tr>
<td>LV-N-2-d</td>
<td>LV-2</td>
<td>Thun, Ausbau Unterführung Mittlere Strasse</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>2.3</td>
</tr>
<tr>
<td>LV-N-2-e</td>
<td>LV-2</td>
<td>Thun, Fuss- und Veloverkehrsverbund Kasernenstr. - Mönchstr</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>2.0</td>
</tr>
<tr>
<td>LV-N-2-f</td>
<td>LV-2</td>
<td>Thun, Verbesserungen best. Netz, Steffisburg - Thun Lernenfeld - Uetendorf</td>
<td>Unfallwerte 1050</td>
<td>2.8</td>
</tr>
<tr>
<td>LV-N-2-g</td>
<td>LV-2</td>
<td>Thun, Neubau Bahnhunterführung Kleine Allmend - Uttigenstrasse</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>2.5</td>
</tr>
<tr>
<td>LV-N-2-i</td>
<td>LV-2</td>
<td>Spiez, Verbesserungen Querverbindungen Bahnhofgebiet zur Seebucht</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>0.5</td>
</tr>
<tr>
<td>LV-W-5-a</td>
<td>LV-5</td>
<td>Agglomerationsprogramm, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - innerhalb der Agglomerations</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LV-W-6</td>
<td>LV-6</td>
<td>Agglomerationsprogramm, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation + Datenerfassung</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>KM-W-1</td>
<td>KM-1</td>
<td>Agglomerationsprogramm, Mobilitätsmanagement</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>KM-B-5-a</td>
<td>KM-5</td>
<td>Thun, Velostation beidseitig Bahnhof</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>3.0</td>
</tr>
<tr>
<td>KM-B-5-b</td>
<td>KM-5</td>
<td>Thun, Abstellplätze regionale Bedeutung (Bahnhof + Innenstadt)</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>0.7</td>
</tr>
<tr>
<td>KM-B-5-c</td>
<td>KM-5</td>
<td>Spiez, Velostation</td>
<td>AP1 bis 2017</td>
<td>0.5</td>
</tr>
<tr>
<td>KM-W-7</td>
<td>KM-7</td>
<td>Agglomerationsprogramm, Koordination Güterverkehr</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>offen</td>
</tr>
<tr>
<td>KM-W-8</td>
<td>KM-8</td>
<td>Bike Sharing; 2. Etappe</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>1.5 (1+2 Et.)</td>
</tr>
<tr>
<td>NM-VM-1-d</td>
<td>NM-1</td>
<td>Ausbau Unterführung Frutigenstrasse zur Realisierung einer Busspur</td>
<td>AP1 bis 2018</td>
<td>1.6</td>
</tr>
<tr>
<td>NM-VM-1-f</td>
<td>NM-1</td>
<td>Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>0.5</td>
</tr>
<tr>
<td>NM-VM-1-g</td>
<td>NM-1</td>
<td>Verkehrsmanagement Allmendstrasse</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>1.0</td>
</tr>
<tr>
<td>NM-VM-1-h</td>
<td>NM-1</td>
<td>Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlerestr.</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>0.5</td>
</tr>
<tr>
<td>NM-VM-1-i</td>
<td>NM-1</td>
<td>Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnüblicher</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>2.0</td>
</tr>
<tr>
<td>NM-VM-1-k</td>
<td>NM-1</td>
<td>Ausweichverkehr Dürenenpass und Schwäbis</td>
<td>Eigenleistung</td>
<td>0.1</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Eigene Massnahmen im RGSKZ/2013

