
Agglomerationsprogramm V+S Thun

3. Generation

Teil II: Massnahmenblätter

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

Entwicklungsraum Thun

Impressum

Auftraggeber: Entwicklungsraum Thun

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

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

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

Inhaltsverzeichnis

Gesamtübersicht Massnahmen

Struktur der Massnahmenblätter	5
Erläuterung der Massnahmenblätter	6
Abkürzungen	8

Massnahmen Siedlung und Landschaft

Massnahmen Siedlung (S)	9
Massnahmen Landschaft (LA)	38

Massnahmen Verkehr

Übersichtskarten Entwicklungsgebiete und Massnahmen Verkehr	41
Massnahmen Motorisierter Individualverkehr (M)	49
Massnahmen Öffentlicher Verkehr (ÖV)	78
Massnahmen Langsamverkehr (L)	90
Massnahmen Kombinierte Mobilität (KM)	99
Nachfrageorientierte Massnahmen (NM)	110
Liste mit alter / neuer Nummerierung und ARE-Code	115
Liste mit umgesetzten Massnahmen	119

Gesamtübersicht Massnahmen

Struktur Bericht und Massnahmenblätter

Das Agglomerationsprogramm Thun 2. Generation besteht aus zwei Teilen: Teil I: Bericht, Teil II: Massnahmen. Das Entwicklungsleitbild, die Massnahmenblätter, sowie die Ziele und Strategien sind Bestandteil des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Thun-Oberland West (RGSK TOW) und sind dementsprechend behördenverbindlich.

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

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

Erläuterung der Massnahmenblätter

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

Titel

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

Zielsetzung

Die Zielsetzung umschreibt das Umsetzungsziel.

Massnahmen und Vorgehen

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

Priorisierung und Zeithorizont

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

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

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

Beteiligte Stellen / Federführung

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

Kosten

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

Reifegrad und Stand der Koordination

Die Definition des Reifegrades wird gemäss Weisung des Bundes angegeben.

- | | |
|-------------|--|
| Reifegrad 1 | <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Massnahme folgt aus der Problemanalyse und entspricht dem Zukunftsbild und den Teilstrategien des Agglomerationsprogramms. 2. Finanzielle Auswirkungen der Lösungsstrategien sind aufgrund von Erfahrungswerten grob abgeschätzt. 3. Die Wirkungen sind grob beurteilt. |
|-------------|--|

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

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

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

Zeitplan / Meilensteine

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

Kartographische Darstellung

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

Abhängigkeiten / Zielkonflikte

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

Zweckmässigkeit, Wirkung und Bewertung

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

Richtplanrelevanz

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

Grundlagen und Hinweise

Weitere Hinweise und Aufzählung der Grundlegendokumente mit weiterführenden Angaben zur Massnahme.

Abkürzungen

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

Massnahmenblätter Siedlung

Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile		S-1
☒ im Agglomerationsperimeter ☐ im übrigen RGSK-Perimeter	☒ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.073 ☐ Neue Massnahme	
Zielsetzung: Die Voraussetzungen für überkommunale Projekte und Planungen, insbesondere die Strategie zum Ausgleich von Planungsvor- und -nachteilen sind geschaffen.		
Massnahmen und Vorgehen: a) Umsetzung der Aufträge aus der Modellstudie „Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“, insbesondere des regionalen Arbeitszonen-Pools. Erarbeiten einer gemeinsamen Strategie zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen. In der Modellstudie „Überkommunale Nutzungsplanung in der Agglomeration Thun“, die gemeinsam mit Bund und Kanton erarbeitet wurde, wurden alle Arbeitszonen der Agglomerationsgemeinden im GIS erfasst und bewertet. Die Analyse der vorhandenen Arbeitszonen ergab, dass im Verhältnis zur Gesamtfläche in den fünf betrachteten Gemeinden nur noch wenige freie Flächen als „echte unverbaute Reserven“ vorhanden sind. Deshalb lässt sich die ursprüngliche Zielsetzung der Um- und Zusammenlegung freier Reserven an zentrale Standorte nicht weiterverfolgen. Die Konzentration der Arbeitszonen muss an bereits genutzten Standorten (Arbeitsschwerpunkten) erfolgen. Gemäss Gemeinderatsbeschluss der beteiligten Gemeinden sollen die folgenden Massnahmen umgesetzt werden. Damit würde auch der neu im kantonalen Richtplan 2030 geforderten Arbeitszonenbewirtschaftung entsprochen (Massnahme A_05). <u>Aufbau eines regionalen Arbeitszonenpools mit folgenden Aufgaben:</u> - Arbeitszonenmanagement: Aufbau eines Monitoring-Systems; Abschätzen und Gegenüberstellen von AZ-Angebot und Bedarf; Bereitstellen von marktreifen AZ-Flächen; Bewirtschaftung der Arbeitszonen im Arbeitszonen-Pool - Koordination: Koordination aller Aktivitäten im Arbeitszonen-Pool; Koordination der Interessen der Gesellschafter/Planungspartner; Koordination mit übergeordneten Planungen - Entwicklung von Arbeitszonen: Entwicklung von bedürfnisgerechten Nutzungsvorschriften, Vorbereitung von planungsrechtlichen Verfahren, Planung und Umsetzung von Erschliessung und Infrastruktur - Standortmarketing: Erarbeitung und Umsetzung eines Standortmarketing-Konzepts für den Arbeitszonen-Pool in Abstimmung mit übergeordneten Strategien des Wirtschaftsraum Thun - Kauf/Verkauf von Grundstücken/Immobilien: Strategien erarbeiten; Anlaufstelle für Interessierte; Unterstützung bei Verhandlungen; etc. - Verwaltung/Unterhalt von Grundstücken/Immobilien: Verwaltung/Unterhalt von Liegenschaften/Räumen nach Absprache mit Grundeigentümern; Unterhalt von Strassen, Grünräumen und weiteren allgemeinen Infrastrukturen - Finanzen/Finanzierung: Finanzpläne für Investitionen (Infrastrukturen, Grundstückkauf etc.); Ertragsplanungen (Verkäufe, Abgabe im Baurecht, Vermietungen, Infrastrukturbeträge etc.); Finanzierungspläne (Beiträge von Gemeinden, Grundeigentümern und anderen) <u>Aufbau der geeigneten, gemeinsamen Trägerschaft / Organisation:</u> - Geeignete Organisationsform unter Einbezug aller beteiligten Akteure (Gemeinden, Grundeigentümer, Investoren, Vereine/Verbände etc.) - Ausgleichsmechanismen für Kosten und Erträge unter den beteiligten Partnern - Aufteilung von Kompetenzen und Aufgaben des Arbeitszonen-Pools innerhalb der Organisation c) Die Gemeinden informieren sich gegenseitig über bedeutendere, verkehrsrelevante Einzonungswünsche in den Bereichen Wohnen (0.5 - 1 ha) und Arbeiten > 1 ha und prüfen die regionalen Auswirkungen der Einzonung auf Siedlung, Verkehr und Landschaft. Die Agglomerationsgemeinden stellen im Planungsbericht das Ergebnis der oben genannten Prüfung dar. d) Vorprüfung AGR: Das AGR berücksichtigt im Rahmen der Vorprüfung von Einzonungsbegehren die Stellungnahme der Kommission WRT des Entwicklungsraums Thun (ERT). e) Erarbeitung eines Leitfadens zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen als breit abgestütztes Konzept, das aufzeigt, wo und in welcher Art eine Innenentwicklung im Perimeter der Agglomeration Thun stattfinden kann bzw. soll und wo nicht.. f) Durch eine klare Positionierung, einen gemeinsamen Auftritt und koordinierte Kommunikation wird sowohl das Innen- wie auch das Ausenbild der Agglomeration Thun als Wohnort gestärkt. g) Um der fortschreitenden doppelten Alterung in der Agglomeration Thun entgegen zu wirken und das vorhandene Wohnangebot bedarfsgerecht zu nutzen (z.B. grössere Wohnungen Familien zur Verfügung stellen), soll ein genügend grosses und attraktives Wohnangebot für die alternde ortsansässige Bevölkerung geschaffen und gleichzeitig die Vorbehalte gegenüber der Wohnmobilität abgebaut werden.		

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

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind. Kostenschätzungen Teilmassnahmen (Stand Februar 2015): S-1-a Umsetzung Arbeitszonenpool CHF 60'000.- bis 80'00.-

Stand der Koordination:		
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
S-1-a	Umsetzung des regionalen Arbeitszonenpools. Erarbeiten einer gemeinsamen Strategie zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen.	Festsetzung
S-1-c	Gegenseitige Information über Einzonungswünsche, Prüfen der regionalen Auswirkungen und Festhalten in einem Planungsbericht.	Festsetzung
S-1-d	Berücksichtigung der Stellungnahme der Kommission WRT im Rahmen der Vorprüfung von Einzonungsbegehren	Festsetzung
S-1-e	Leitfaden zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen	Festsetzung
S-1-f	Vermarktung der Wohnregion Thun	Festsetzung
S-1-g	Lebensphasengerechtes Wohnen	Festsetzung
Zeitplan / Meilensteine: S-1-a: Aufbau einer GIS-Plattform zum AZ-Management und organisatorische Umsetzung des AZ-Pools 2015. Eine Arbeitszonenbewirtschaftung, welche eine Übersicht über die verfügbaren Flächen bietet und die regionale Nutzung der Arbeitszonen optimiert, wird auch im kantonalen Richtplan 2030 gefordert (Massnahme A_05). Die konkrete Umsetzung ist noch nicht geklärt.		