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

**Eigene Massnahmen für AP3 (2015-2018)**

| Einzel-Nr. | aus Nr. | Einzelmassnahme | Bemerkungen | Reife-grad | Kosten in Mio. |
--- | --- | --- | --- | --- | ---
MIV-1.2 | 1.2 | Thun, Sanierung Knoten Frutigenstrasse/Talackerstrasse | Unfallschwerpunkt 1003 |
MIV-1.2 | 1.2 | Spiez, Sanierung Kreisel Thunstrasse/Simmentalstrasse | Unfallschwerpunkt 1015 |
MIV-1.2 | 1.2 | Thun, Sanierung Kreisel Frutigenstrasse/Talackerstrasse | Unfallschwerpunkt 1036 |
MIV-1.2 | 1.2 | Thun, Umbau Knoten Berntorplatz | bis 2020 | 2.3
MIV-1.2 | 1.2 | Thun, Busspur Gwattstrasse vor Holiday-Kreisel | bis 2019 | 0.3
MIV-1.2 | 1.2 | Hilterfingen, Sanierung Chartreuse-Kreuzung | | 1.5
MIV-1.2 | 1.2 | Spiez, Sanierung Knoten Gwattstrasse | | 0.2
MIV-1.2 | 1.2 | Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos-Autobahnanschluss | | 2.5

**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 | S-1 | Lebensphasengerechtes Wohnen | | | | AP 3 bis 2022
S-2 | S-2 | Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen | | | | AP 1 bis 2020
MIV-1.2 | 1.2 | Effizientes, Umgestaltung Ortsdurchfahrt | -- | 4.0 | | AP 2 bis 2022, Eigenleistung
MIV-1.2 | 1.2 | Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Unterdorfstrasse | | 2.0 | | AP 2 bis 2022
MIV-1.2 | 1.2 | Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Oberdorfstrasse | | | | Unfallschwerpunkt 1054
MIV-1.2 | 1.2 | Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstr./Seefeldstr./Kloosterstr. | Sehr gut | 2 | 1.0 | Unfallschwerpunkt 1054
MIV-1.2 | 1.2 | Spiez, Sanierung Knoten Gwattstrasse | Gut | 2 | 0.8 |
MIV-4 | 4 | Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)-Uetendorf Allmend, Teil Ganderkreisel bis Auto-bahnanschluss Thun Nord | -- | 0.75 | | AP 1 bis 2019
MIV-4 | 4 | Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)-Uetendorf Allmend, Teil Ganderkreisel bis Uetendorf Allmend | Sehr gut | 2 | 3.0 |
MIV-4 | 4 | Steffisburg, Nachfragelenkung Schwäbis | -- | 0.4 | | AP 1 bis 2019, Eigenleistung Unfallschwerpunkt 1027
MIV-13 | 13 | Thun, Umbau Knoten Berntorplatz | Sehr gut | 2 | 2.3 |
MIV-13 | 13 | Thun, Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse | Sehr gut | 2 | 0.9 | Eigenleistung
ÖV-3 | 3 | Verbesserung ÖV-Erschliessung Korridor Thun Nordwest-Uetendorf | -- | 0.5 | | AP 1 bis 2022
ÖV-3 | 3 | Agglomeration, Neues ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord | -- | 0.5 | | AP 2-A bis 2022
### Einzelmasnahme

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

### B - Liste (2023 - 2026)

#### Folgende Massnahmen sind zwischen 2023 und 2026 in Umsetzung:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Einzel-Nr. aus Nr.</th>
<th>Einzelmassnahme</th>
<th>Kosten-Nutzen-Verhältnis</th>
<th>Reifegrad</th>
<th>Kosten in Mio.</th>
<th>Bemerkungen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>MIV-U-6 MIV-6</td>
<td>Thun, Neue Aarequerung Thun Süd (Grundsatzentscheid)</td>
<td>--</td>
<td>1</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-12-d MIV-12</td>
<td>Thun, Umgestaltung Eigerplatz</td>
<td>Gut</td>
<td>1-2</td>
<td>0.5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-12-e MIV-12</td>
<td>Thun, Gestaltung Quartierachse Kasernenstrasse</td>
<td>Gut</td>
<td>1-2</td>
<td>0.75</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-15-b MIV-15</td>
<td>Thun, Umgestaltung Buchholzstrasse</td>
<td>Sehr gut</td>
<td>1-2</td>
<td>0.2</td>
<td>Eigenleistung</td>
</tr>
<tr>
<td>MIV-O-15-c MIV-15</td>
<td>Thun, Umgestaltung Pfänderstrasse</td>
<td>Gut</td>
<td>1-2</td>
<td>2.5</td>
<td>Eigenleistung</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV-Reg-3-f ÖV-3</td>
<td>Agglomeration, Neue S-Bahnverbindung ESP Thun Nord</td>
<td>--</td>
<td>1</td>
<td>offen</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV-Reg-8-b ÖV-8</td>
<td>Seltigen, Perronverlängerung (220m lang)</td>
<td>Gut</td>
<td>1-2</td>
<td>2.5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>LV-N-2-k LV-2</td>
<td>Thun, LV-Anbindung regionales Netz im Umfeld des neuen Gebietes Lüssli</td>
<td>Sehr gut</td>
<td>2</td>
<td>1.5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NM-VM-1-m NM-1</td>
<td>Verkehrsmanagement Thunstrasse und Goldwilstrasse</td>
<td>Sehr gut</td>
<td>2</td>
<td>1.0</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NM-VM-1-p NM-1</td>
<td>Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun</td>
<td>--</td>
<td>6.5</td>
<td>AP2-A bis 2026</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
C - Liste (ab 2027)
Folgende Massnahmen sind ab 2027 in Umsetzung:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Einzel-Nr. aus Nr.</th>
<th>Einzelmassnahme</th>
<th>Bemerkungen</th>
<th>Reifegrad</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>MIV-U-7 MIV-7</td>
<td>Thun/Steifisburg, Trassefreihaltung Kernumfahrung Thun / Hübelitunnel</td>
<td>AP1- ab 2027</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV-Str-4-b ÖV-4</td>
<td>Agglomeration, ÖV-Anbindung Kandergrien</td>
<td></td>
<td>1</td>
</tr>
</tbody>
</table>

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

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

Massnahmen als Daueraufgaben

<table>
<thead>
<tr>
<th>Einzel-Nr. aus Nr.</th>
<th>Einzelmassname</th>
<th>Bemerkungen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S-1-c S-1</td>
<td>Gegenseitige Information über Einzonungwünsche, Planungsbericht</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-1-d S-1</td>
<td>Berücksichtigung der Stellungnahme WRT bei Vorprüfung von Einzonungsbegehren</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-1-f S-1</td>
<td>Vermarktung der Wohnregion Thun</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-3A S-3A</td>
<td>Verdichtung um Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-5A S-5A</td>
<td>Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-6A S-6A</td>
<td>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-7A S-7A</td>
<td>Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-8A S-8A</td>
<td>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-9 S-9</td>
<td>Verkehrssensitive Standorte</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-10-a S-10</td>
<td>Siedlungs begrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-10-b S-10</td>
<td>Neue Siedlungs begrenzungen Agglomeration Thun</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-14A S-14A</td>
<td>Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>S-15A S-15A</td>
<td>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)</td>
<td>D</td>
</tr>
<tr>
<td>ÖV-1 ÖV-1</td>
<td>Austauschräume, Anbindung Agglomeration</td>
<td>D</td>
</tr>
</tbody>
</table>
9.4.3 Kosten-Nutzen-Verhältnis Verkehrsmassnahmen