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Gemeindeautonomie - Massnahmenblätter: S-2, S-3A, S-5A, S-6A, S-7A, S-8A, S-14A, S-15A

Zweckmässigkeit und Wirkung: Das Massnahmenblatt dient der verstärkten Zusammenarbeit und dem Austausch unter den Agglomerationsgemeinden bei der Planung und Koordination von Siedlung und Verkehr. Die Konkurrenz unter den Gemeinden wird abgebaut, wodurch eine nachhaltige Siedlungsentwicklung innerhalb der Region gefördert wird. Die Massnahme trägt so zu einer konzentrierten Siedlungsentwicklung und zur Steigerung der Attraktivität der Region bei. Auswirkungen auf den Verkehr: - Bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung und -massnahmen innerhalb der Agglomeration → Verstetigung Verkehrsfluss und Vermeidung von unnötigem Verkehr - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Zunahme der Einwohnerdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen - Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung - Prüfung von überkommunalen Kompensationsmechanismen im Zusammenhang mit der Konzentration an Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Förderung einer konzentrierten Siedlungsentwicklung - Verringerung von Neueinzonungen und unnötigem weiteren Flächenverbrauch - Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten
Richtplanrelevanz ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: - Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012 - Landschaftsrichtplan TIP 2008 - Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013 - Projektdossier „Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“ - Verschiedene Hilfsmittel zur Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) des Kantons Bern (www.be.ch/sein) - Wohnstrategie Agglomeration Thun, Grundlagenbericht (Juni 2015) und Projektbericht (November 2015)

Koordination Ortsplanung Gemeinden		S-2																																													
☒ im Agglomerationsperimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.074 ☐ im übrigen RGSK-Perimeter ☐ Neue Massnahme																																															
Zielsetzung: Die raumplanerischen Aufgaben zwischen den Agglomerationsgemeinden sind koordiniert.																																															
Massnahmen und Vorgehen: a) Umsetzung der Vorgaben der Verordnung über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen (BMBV) in der nächsten Ortsplanungsrevision. b) Das Vorgehen zur Koordination der Ortsplanungsrevisionen soll in den folgenden Korridoren erarbeitet werden: - Steffisburg – Heimberg – Thun - Gunten – Oberhofen – Hilterfingen – Thun - Spiez – Thun - Thierachern – Uetendorf – Seftigen – Uttigen – Thun Die Planungen der Nachbargemeinden ausserhalb der Agglomeration werden berücksichtigt.																																															
Übersicht der Einzelmassnahmen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <tr> <th rowspan="3" style="width: 5%;">Nr.</th> <th rowspan="3" style="width: 45%;">Massnahme</th> <th rowspan="3" style="width: 10%;">Federführung</th> <th colspan="6">Priorität und Zeithorizont</th> </tr> <tr> <th rowspan="2" style="width: 5%;">D</th> <th rowspan="2" style="width: 5%;">A1</th> <th rowspan="2" style="width: 5%;">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th style="width: 5%;">A</th> <th style="width: 5%;">B</th> <th style="width: 5%;">C</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>S-2-a</td> <td>Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen</td> <td>Gemeinden</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>x</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>S-2-b</td> <td>Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen</td> <td>ERT</td> <td></td> <td></td> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			Nr.	Massnahme	Federführung	Priorität und Zeithorizont						D	A1	A2	A3			A	B	C					'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	S-2-a	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen	Gemeinden				x			S-2-b	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen	ERT			x			
Nr.	Massnahme	Federführung				Priorität und Zeithorizont																																									
						D	A1	A2	A3																																						
			A	B	C																																										
				'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																																							
S-2-a	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen	Gemeinden				x																																									
S-2-b	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen	ERT			x																																										
Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden, ERT, AGR																																															

Realisierung									
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.									
Stand der Koordination: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <tr> <th style="width: 5%;">Nr.</th> <th style="width: 70%;">Massnahme</th> <th style="width: 25%;">Koordinationsstand</th> </tr> <tr> <td>S-2-a</td> <td>Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen</td> <td>Festsetzung</td> </tr> <tr> <td>S-2-b</td> <td>Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen</td> <td>Zwischenergebnis</td> </tr> </table>	Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	S-2-a	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen	Festsetzung	S-2-b	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen	Zwischenergebnis
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand							
S-2-a	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen	Festsetzung							
S-2-b	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen	Zwischenergebnis							
Zeitplan / Meilensteine: S-2-a: Umsetzung der BMBV Vorgaben im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen bis 2020. In der regionalen Bauverwaltung (Regio BV) im Westamt läuft ein Projekt zur Harmonisierung der Baureglemente von elf Gemeinden, worin auch die BMBV Anforderungen umgesetzt werden. Die Anforderungen bereits im Rahmen ihrer Ortsplanung umgesetzt hat die Gemeinde Hilterfingen. S-2-b: Die Grundlagen zur Koordination von Ortsplanungsrevisionen werden im Rahmen des Projekts „Wohnstrategie Agglomeration Thun“ diskutiert.									

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Gemeindeautonomie - Massnahmenblätter: S-1, S-3, S-6A, S-8A, S-10, S-15A, L-1, L-3

Zweckmässigkeit und Wirkung:

Das Massnahmenblatt dient der verstärkten Zusammenarbeit und dem Austausch unter den Agglomerationsgemeinden bei der Planung und Koordination von Siedlung und Verkehr. Die Konkurrenz unter den Gemeinden wird abgebaut, wodurch eine nachhaltige Siedlungsentwicklung gefördert wird.

Auswirkungen auf den Verkehr:

- Bessere Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung und -massnahmen innerhalb der Agglomeration → Verstetigung Verkehrsfluss und Vermeidung von unnötigem Verkehr
- Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung

Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung:

- Bessere Abstimmung der Siedlungsplanung und -massnahmen → Einzonungen an den am besten geeigneten Lagen

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit:**Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch:**

- Förderung einer konzentrierten Siedlungsentwicklung
- Berücksichtigung der Landschaft beim Bauen ausserhalb von Bauzonen
- Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten

Richtplanrelevanz

- ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges**Bemerkungen / Hinweise:****Grundlagen:**

- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003
- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012
- Landschaftsrichtplan TIP 2008 inkl. Arbeitshilfe „Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft“
- Regionale Teilrichtpläne "ökologische Vernetzung" 2011 – 2016, Juni 2011
- Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013

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

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

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Gemeindeautonomie - Massnahmenblätter: S-1, S-5A, S-6A, S-7A, S-8A, S-10, ÖV-3, ÖV-4, M-12, M-13, KM-1, NM-1 - Naturgefahren - Störfallrisiken - ISOS, Denkmalpflege - Gewässerräume
Zweckmässigkeit und Wirkung: Das Massnahmenblatt dient der Siedlungsentwicklung nach innen. Eine qualitätvolle Verdichtung senkt die Umweltbelastung und optimiert die Siedlungsstruktur sowie die Kosten für die Erschliessung. Durch Umstrukturierung kann die Nutzung und Dichte von zentrumsnahen, gut erschlossenen Gebieten optimiert werden.

Auswirkungen auf den Verkehr: - Vereinfachung der ÖV- und LV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Zunahme der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen - Verringerung der Einzonung schwer durch den ÖV erschliessbarer Gebiete - Abnahme der Verkehrsmenge in dicht besiedelten Gebieten durch gute ÖV-Erschliessung - Aktive Fördermassnahmen für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in diesen Gebieten - Aufwertung von öffentlichem Raum, Frei- und Grünräumen im Siedlungsgebiet - Aufwertung des öffentlichen Raums durch Umstrukturierung (Öffnung Militär- und Fabrikareale) - Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Kleineres Verkehrsaufkommen durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten - Verringerung der Zersiedelung - Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen
Richtplanrelevanz ☒ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonaler Sicht)

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise: Die Gebiete mit hoher ÖV-Erschliessungsgüte liegen in den drei Gemeinden Thun, Steffisburg und Spiez Ortsplanungsrevision Spiez 2013 (Erhöhung AZ und Gebäudehöhen)
Grundlagen: - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012 - Verschiedene Hilfsmittel zur Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) des Kantons Bern (www.be.ch/sein)

Liste der Umstrukturierungsgebiete in der Agglomeration:

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

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

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

*Berücksichtigung der Störfallthematik bei Änderungen der Nutzungsplanung

Gebiete, die aus der Liste entfernt wurden:

Gemäss RGSK TOW der 1. Generation sollte das Gebiet der ehemaligen Schadaugärtnerei in Thun zu einer verdichteten Wohnüberbauung umstrukturiert werden. Die Stadt Thun hat inzwischen das Areal gekauft und verzichtet zu Gunsten öffentlicher Nutzungen/Freiflächen auf eine Wohnnutzung. Das Gebiet wurde deshalb aus der Liste der Umstrukturierungsgebiete entfernt.

Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)		S-5A																					
☒ im Agglomerationsperimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.077 ☐ im übrigen RGSK-Perimeter ☐ Neue Massnahme																							
Zielsetzung: Die Realisierung von Wohnraum in der Agglomeration an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert.																							
Massnahmen und Vorgehen: 1) Als regionale Wohnschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie haben die Mindestgrösse von 1 ha und sind bereits eingezont. 2) Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen. 3) Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohnschwerpunkte z.B. durch die Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken). 4) Die Gemeinden gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur. 5) Die bauliche Nutzung der regionalen Wohnschwerpunkte erfolgt in einer in ihrer Bedeutung angepassten, mittleren bis hohen Siedlungsdichte. 6) Die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte findet im Rahmen von städtebaulich ausgerichteten qualitätssichernden Verfahren statt.																							
Federführung: Gemeinden (Heimberg, Steffisburg, Thun) Beteiligte Stellen: Heimberg, Steffisburg, Thun, ERT, AGR	Priorität und Zeithorizont <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
X																							

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

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Gemeindeautonomie - ISOS, Denkmalpflege - Gewässerräume - Massnahmenpakete der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Massnahmenblätter: S-1, S-3A, S-6A, S-7A, S-8A, S-10, ÖV-3, ÖV-4, KM-1, NM-1

Zweckmässigkeit und Wirkung: Das Massnahmenblatt dient dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen. Die konzentrierte Siedlungsentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist. Auswirkungen auf den Verkehr: - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Zunahme der Einwohnerdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen - Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten - Verringerung der Zersiedelung
Richtplanrelevanz: ☒ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonomer Sicht)

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: - Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte / Zonenpläne der Gemeinden - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Landschaftsrichtplan TIP 2008 - Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012 - Musterbaureglement Kanton Bern 2006, revidiert 2012

Liste Wohnschwerpunkte Agglomeration:

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand
Heimberg	S-5A-01	ZPP Nr. 7 „Bir Underfüehrig“	~2	C	Festsetzung
Steffisburg	S-5A-02	Hodelmatte	~1.5	B	Festsetzung
Thun	S-5A-03	Bostudenzelg	~4.5	B	Festsetzung
	S-5A-04	Rösslimatte	~3.5	B	Festsetzung
Spiez	S-5A-05	Simmentalstrasse*	~1	C	Festsetzung
	S-5A-06	Oberlandstrasse*	~2	C/D	Festsetzung
	S-5A-07	Spiezmoos*	~1	D	Festsetzung
Total			~15.5		

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

* Die Gebiete waren im RGSK TOW der 1. Generation als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen aufgeführt und wurden inzwischen im Rahmen von Ortsplanungen eingezont.

Gebiete, die aus der Liste entfernt wurden:

- Das Gebiet Thun, Gymermatte soll zukünftig nicht vorrangig für Wohnen sondern für geeignete Nutzungen in den Bereichen Kultur und Bildung zur Verfügung stehen. Das Gebiet (RGSK 1. Generation, Koordinationsstand Zwischenergebnis) wurde deshalb aus der Liste der Wohnschwerpunkte entfernt.
- Das Gebiet Thun, Blüemlimatte wurde realisiert.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)		S-6A																					
☒ im Agglomerationsperimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.078 ☐ im übrigen RGSK-Perimeter ☐ Neue Massnahme																							
Zielsetzung: Durch die Steuerung der Siedlungsentwicklung soll der ausufernde Bodenverbrauch durch Neueinzonungen und dessen Auswirkungen auf den Verkehr begrenzt werden. Grundsätzlich ist eine Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben. Dabei sind in erster Priorität geeignete Areale neu in Wert zu setzen und massvolle Verdichtungen vorzunehmen. In zweiter Priorität sollen Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen Wohnen ausgeschieden werden. Innerhalb des gegebenen Potentials sind die besonders geeigneten Areale zu entwickeln. Die zeitgerechte Entwicklung von Arealen zur Baureife, die sich bezüglich Lage, Erschliessung und Eigentümerschaft (Verkaufsbereitschaft, keine Monopolisierung etc.) eignen, ist eine zentrale Aufgabe der regionalen und kommunalen Raumentwicklung.																							
Massnahmen und Vorgehen: 1) Vor der Ausscheidung neuer Vorranggebiete für Siedlungserweiterung Wohnen werden Umzonungen von Arbeitszonen und Zonen für öffentliche Nutzung (ZöN) in Wohnzonen geprüft (siehe auch S-3A). Zur Prüfung gehört insbesondere auch die strassenseitige Erschliessung. 2) Die Ausscheidung von Vorranggebieten für Siedlungserweiterung Wohnen erfolgt in den RGSK gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.) Die Kriterien für die ÖV-Erschliessung lauten wie folgt: - Thun, Heimberg, Steffisburg, Spiez (ohne Hondrich und Faulensee)*, Oberhofen, Hilterfingen, Uetendorf: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse C. - Seftigen, Spiez (Teil Hondrich und Faulensee)*, Uttigen, Thierachern: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse D. - Bei den Entscheiden werden die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Die ÖV-Erschliessungsgüteklassen werden durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination bezeichnet und nachgeführt. 3) Alle zukünftigen Wohnzonen, die grösser sind als 1 ha, müssen in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen der Agglomeration Thun liegen (Liste siehe Rückseite) oder als solches dort zuerst aufgenommen werden. Im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen berücksichtigen die Gemeinden die Vorgaben bezüglich der ÖV-Qualität und stimmen sie korridorweise ab. Sie berücksichtigen ebenfalls die Zielsetzung zur Verdichtung (S-3A) und die regionalen Siedlungsbegrenzungen (siehe S-10). Bevor sie die revidierten Ortsplanungen zur kantonalen Vorprüfung beim Kanton einreichen, erstatten sie dem Entwicklungsraum Thun (Kommission WRT) Bericht. Das Protokoll der Kommission WRT wird auszugsweise den Vorprüfungsunterlagen beigelegt.																							
* gemäss Kant. Richtplan Massnahme C_01 (Zentralitätsstruktur des Kantons Bern)																							
Federführung: ERT Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden, ERT, AGR	Priorität und Zeithorizont: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

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

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Gemeindeautonomie - Massnahmenpakete der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Naturgefahren - Störfallrisiken - ISOS, Denkmalpflege, Archäologie - Gewässerräume - Fruchtfolgeflächen (FFF) - Massnahmenblätter: S-1, S-3A, S-5A, S-7A, S-8A, S-10, M-15, ÖV-3, ÖV-4, KM-1, NM-1
Zweckmässigkeit und Wirkung: Das Massnahmenblatt dient dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen. Die konzentrierte Siedlungsentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist. Auswirkungen auf den Verkehr: - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Siedlungsentwicklung - Siedlungswachstum ist mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Zunahme der Einwohnerdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen - Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung - Abnahme der Verkehrsmenge in dicht besiedelten Gebieten durch gute ÖV-Erschliessung Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der Siedlungsentwicklung an geeigneten Standorten - Verringerung der Zersiedelung - Interessenabwägung bei der Konsumation von Fruchtfolgeflächen (Prüfung von Alternativen)
Richtplanrelevanz: ☒ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen (MB A_08 Prioritäre Entwicklungsgebiete Wohnen aus kantonomer Sicht)

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise: Eine umfassende Interessenabwägung zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Festsetzung ist in Anhang B zu finden.
Grundlagen: - Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003 - Landschaftsrichtplan TIP 2008 - Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012 - Musterbaureglement Kanton Bern 2006, revidiert 2012

Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen in der Agglomeration:

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Gütekategorie	Koordinationsstand	Abhängigkeiten / Konflikte
Heimberg	S-6A-01	Engeried	~4	C/D	Vororientierung	Erschliessung, Verfügbarkeit, Naturgefahren blau, FFF, Störfallrisiko, Archäologie, Gewässerraum
Seftigen	S-6A-02	Breitmoos	~1.7	D	Festsetzung	FFF, ISOS, Archäologie
	S-6A-03	Stampfimmatt	~2	C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, Naturgefahren blau, FFF
	S-6A-04	Husmatt	~1	C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, FFF, Bauinventar
Spiez	S-6A-05	Schlüsselmatte (1. Etappe)	~3	B	Zwischenergebnis	Erschliessung, FFF, Archäologie
	S-6A-06	Schlüsselmatte (2. Etappe)	~16	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, FFF, Archäologie
	S-6A-07	Üech	~8	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, FFF, Bauinventar, Archäologie
Steffisburg	S-6A-08	Bruchegg (oberer Teil)	~3.3	B	Festsetzung	Naturgefahren blau, FFF, ISOS, Gewässerraum
	S-6A-09	Bruchegg (unterer Teil)	~2.8	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, Naturgefahren blau, FFF, ISOS, Gewässerraum
	S-6A-10	Oberdorf	~5	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Naturgefahren blau, FFF, ISOS, Bauinventar, Archäologie, Störfallrisiko
	S-6A-11	Erlen	~5.5	B/C	Zwischenergebnis	Naturgefahren blau, FFF, ISOS, Archäologie, Bauinventar
	S-6A-12	Au	~2.5	B	Festsetzung	Schutzgebiet kommunal (lösbar), Naturgefahren gelb, FFF, Archäologie
	S-6A-13	Thunstrasse	~3	B	Festsetzung	FFF, ISOS, Bauinventar, Archäologie
	S-6A-14	Glockenthal	~1	B	Festsetzung	FFF, Bauinventar, Archäologie
	S-6A-15	Bahnhofstrasse	~3.5	B	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, Naturgefahren gelb, FFF, Archäologie, Gewässerraum
Thun	S-6A-16	Siegenthalergut	~5	B	Festsetzung	FFF, Archäologie
	S-6A-17	Lüssli	~20	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, FFF, Archäologie
Uetendorf	S-6A-18	Ischlag	~7	C/D	Festsetzung	Naturgefahren blau, FFF, Gewässerraum
	S-6A-19	Mattenstrasse	~5.5	D	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, FFF
	S-6A-20	Aegertenstrasse / Moosweg	~5	C	Zwischenergebnis	Erschliessung, Verfügbarkeit, FFF, Bauinventar, Archäologie
Total			~104.8			

Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)		S-7A																								
☒ im Agglomerationsperimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.079 ☐ im übrigen RGSK-Perimeter ☐ Neue Massnahme																										
Zielsetzung: Geeignete, bereits genutzte Arbeitsstandorte werden einem regionalen Arbeitszonenpool zugeführt und gemeinsam gefördert und vermarktet.																										
Massnahmen und Vorgehen: Als regionale Arbeitsschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie haben die Mindestgrösse von 2 ha und sind bereits eingezont. Zur Entwicklung der Arbeitsschwerpunkte erarbeiten die Gemeinden bedürfnisgerechten Nutzungsvorschriften, bereiten das planungsrechtliche Verfahren vor und planen respektive realisieren zeitgerecht die benötigte Erschliessung und Infrastruktur. Mit dem Aufbau eines regionalen Arbeitszonenpools (S-1-a) sollen die Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration Thun koordiniert entwickelt werden.																										
Federführung: Gemeinden Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden, ERT, AGR	Priorität und Zeithorizont: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th style="width: 10%;">D</th> <th style="width: 10%;">A1</th> <th style="width: 10%;">A2</th> <th colspan="3" style="width: 60%;">A3</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <th style="width: 15%;">A</th> <th style="width: 15%;">B</th> <th style="width: 15%;">C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3						A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2	A3																							
			A	B	C																					
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																					
X																										

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

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Gemeindeautonomie - ISOS, Denkmalpflege - Massnahmenblätter: S-1, S-2, S-3A, S-5A, S-6A, S-8A, S-10, M-14, KM-1, ÖV-3, ÖV-4, NM-1 - Kantonaler Richtplan 2030, Massnahme A_05
Zweckmässigkeit und Wirkung: Dieses Massnahmenblatt dient der Optimierung der Siedlungsstruktur. Die Arbeitsplatzentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrsererschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich und die Ansiedlung von Arbeitsgebieten sinnvoll ist. Die Konkurrenz unter den Gemeinden wird abgebaut und die Zusammenarbeit verbessert. Auswirkungen auf den Verkehr: - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Arbeitsplatzentwicklung - Konzentration der Arbeitsplatzentwicklung entlang von Hauptverkehrsachsen (Bypass) oder unweit davon entfernt Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Zunahme der Arbeitsplatzdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen - Aktive Fördermassnahmen für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in diesen Gebieten - Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten - Prüfung von überkommunalen Kompensationsmechanismen im Zusammenhang mit der Konzentration an Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkten

Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: - Konzentration der Branchen mit grösserem Schwerverkehrsaufkommen an geeigneten Standorten Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung an geeigneten Standorten - Verringerung der Zersiedelung - Konzentration von Lärmemissionen an geeigneten Standorten
Richtplanrelevanz: ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, Oktober 2003 - Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012 - Projektdossier „Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“

Liste der Arbeitsschwerpunkte der Agglomeration Thun:

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	Fläche in ha	ÖV-Güteklasse	Koordinationsstand
Spiez	S-7A-01	Lattigen / Au	~5	D	Festsetzung
	S-7A-02	Angolder	~2	D/C	Festsetzung
Steffisburg	S-7A-03	ESP Steffisburg Bahnhof*	~7.5	C	Festsetzung
Thun	S-7A-04	Schoren* **	~9	B/C	Festsetzung
	S-7A-05	Mittlere Strasse / Rütlistrasse	~4	C	Festsetzung
Total			~27.5		

Die Arbeitsschwerpunkte sind bereits eingezont und haben eine Mindestgrösse von 2 ha. Die Flächen sind teilweise bereits überbaut.

* Überlagerungen mit dem Konsultationsbereich; der Aspekt Störfallvorsorge muss bei Änderungen der Nutzungsplanung berücksichtigt werden

** Berücksichtigung des Gewässerraums bei der Nutzungsplanung

Einer der wichtigsten und der grösste Arbeitsschwerpunkte in der Agglomeration Thun ist der ESP Thun Nord. Der Standort ist im Massnahmenblatt S-3A als Umstrukturierungsgebiet aufgeführt und fehlt deshalb in der obenstehenden Liste.