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

Abbildungsverzeichnis

<table>
<thead>
<tr>
<th>Abbildung</th>
<th>Beschreibung</th>
<th>Seite</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Abbildung 1</td>
<td>Organigramm Trägerschaft Agglomerationsprogramm Thun</td>
<td>18</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 2</td>
<td>Grossräumig abgestimmte Entwicklung in mehreren Gebieten</td>
<td>21</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 3</td>
<td>Bypass Thun Nord mit ESP’s</td>
<td>22</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 4</td>
<td>Luftbild Bau Bypass Thun Nord mit Aarebrücke</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 5</td>
<td>Luftbild Bau Bypass Thun Nord, Anschluss Zubringer A6</td>
<td>23</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 6</td>
<td>Flankierende Massnahmen Bypass</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 7</td>
<td>Verkehrserschließung bisher (links) und mit Bypass (rechts)</td>
<td>24</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 8</td>
<td>Luftbild ESP-Perimeter</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 9</td>
<td>Richtplankarte ESP Thun Nord</td>
<td>26</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 10</td>
<td>Projekt „Weitsicht“ RUAG</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 11</td>
<td>Visualisierung Gewerbepark Raum 5</td>
<td>28</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 12</td>
<td>Städtetabuliches Gesamtkonzept aus Leitbild Landschaft – Siedlung – Verkehr Thun SW</td>
<td>29</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 13</td>
<td>Verkehrmassnahmen zur Erschliessung des regionalen Entwicklungsgebiets Thun SW</td>
<td>30</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 14</td>
<td>Perimeter und Areale ESP Bahnhof Thun</td>
<td>31</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 15</td>
<td>Stadtanalyse Spiez</td>
<td>32</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 16</td>
<td>Mögliche Buslinienführung Thun; Netz nicht vollständig dargestellt</td>
<td>34</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 17</td>
<td>Statistischer Perimeter des Agglomerationsprogramms</td>
<td>35</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 18</td>
<td>Moränenlandschaft Agglomeration Thun</td>
<td>37</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 19</td>
<td>Charakteristik der Landschaft Agglomation Thun</td>
<td>38</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 20</td>
<td>Übersicht Agglomerationsraum Thun – Spiez</td>
<td>39</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 21</td>
<td>Siedlungsstruktur im Arealth</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 22</td>
<td>Naturschutzgebiete linke Seeseite</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 23</td>
<td>Moränenlandschaft linke Talseite</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 24</td>
<td>Rebberg Oberhofen – Langenschachen</td>
<td>40</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 25</td>
<td>Ausschnitt Agglomeration aus dem Landschaftsrichtplan Region TIP, 2008</td>
<td>41</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 26</td>
<td>Projektgebiet Landschaftsqualität ERT mit Landschaftseinheiten</td>
<td>42</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 27</td>
<td>Fruchtfolgeflächen (braun), Fruchtfolgeflächen in Sport und Freizeitzeiten (grün) und unbereinigte Zusatzflächen (blau)</td>
<td>43</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 28</td>
<td>Lärmsanierungen auf Kantons- und Gemeindestrassen, Stand September 2016</td>
<td>44</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 29</td>
<td>Räumliche Gliederung Agglomeration Thun</td>
<td>46</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 30</td>
<td>Arealstatistik der Agglomeration Thun nach Standardnomenklatur</td>
<td>47</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 31</td>
<td>Altersverteilung Wirtschaftsraum Thun 2012</td>
<td>49</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 32</td>
<td>Beschäftigungsstruktur Agglomeration Thun nach Beschäftigen (Vollzeitäquivalenz)</td>
<td>49</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 33</td>
<td>Beschäftigte (VZÄ) Agglomeration Thun nach Gemeinden 2001 und 2012</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 34</td>
<td>Absorption auf dem Wohnungsmarkt 2002 – 2012</td>
<td>51</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 35</td>
<td>Übersicht Bauflächenreserven</td>
<td>52</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 36</td>
<td>Ausschnitt RGSK-Karte, Quelle: RGSK TOW, Genehmigungsexemplar, Stand 07.11.16</td>
<td>54</td>
</tr>
<tr>
<td>Abbildung 37</td>
<td>Legende RGSK-Karte, Quelle: RGSK TOW, Genehmigungsexemplar, Stand 07.11.16</td>
<td>55</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Abbildung 38  Beschäftigte in den Güteklassen verschiedener Agglomerationsprogramme ................................................................. 56
Abbildung 39  Einwohner in den Güteklassen verschiedener Agglomerationsprogramme ................................................................. 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 Strassenetz, 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 53  Linie 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  Entwicklungsliebtbild des Kantons Bern .......................................................................................................................... 101
Abbildung 67  Entwicklungsliebtbild TOW .......................................................................................................................................... 102
Abbildung 68  Räumliches Entwicklungsliebtbild 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 Unterstützungsstelle (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
## Tabellenverzeichnis

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