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)		S-8A																					
☒ im Agglomerationsperimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.080 ☐ im übrigen RGSK-Perimeter ☐ Neue Massnahme																							
Zielsetzung: Geeignete neue Standorte für Arbeitsnutzung werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.																							
Vorgehen: Die Ausscheidung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten im RGSK erfolgt gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.). Einzonungen von Arbeitszonen, die grösser sind als 1ha, müssen mindestens die ÖV-Erschliessungsgüteklasse D/E aufweisen. Die genauen Anforderungen an die Erschliessungsgüteklasse hängen von der Arbeitsplatzdichte, von der bestehenden Erschliessungsgüte und vom Nutzungsprofil der betroffenen Gebiete ab. Bei der Ansiedlung von Branchen die Schwerverkehrstransporte benötigen, wird der Verkehrsererschliessung und der Nähe zum übergeordneten Strassennetz besondere Beachtung geschenkt. Die Einzonung von neuen Arbeitszonen ausserhalb des Arbeitszonen-Pools beschränkt sich auf den Bedarf des Binnengewerbes. Neueinzonungen für das Binnengewerbe sind in der Regel nicht grösser als 8-12'000 m2. Bedarf und Angebot werden durch das regionale Arbeitszonenmanagement koordiniert. Alle zukünftigen Arbeitszonen, die grösser sind als 1ha, müssen in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten der Agglomeration Thun liegen (Liste siehe Rückseite) oder als solches dort zuerst aufgenommen werden. Im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen berücksichtigen die Gemeinden die Vorgaben bezüglich der ÖV-Qualität und stimmen sie korridorweise ab. Sie berücksichtigen ebenfalls die Zielsetzung zur Verdichtung (S-3A) und die regionalen Siedlungsbegrenzungen (siehe S-10). Bevor sie die revidierten Ortsplanungen zur kantonalen Vorprüfung beim Kanton einreichen, erstatten sie dem Entwicklungsraum Thun (Kommission WRT) Bericht. Das Protokoll der Kommission WRT wird auszugsweise den Vorprüfungsunterlagen beigelegt.																							
Federführung: Gemeinden Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden, ERT, AGR	Priorität und Zeithorizont: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
X																							

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

Stand der Koordination Siehe Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten in der Agglomeration Thun
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Gemeindeautonomie - Naturgefahren - Störfallvorsorge - ISOS, Denkmalpflege, Archäologie - Fruchtfolgeflächen (FFF) - Massnahmenblätter: S-1, S-3A, S-5A, S-6A, S-7A, S-9, S-10, M-3, M-4, M-11, M-12, M-14, M-15, KM-1, ÖV-3, NM-1
Zweckmässigkeit und Wirkung: Dieses Massnahmenblatt dient der Optimierung der Siedlungsstruktur. Die Arbeitsplatzentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrsererschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich und die Ansiedlung von Arbeitsgebieten sinnvoll ist. Die Konkurrenz unter den Gemeinden wird abgebaut und die Zusammenarbeit verbessert.

Auswirkungen auf den Verkehr: - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Konzentration der Arbeitsplatzentwicklung - Siedlungswachstum/Arbeitsplatzentwicklung ist mit der Verkehrsentwicklung abgestimmt Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Zunahme der Arbeitsplatzdichte an zentralen, qualitativ hochwertigen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen - Konzentration von Freizeit- und Sportanlagen an geeigneten Standorten mit guter Erschliessung - Aktive Fördermassnahmen für die Sicherstellung einer qualitativen Entwicklung in diesen Gebieten - Aktive Vermarktung für die Ansiedlung von Aktivitäten in diesen Gebieten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: - Konzentration der Branchen mit grösserem Schwerverkehrsaufkommen an geeigneten Standorten Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung an geeigneten Standorten - Verringerung der Zersiedelung - Konzentration von Lärmemissionen an geeigneten Standorten - Interessenabwägung bei der Konsumation von Fruchtfolgeflächen (Prüfung von Alternativen)
Richtplanrelevanz ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise: Eine umfassende Interessenabwägung zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten mit Koordinationsstand Festsetzung ist in Anhang B zu finden.
Grundlagen: - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, Oktober 2003 - Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012 - Landschaftsrichtplan TIP, Oktober 2008 - Projektdossier „Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“

Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten Agglomeration Thun:

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	ha	ÖV EGK	Koordinationsstand	Abhängigkeiten / Konflikte
Heimberg	S-8A-01	Heimberg Süd	~6	B/C	Zwischenergebnis	FFF, Naturgefahren, Störfallrisiko
Spiez	S-8A-02	Schluckhals	~1.2	E	Zwischenergebnis	Wald, Landschaftsschutzgebiet, belasteter Standort, Gewässerrichtplan Kander
Steffisburg	S-8A-03	Bernstrasse	~5	B	Festsetzung	FFF, Naturgefahren, ISOS, Bauinventar, Störfallrisiko
Thun	S-8A-04	Weststrasse Süd	~4	B/C	Festsetzung	FFF, Archäologie
Total			~16.2			

Verkehrsintensive Standorte		S-9																					
☒ im Agglomerationsperimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil des AP Thun, ARE-Code 0942.2.081 ☐ im übrigen RGSK-Perimeter ☐ Neue Massnahme																							
Zielsetzung: Die verkehrsintensiven Standorte (ViV-Standorte) der Agglomeration (Einrichtungen mit mehr als 2000 MIV-Fahrten täglich) sind bekannt und das Gesamtkontingent an Fahrleistungen ist aufgeteilt.																							
Massnahmen und Vorgehen: a) In der Richtplankarte sind die verkehrsintensiven Standorte bezeichnet. Die sind: Thun Innenstadt, Thun Süd und Zentrum Spiez. Das Gesamtkontingent von 45'000 (PW-km/Tag) Fahrleistungen ist auf die drei Standorte aufgeteilt. Der Teilrichtplan verkehrsintensive Standorte der Region TIP 2002 wurde abgelöst. c) Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV aufgrund von neuen Grundlagen (kantonaler Richtplan 2030, Massnahmenplan Luft) hinsichtlich des RGSK 3. Generation.																							
Federführung: ERT Beteiligte Stellen: Spiez, Thun, ERT	Priorität und Zeithorizont: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

Realisierung											
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.											
Stand der Koordination: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: left;"> <tr> <th style="width: 10%;">Nr.</th> <th style="width: 70%;">Massnahme</th> <th style="width: 20%;">Koordinationsstand</th> </tr> <tr> <td>S-9-a</td> <td>Bezeichnen der ViV-Standorte</td> <td>Festsetzung</td> </tr> <tr> <td>S-9-c</td> <td>Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV-Standorte</td> <td>Festsetzung</td> </tr> </table>			Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	S-9-a	Bezeichnen der ViV-Standorte	Festsetzung	S-9-c	Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV-Standorte	Festsetzung
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand									
S-9-a	Bezeichnen der ViV-Standorte	Festsetzung									
S-9-c	Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV-Standorte	Festsetzung									
Zeitplan / Meilensteine:											

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Gemeindeautonomie - Massnahmenblätter: S-7A, S-8A
Zweckmässigkeit und Wirkung: Schafft die Voraussetzung für ein funktionierendes Verkehrssystem. Auswirkungen auf den Verkehr: - Verbesserte Qualität für Verkehrsteilnehmende - Verbesserte Erreichbarkeit - Verbesserte Parkplatzsituation Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Konzentration von Arbeitsplätzen und kommerziellen Nutzungen an geeigneten Standorten Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Die verkehrsintensiven Nutzungen werden konzentriert an geeigneten Standorten angesiedelt - Kürzere Wege und weniger Stau durch Konzentration der wirtschaftlichen Entwicklung an geeigneten Standorten - Konzentration von Lärmemissionen an geeigneten Standorten

Richtplanrelevanz:☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen**Sonstiges****Bemerkungen / Hinweise:****Grundlagen:**

- Teilrichtplan Verkehrsintensive Standorte der Region TIP 2002
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003
- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2.Generation 2012

Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel		S-10																					
☒ im Agglomerationsperimeter ☒ im übrigen RGSK-Perimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.082 ☐ Neue Massnahme																							
Zielsetzung: Die wichtigen und prägenden Zäsuren zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten werden aufrechterhalten, damit die Strukturen ablesbar bleiben und die Siedlung nicht flächendeckend zusammenwächst. Eine klare Trennung zwischen Siedlungsgebiet und Nicht-Siedlungsgebiet wird angestrebt. Die Siedlungsränder werden akzentuiert und die Zersiedelung wird eingegrenzt.																							
Massnahmen und Vorgehen: a) Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT (RGSK 1. Generation) In der RGSK-Richtplankarte sind die wichtigen Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel von überörtlicher Bedeutung festgelegt. Der Ablesbarkeit der Ortschaften sowie der Vernetzung der Landschaftsräume wird hohe Bedeutung beigemessen. Die Begrenzungen sind für die Ortsplanungen der Gemeinden verbindlich. Die bezeichneten Siedlungsbegrenzungslinien stellen Grenzen für das Siedlungswachstum dar. Die Siedlungsfläche wird nicht über die Linien in die Freiräume hinein ausgedehnt, bei markanten Einzelbauten wird Zurückhaltung geübt. Mit den Siedlungstrenngürteln werden landschaftlich bedeutsame Gebiete abgegrenzt, die aus übergeordneter Sicht auch langfristig von der Siedlungsentwicklung freizuhalten sind. Allfällige neue Verkehrsinfrastrukturen in den bezeichneten Räumen müssen landschaftsverträglich gestaltet werden. b) Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun (RGSK 2. Generation) Im Rahmen der Überarbeitung des RGSK 2. Generation wurden im Perimeter der Agglomeration Thun neue Siedlungsbegrenzungslinien definiert. Sie wurden als Vororientierung ins RGSK aufgenommen und sollen hinsichtlich einer 3. Generation überprüft und festgesetzt werden. Siedlungsbegrenzungslinien mit Handlungsspielraum wurden dort festgelegt, wo auf kommunaler Ebene Spielraum für Einzonungen im Mass von einzelnen Bauplätzen für die qualitative Aufwertung und Ausgestaltung des Siedlungsrandes besteht. c) Siedlungsbegrenzungen Kandertal und Obersimmental-Saenenland Die Siedlungsbegrenzungslinien der Regionen Kandertal und Obersimmental-Saenenland werden in den Landschaftsrichtplänen der beiden Regionen festgesetzt und ins RGSK als Hinweise übertragen*.																							
Federführung: Gemeinden Beteiligte Stellen: Gemeinden, Regionen ERT, OS-SA, KA	Priorität und Zeithorizont: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
X																							

*Da die Landschaftsplanungen KA und OS-SA zurzeit in Überarbeitung sind, wird auf eine Darstellung der Inhalte im RGSK 2. Generation verzichtet.

Realisierung														
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.														
Stand der Koordination: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <th style="width: 10%;">Nr.</th> <th style="width: 70%;">Massnahme</th> <th style="width: 20%;">Koordinationsstand</th> </tr> <tr> <td>S-10-a</td> <td>Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT</td> <td>Festsetzung</td> </tr> <tr> <td>S-10-b</td> <td>Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun</td> <td>Vororientierung</td> </tr> <tr> <td>S-10-c</td> <td>Siedlungsbegrenzungen Kandertal und Obersimmental-Saenenland</td> <td>Zwischenergebnis</td> </tr> </table>			Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	S-10-a	Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT	Festsetzung	S-10-b	Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun	Vororientierung	S-10-c	Siedlungsbegrenzungen Kandertal und Obersimmental-Saenenland	Zwischenergebnis
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand												
S-10-a	Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT	Festsetzung												
S-10-b	Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun	Vororientierung												
S-10-c	Siedlungsbegrenzungen Kandertal und Obersimmental-Saenenland	Zwischenergebnis												
Zeitplan / Meilensteine:														

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Gemeindeautonomie - Massnahmenblätter: S-1, S-2, S-3A, S-5A, S-6A, S-7A, S-8A, S-13, L-1
Zweckmässigkeit und Wirkung: Dieses Massnahmenblatt dient der Verbesserung von Landschafts- und Siedlungsqualität. Die Siedlungsstruktur soll optimiert, die Umweltbelastung verringert und der häusliche Umgang mit dem knappen Boden verbessert werden. Auswirkungen auf den Verkehr: - Vereinfachung der ÖV- und MIV-Erschliessung durch Verringerung der Zersiedelung Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Verringerung von Neueinzonungen abseits von genügender ÖV-Erschliessung - Siedlungsbegrenzungslinien - Akzentuierung der Siedlungsränder - Erhalten von charakteristischen Siedlungs- und Landschaftsstrukturen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Verringerung der Zersiedelung - Reduktion des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen
Richtplanrelevanz ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen
Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: - Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden - Reg. Landschaftsrichtplan TIP 2008 - Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, Vorarbeiten RGSK 2. Generation: Arbeitsstandorte im ländlichen Raum und Siedlungsbegrenzungslinien, Bericht für die Mitwirkung, 5. September 2014 - Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013

Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)		S-14A																					
☒ im Agglomerationsperimeter ☐ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- ☐ im übrigen RGSK-Perimeter ☒ Neue Massnahme																							
Zielsetzung: Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Tourismus sollen in der Agglomeration an geeigneten Standorten, in Abstimmung mit der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung realisiert werden.																							
Massnahmen und Vorgehen: Als Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie wurden aus dem RTEK ERT übernommen, haben die Mindestgrösse von 1 ha, liegen in der Bauzone und lassen eine dichte Nutzung zu. Aufgrund der Grösse der Agglomeration Thun und eines künftigen Bevölkerungswachstums ist es elementar, genügend potenzielle Flächen für Freizeit, Erholung und Sport im Agglomerationsraum vorzusehen und diesen auch dementsprechend zu gestalten. Darunter zu verstehen sind Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Kultur wie Hallenbäder, Eisbahnen, Museen etc. In der Standortausscheidung wurden raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.). Mit Hilfe von Siedlungsschwerpunkten für Sport, Freizeit und Tourismus soll eine Positivplanung vorgenommen werden. Entwicklungen an anderen Standorten sollen dadurch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn die Standorteignung gegeben ist. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus hin und gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur.																							
Federführung: Agglomerationsgemeinden Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden, Region ERT, AGR	Priorität und Zeithorizont: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	X					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
X																							

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
Stand der Koordination: Siehe Liste der Siedlungsschwerpunkte für Sport, Freizeit und Tourismus in der Agglomeration Thun
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter: S-3A, S-5A, S-7A, S-10, S-11, S-15A, L-1, L-2, L-3, L-4
Zweckmässigkeit und Wirkung: Auswirkungen auf den Verkehr: - Konzentration der Sport-, Freizeit- und touristischen Nutzung an gut erschlossenen Lagen (Abstimmung mit Verkehr) Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Konzentration von Freizeit- und Sportanlagen an geeigneten Standorten mit guter Erschliessung - Förderung der Attraktivität der gesamten Siedlungsentwicklung in der Agglomeration - Regionale Abstimmung der Entwicklungen im Bereich Sport, Freizeit und Tourismus Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Verringerung des Freizeitverkehrs dank Abstimmung von Nutzung und Verkehr

Richtplanrelevanz
☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen
Sonstiges**Bemerkungen / Hinweise:****Grundlagen:**

- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, Thun 2015
- Diverse kommunale Konzepte

Liste der Siedlungsschwerpunkte für Sport, Freizeit und Tourismus in der Agglomeration Thun:

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	ÖV EGK	Koordinationsstand
Spiez	S-14A-01	Spiezer Bucht*	B	Vororientierung
Heimberg	S-14A-02	Sportzentrum Heimberg, CIS	D	Vororientierung
Oberhofen	S-14A-03	Wichterheer-Gut*	C	Vororientierung

* Berücksichtigung des Gewässerraums

Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)		S-15A																					
☒ im Agglomerationsperimeter ☐ im übrigen RGSK-Perimeter	☐ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- ☒ Neue Massnahme																						
Zielsetzung: Geeignete neue Standorte für Sport- oder Freizeitnutzungen werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.																							
Massnahmen und Vorgehen: Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie wurden aus dem RTEK ERT übernommen. Aufgrund der Grösse der Agglomeration Thun und eines künftigen Bevölkerungswachstums ist es elementar, genügend potenzielle Flächen für Freizeit, Erholung und Sport im Agglomerationsraum vorzusehen und diesen auch dementsprechend zu fördern. Darunter zu verstehen sind Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Kultur wie Hallenbäder, Eisbahnen, Museen etc. In der Standortausscheidung werden raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.). Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus hin und prüfen die Einzonungen im Rahmen ihrer Ortsplanungen.																							
Federführung: Agglomerationsgemeinden Beteiligte Stellen: Agglomerationsgemeinden, Region ERT, AGR	Priorität und Zeithorizont: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

Realisierung
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.
Stand der Koordination Siehe Liste der Vorranggebiete Siedlungserweiterung für Sport, Freizeit und Tourismus in der Agglomeration Thun
Zeitplan / Meilensteine:

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: - Massnahmenblätter: S-6A, S-8A, S-10, S-11, S-14A, L-1, L-2, L-3, L-4
Zweckmässigkeit und Wirkung: Auswirkungen auf den Verkehr: - Konzentration der Sport-, Freizeit- und touristischen Nutzung an gut erschlossenen Lagen (Abstimmung mit Verkehr) Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Konzentration von Freizeit- und Sportanlagen an geeigneten Standorten mit guter Erschliessung - Regionale Abstimmung der Entwicklungen im Bereich Sport, Freizeit und Tourismus Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Verringerung des Freizeitverkehrs dank Abstimmung von Nutzung und Verkehr
Richtplanrelevanz ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise: Eine umfassende Interessenabwägung zu den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus mit Koordinationsstand Festsetzung ist in Anhang B zu finden.
Grundlagen: - Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, Thun 2015

Liste der Vorranggebiete für Sport, Freizeit und Tourismus Agglomeration Thun:

Gemeinde	Nr.	Ortsbezeichnung	ha	ÖV EGK	Koordinationsstand	Abhängigkeiten / Konflikte
Steffisburg	S-15A-01	Schönau	~1.7	C	Festsetzung	Landschaftsschutzgebiet regional / kommunal, FFF
Thun	S-15A-02	Weststrasse Nord ("Thun Süd")	~6	B/C	Zwischenergebnis	Erschliessung, FFF, Archäologie, Gewässerraum
Total			~7.7			

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

Aufwertung von öffentlichen Räumen		S-16																																													
☒ im Agglomerationsperimeter ☐ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- ☐ im übrigen RGSK-Perimeter ☒ Neue Massnahme																																															
Zielsetzung: Öffentliche Räume spielen eine wichtige Rolle im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach Innen und der Verdichtung. Im Agglomerationsraum soll deshalb eine gesamträumliche Strategie zur Aufwertung dieser Plätze und siedlungsinternen Freiräume erarbeitet werden.																																															
Massnahmen: 1) Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume Die Wohnstrategie der Agglomeration Thun hat im Handlungsfeld der Innenentwicklung und Verdichtung festgestellt, dass in diesem Zusammenhang die öffentlichen Plätze und Freiräume eine zentrale Rolle spielen. Sie werten die räumlichen Strukturen auf und tragen zu einer attraktiven Wohn- und Arbeitsregion bei. Als Übersicht und zur Aufgleisung von einzelnen Projekten soll für die Agglomeration Thun eine Strategie zur Aufwertung von öffentlichen Räumen erarbeitet werden (Freiraumkonzept). Dabei sollen u.a. auch die ökologischen Werte (Bäume, Hecken, Wiesen etc.) berücksichtigt werden, da die extensive Erholung stark mit den naturnahen Räumen verknüpft ist. 2) Umsetzung von Aufwertungsprojekten für öffentliche Räume Umsetzung von konkreten Aufwertungsprojekten durch die Agglomerationsgemeinden.																																															
Übersicht der Einzelmassnahmen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th rowspan="3" style="width: 5%;">Nr.</th> <th rowspan="3" style="width: 40%;">Massnahme</th> <th rowspan="3" style="width: 10%;">Federführung</th> <th colspan="6">Priorität und Zeithorizont</th> </tr> <tr> <th rowspan="2" style="width: 5%;">D</th> <th rowspan="2" style="width: 5%;">A1</th> <th rowspan="2" style="width: 5%;">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th style="width: 5%;">A</th> <th style="width: 5%;">B</th> <th style="width: 5%;">C</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S-16-a</td> <td>Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume</td> <td>ERT</td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>S-16-b</td> <td>Umsetzung von Aufwertungsprojekten für öffentliche Räume</td> <td>Agglomerationsgemeinden</td> <td style="text-align: center;">x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Massnahme	Federführung	Priorität und Zeithorizont						D	A1	A2	A3			A	B	C					'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	S-16-a	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume	ERT			x				S-16-b	Umsetzung von Aufwertungsprojekten für öffentliche Räume	Agglomerationsgemeinden	x					
Nr.	Massnahme	Federführung				Priorität und Zeithorizont																																									
						D	A1	A2	A3																																						
			A	B	C																																										
				'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																																							
S-16-a	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume	ERT			x																																										
S-16-b	Umsetzung von Aufwertungsprojekten für öffentliche Räume	Agglomerationsgemeinden	x																																												
Beteiligte Stellen: ERT, Agglomerationsgemeinden																																															

Realisierung											
Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.											
Stand der Koordination <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%;">Nr.</th> <th style="width: 60%;">Massnahme</th> <th style="width: 35%;">Koordinationsstand</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>S-16-a</td> <td>Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume</td> <td>Vororientierung</td> </tr> <tr> <td>S-16-b</td> <td>Aufwertungsprojekte für öffentliche Räume</td> <td>Vororientierung</td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Massnahme	Koordinationsstand	S-16-a	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume	Vororientierung	S-16-b	Aufwertungsprojekte für öffentliche Räume	Vororientierung
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand									
S-16-a	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume	Vororientierung									
S-16-b	Aufwertungsprojekte für öffentliche Räume	Vororientierung									
Zeitplan / Meilensteine:											

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte:
Zweckmässigkeit und Wirkung: Die Massnahme trägt zu einer attraktiven Wohn- und Arbeitsregion Thun bei. Die Aufenthaltsqualität wie auch die Sicherheit im öffentlichen Raum steigt. Auswirkungen auf den Verkehr: - Aufwertung der Verkehrssituation innerhalb der Zentren und Dorfkernen Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: - Erhöhung der Bereitschaft und Akzeptanz zur Innenverdichtung Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: - Erhöhung der Verkehrssicherheit in Zentren und Dorfkernen Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Vermeidung von zusätzlichem Freizeitverkehr dank hoher Aufenthaltsqualität in den Zentren und Dorfkernen
Richtplanrelevanz ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: - Wohnstrategie Agglomeration Thun, Grundlagenbericht, raumdaten, Juni 2015 - Wohnstrategie Agglomeration Thun, Projektbericht, WRT, November 2015

Massnahmenblätter Landschaft

Vorranggebiete Natur und Landschaft		L-1																																																						
☒ im Agglomerationsperimeter ☒ im übrigen RGSK-Perimeter	☒ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code 0942.2.083 ☐ Neue Massnahme																																																							
Zielsetzung: Die im RGSK bezeichneten Vorranggebiete Natur und Landschaft bezwecken die Erhaltung und Freihaltung von Gebieten mit besonderer Eigenart, Schönheit, kulturellem, ökologischem Wert oder Erholungswert.																																																								
Massnahmen: 1) Vorranggebiete Natur und Landschaft Die Vorrang-gebiete Natur und Landschaft sind in der RGSK-Karte dargestellt und umfassen die folgenden Gebiete: - BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler) - Bundesinventare der Moorlandschaften, Auengebiete, Wasser- und Zugvogelreservate - Smaragd-Gebiete (gesamteuropäisches Netzwerk für gefährdete Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensräume) - Kantonale Naturschutzgebiete - Regionale Landschaftsschutzgebiete: Sie werden in den regionalen Landschaftsrichtplänen festgesetzt und als Hinweis ins RGSK übernommen*. Die Gebiete sind bereits geschützt und die Schutzziele sind vorrangig. Es findet kein Ausbau der bestehenden touristischen Infrastruktur statt und es wird keine neue touristische Infrastruktur gebaut. Je nach Bestimmungen der Vorranggebiete haben bestehende Nutzungen teilweise Bestandegarantie. Alp- und Landwirtschaft ist meistens weiterhin möglich. 2) Überarbeitung Landschaftsrichtplan ERT Der Landschaftsrichtplan der Regionen Obersimmental-Saanenland und Kandertal wird aktuell überarbeitet und befindet sich zurzeit in der kantonalen Vorprüfung. Der Landschaftsrichtplan der Region ERT wurde 2008 genehmigt und soll ab 2016 teilüberarbeitet werden. Notwendige Änderungen des Landschaftsrichtplans: Erweiterung des LRP um die Gemeinden Burgistein, Gurzelen, Seftigen, Wattenwil; Überprüfung Landschaftsschutzgebiete im Parkgebiet Thunersee-Hohgant; Anpassung Mn. Naturpark Thunersee-Hohgant etc. 3) Prüfung Aufnahme Teilgebiete Thunersee-Hohgant Nach der Ablehnung des Naturparks Thunersee-Hohgant ist die Schutzwürdigkeit des Gebiets und eine teilweise Aufnahme in die Vorranggebiete Landschaft zu überprüfen.																																																								
Vorgehen: - Die Vorranggebiete sind bei raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen. - Die betroffenen Gemeinden schützen die Vorranggebiete im Rahmen der Ortsplanung grundeigentümerverbindlich.																																																								
Übersicht der Einzelmassnahmen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="3">Nr.</th> <th rowspan="3">Massnahme</th> <th rowspan="3">Federführung</th> <th colspan="6">Priorität und Zeithorizont</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th></th> <th></th> <th>'11-'14</th> <th>'15-'18</th> <th>'19-'22</th> <th>'23-'26</th> <th>Ab '27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>L-1-a</td> <td>Vorranggebiete Natur und Landschaft</td> <td>Gemeinden</td> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>L-1-b</td> <td>Teilüberarbeitung Landschaftsrichtplan ERT</td> <td>Region ERT</td> <td></td> <td></td> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>L-1-c</td> <td>Prüfen einer Aufnahme von Teilen des Gebiets Thunersee-Hohgant in die Vorranggebiete Landschaft</td> <td>Region ERT</td> <td></td> <td></td> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Massnahme	Federführung	Priorität und Zeithorizont						D	A1	A2	A3			A	B	C					'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	L-1-a	Vorranggebiete Natur und Landschaft	Gemeinden	x						L-1-b	Teilüberarbeitung Landschaftsrichtplan ERT	Region ERT			x				L-1-c	Prüfen einer Aufnahme von Teilen des Gebiets Thunersee-Hohgant in die Vorranggebiete Landschaft	Region ERT			x			
Nr.	Massnahme	Federführung				Priorität und Zeithorizont																																																		
						D	A1	A2	A3																																															
			A	B	C																																																			
				'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																																																
L-1-a	Vorranggebiete Natur und Landschaft	Gemeinden	x																																																					
L-1-b	Teilüberarbeitung Landschaftsrichtplan ERT	Region ERT			x																																																			
L-1-c	Prüfen einer Aufnahme von Teilen des Gebiets Thunersee-Hohgant in die Vorranggebiete Landschaft	Region ERT			x																																																			
Beteiligte Stellen: Alle betroffenen Gemeinden (gemäss RGSK-Karte), Regionen																																																								

*Die Landschaftsplanungen der Regionen KA und OS-SA sind zurzeit in Überarbeitung. Die Vorranggebiete Natur und Landschaft werden in den regionalen Landschaftsrichtplänen festgesetzt und anschliessend ins RGSK als Ausgangslage übernommen. Aufgrund der aktuellen Überarbeitung wird auf eine Darstellung der Inhalte im RGSK verzichtet.

Realisierung		
Kosten:		
Stand der Koordination:		
Nr.	Massnahme	Koordinationsstand
L-1-a	Vorranggebiete Natur und Landschaft	Festsetzung
L-1-b	Teilüberarbeitung Landschaftsrichtplan ERT	Zwischenergebnis
L-1-c	Prüfen einer Aufnahme von Teilen des Gebiets Thunersee-Hohgant in die Vorranggebiete Landschaft	Zwischenergebnis
Zeitplan / Meilensteine:		

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte: Richtplan des Kantons Bern: Massnahme E_08 „Landschaften erhalten und aufwerten“ Massnahmenblätter: S-2, S-3A, S-3B, S-6A, S-6B, S-8A, S-8B, S-10, S-11, S-12, L-2 Gewässerentwicklungsräume Kander und Gürbe: Bei Überlagerungen von regionalen Vorranggebieten Natur und Landschaft mit den Gewässerentwicklungsräumen, sind die Bestimmungen aus dem Gewässerrichtplänen massgebend.
Zweckmässigkeit und Wirkung: Die Schönheit und Eigenheit der Region werden gepflegt und gestärkt und Beliebigkeit vermieden. Auswirkungen auf den Verkehr: Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Erhaltung, Aufwertung und Weiterentwicklung der Landschaftsräume - Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen - Bessere Vernetzung der Landschaftsräume
Richtplanrelevanz ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: - BLN-Inventar, Bundesinventar Auengebiete, Moorlandschaften und Wasser- und Zugvogelreservate, Smaragd-Gebiete - Kantonales Inventar Naturschutzgebiete - Regionale Landschaftsrichtpläne - Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013

Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft		L-3																					
☒ im Agglomerationsperimeter ☐ Massnahme ist Bestandteil AP Thun, ARE-Code -- ☒ im übrigen RGSK-Perimeter ☒ Neue Massnahme																							
Zielsetzung: Die Arbeitshilfe zum „Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft“, welche im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Landschaftsrichtplans TIP 2009 entstanden ist, soll von den Gemeinden in ihren Ortsplanungen berücksichtigt werden. Anhand der Arbeitshilfe können Projekte rasch und einfach im Hinblick auf ihre Landschaftsverträglichkeit beurteilt werden.																							
Massnahmen Die Gemeinden berücksichtigen die Arbeitshilfe „Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft“.																							
Federführung: Gemeinden Beteiligte Stellen: Gemeinden, ERT	Priorität und Zeithorizont: <table border="1"> <tr> <th rowspan="2">D</th> <th rowspan="2">A1</th> <th rowspan="2">A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> <tr> <td></td> <td>'11-'14</td> <td>'15-'18</td> <td>'19-'22</td> <td>'23-'26</td> <td>Ab '27</td> </tr> <tr> <td>x</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		D	A1	A2	A3			A	B	C		'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27	x					
D	A1	A2				A3																	
			A	B	C																		
	'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	Ab '27																		
x																							

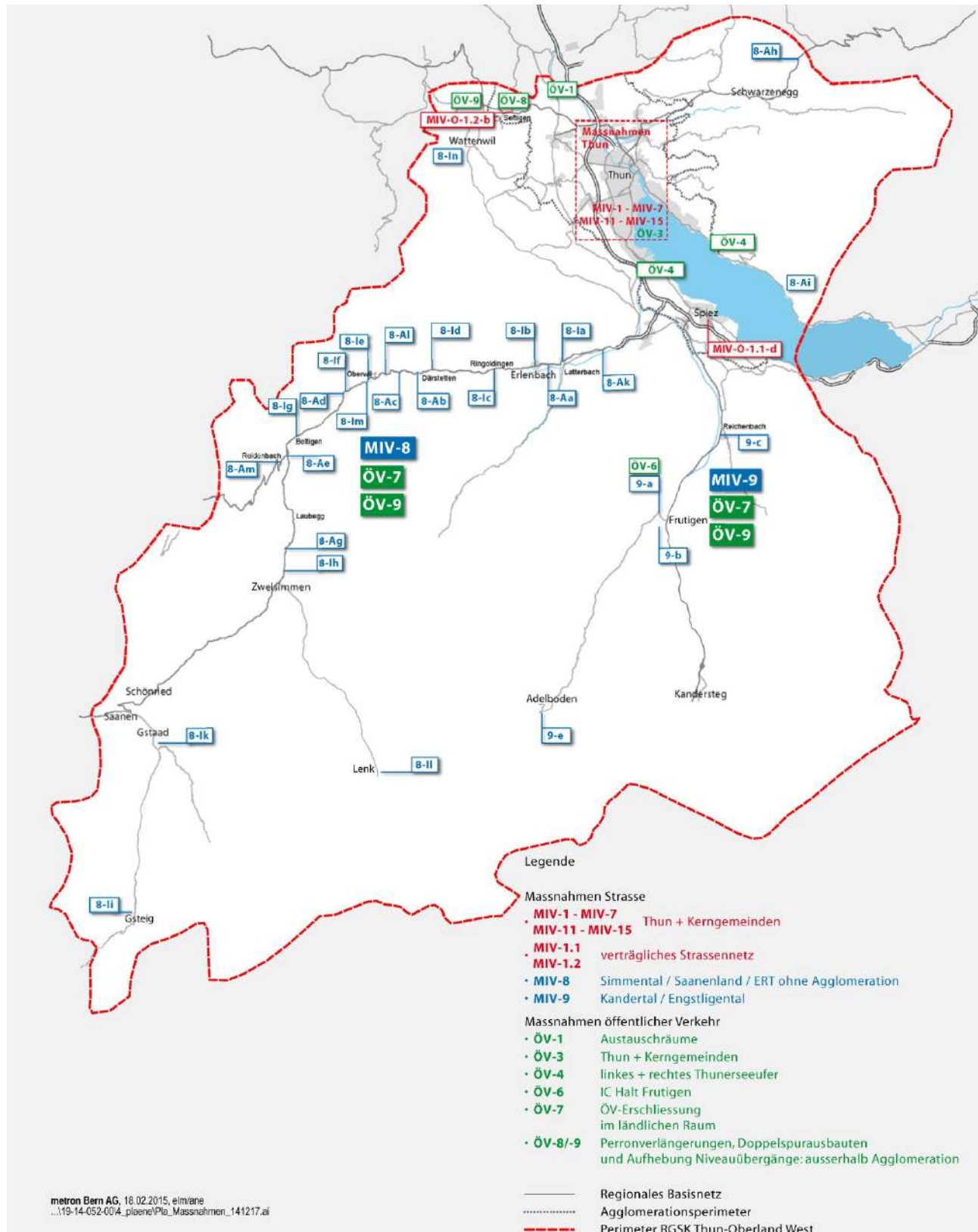
Realisierung
Kosten:
Stand der Koordination: Festsetzung
Zeitplan / Meilensteine: Kommunikation und Verteilung der Arbeitshilfe 2015

Beurteilung
Abhängigkeiten / Zielkonflikte:
Zweckmässigkeit und Wirkung: Die Gemeinden tragen Sorge zur Landschaft und achten auf einen schonenden Umgang mit der Landschaft beim Bauen ausserhalb der Bauzonen. Auswirkungen auf den Verkehr: Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung: Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit: Auswirkungen auf Umwelt und Ressourcenverbrauch: - Erhalten und Verbessern der Qualität des Landschaftsbilds - Bauten und Anlagen sollen sich respektvoll und gut in die Landschaft integrieren
Richtplanrelevanz ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan überprüfen

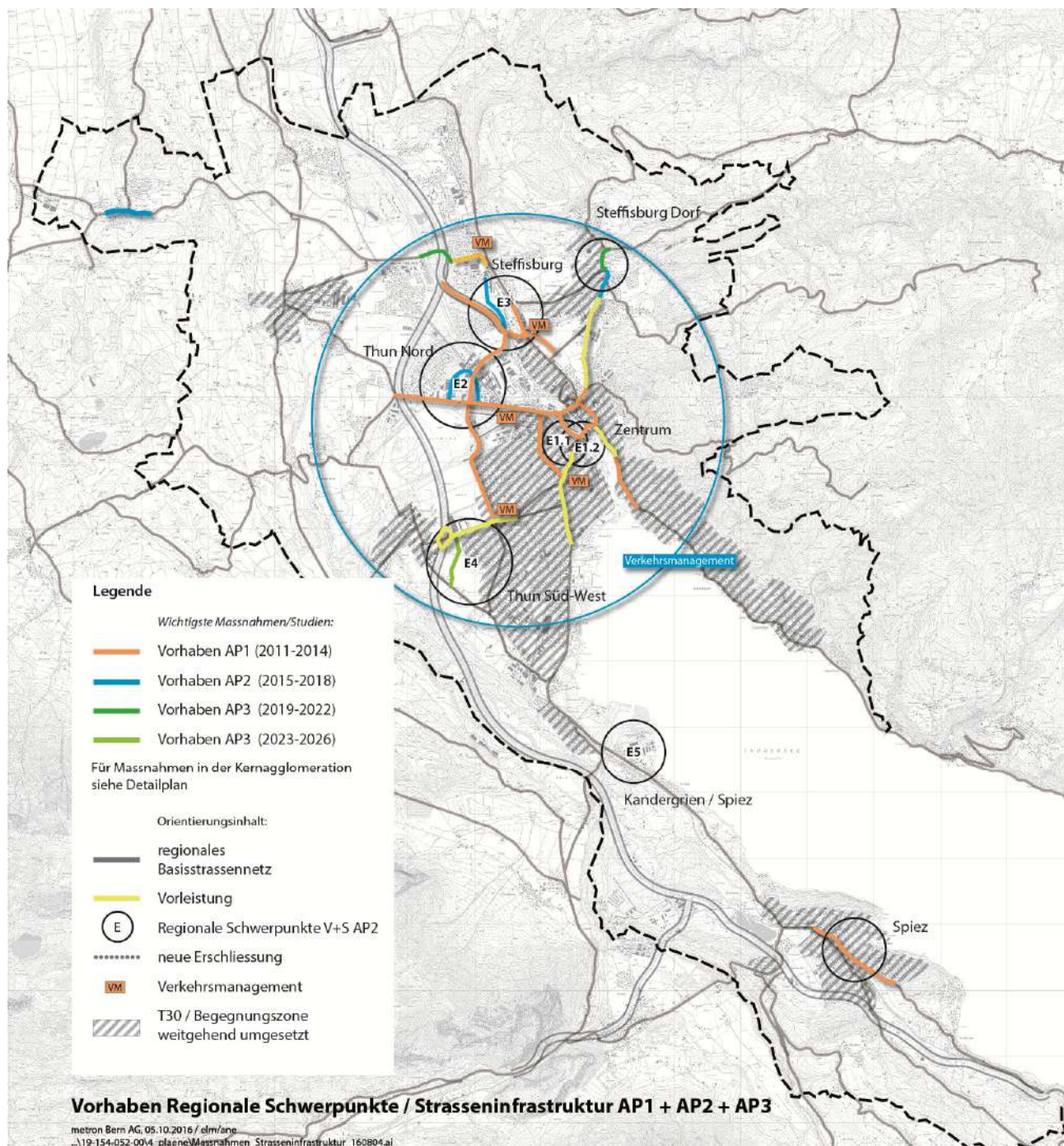
Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise:
Grundlagen: - Landschaftsrichtplan TIP 2008 - Arbeitshilfe. Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft gemäss Landschaftsrichtplan der Region TIP, September 2009 - Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013

Massnahmenblätter Verkehr

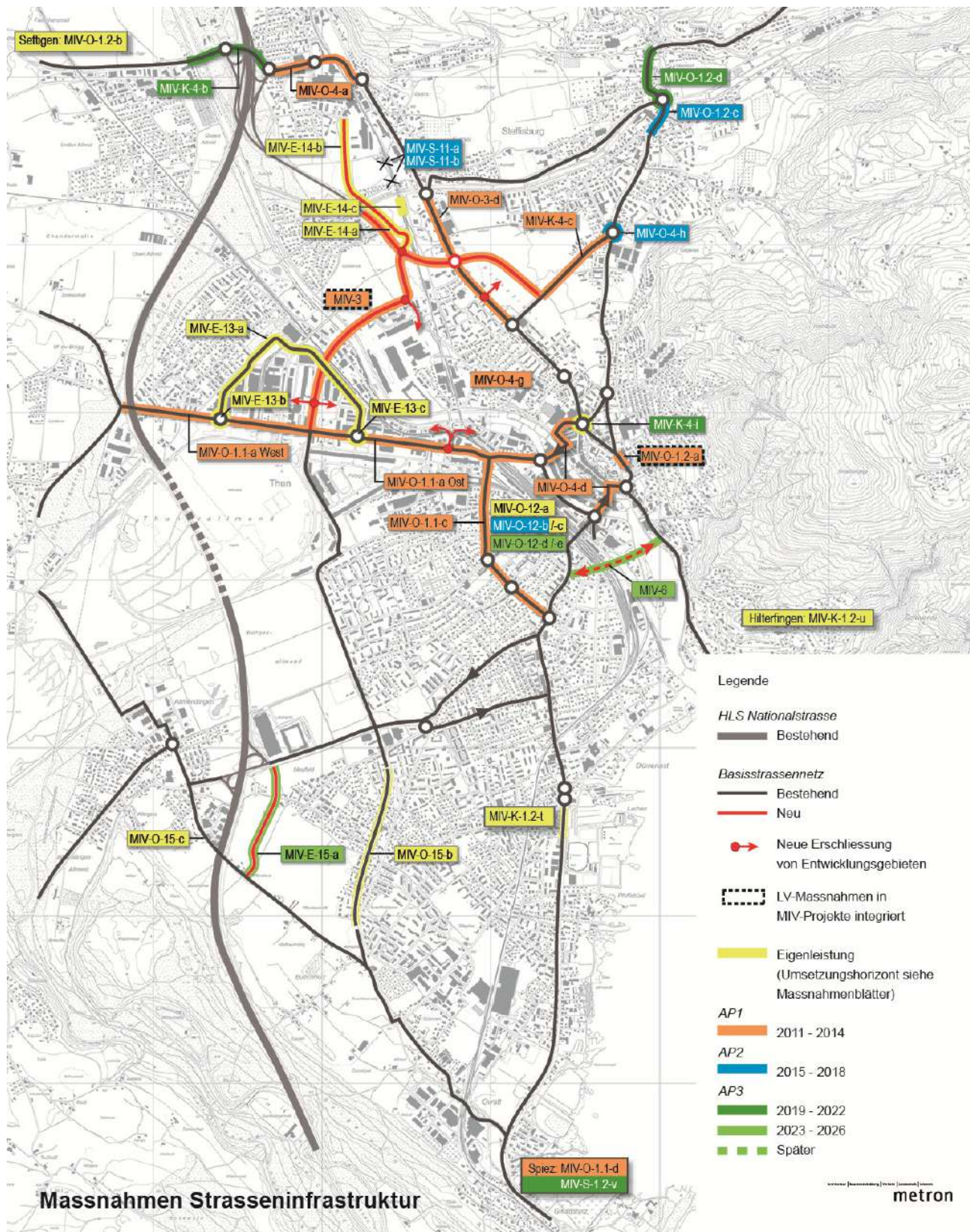
Übersichtskarte Massnahmen



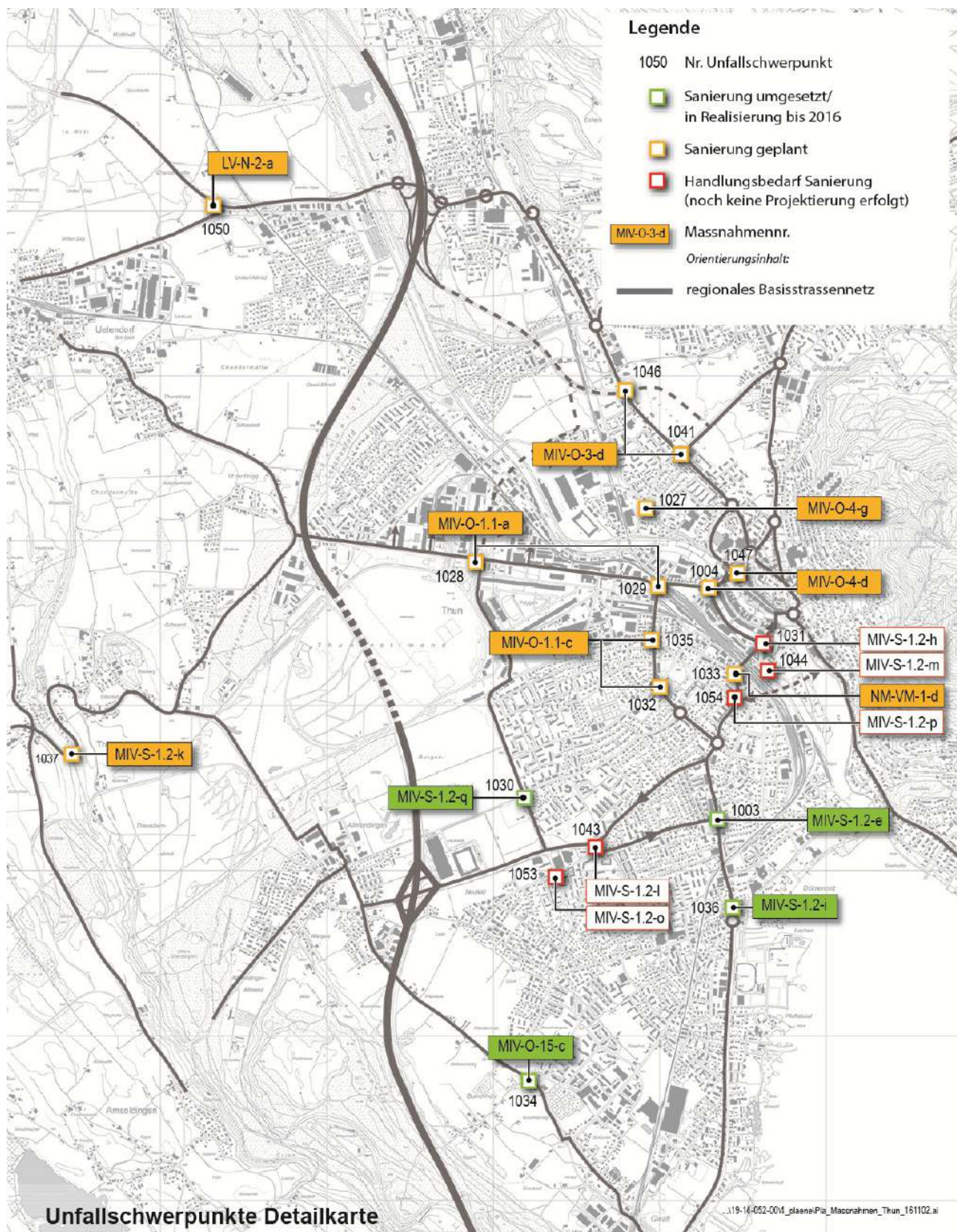
Übersichtskarte Vorhaben Kantonale und regionale Entwicklungsgebiete / Strasseninfrastruktur



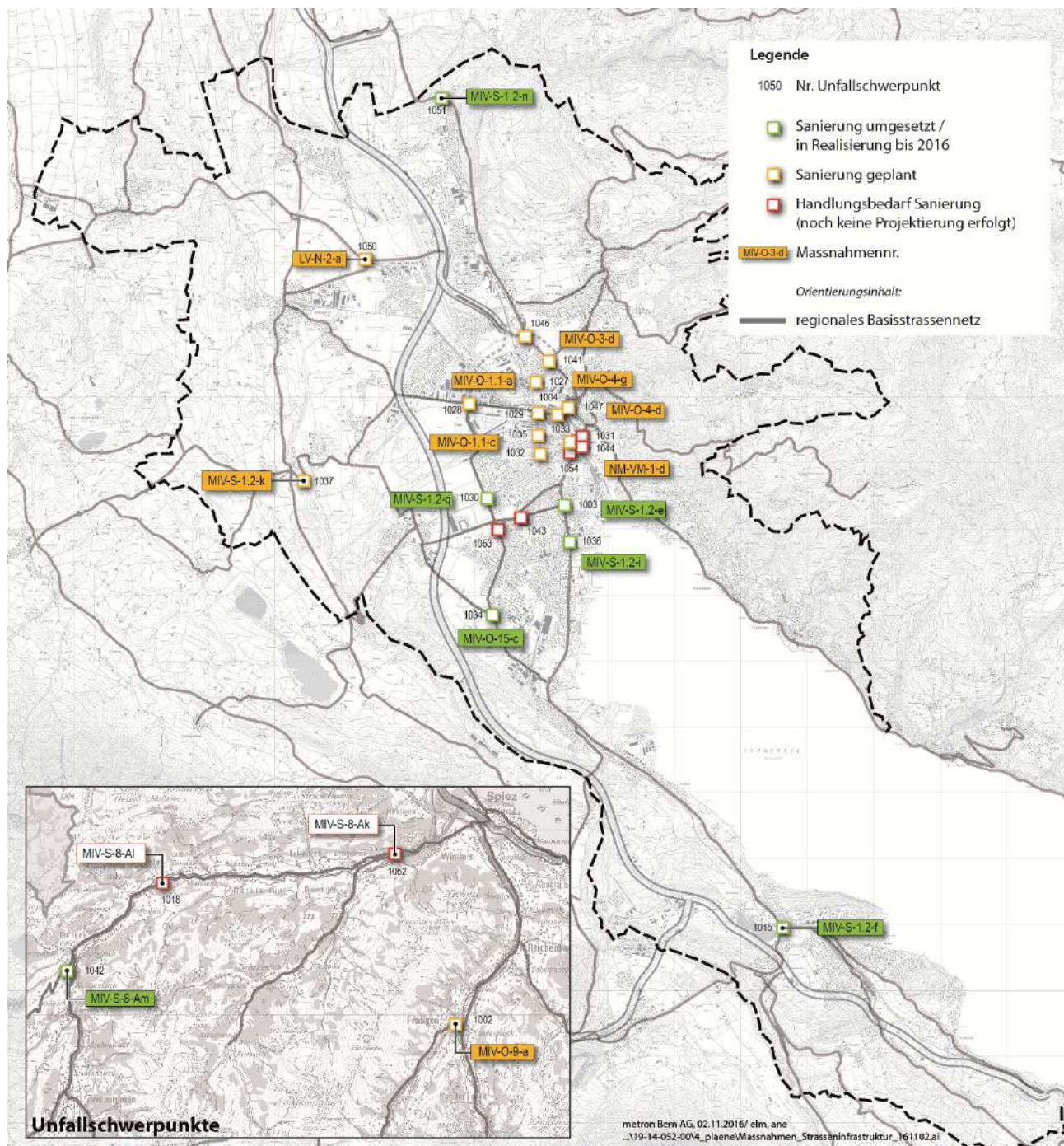
Detailplan Massnahmen Strasseninfrastruktur



Detailplan Unfallschwerpunkte

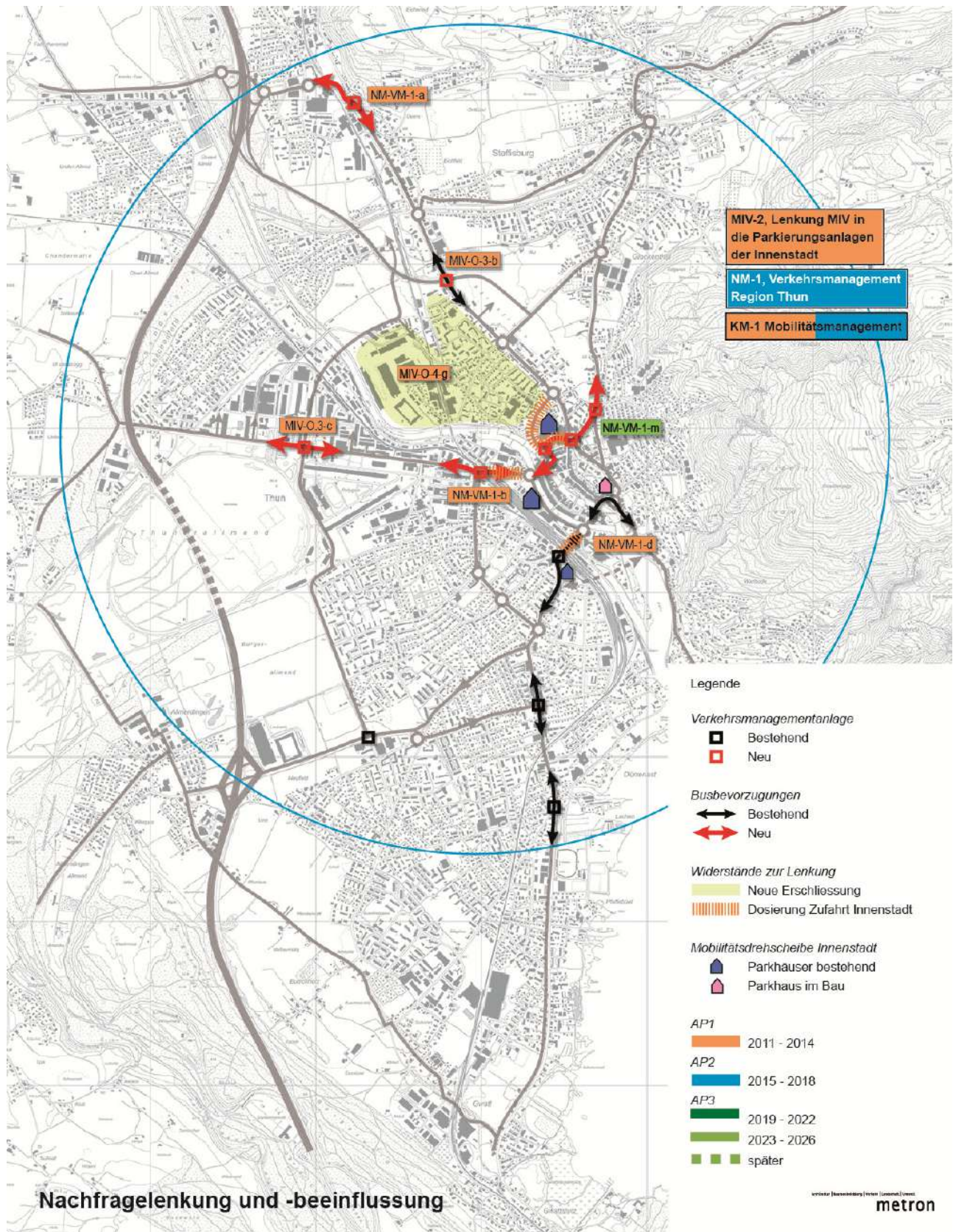


Übersichtskarte Unfallschwerpunkte

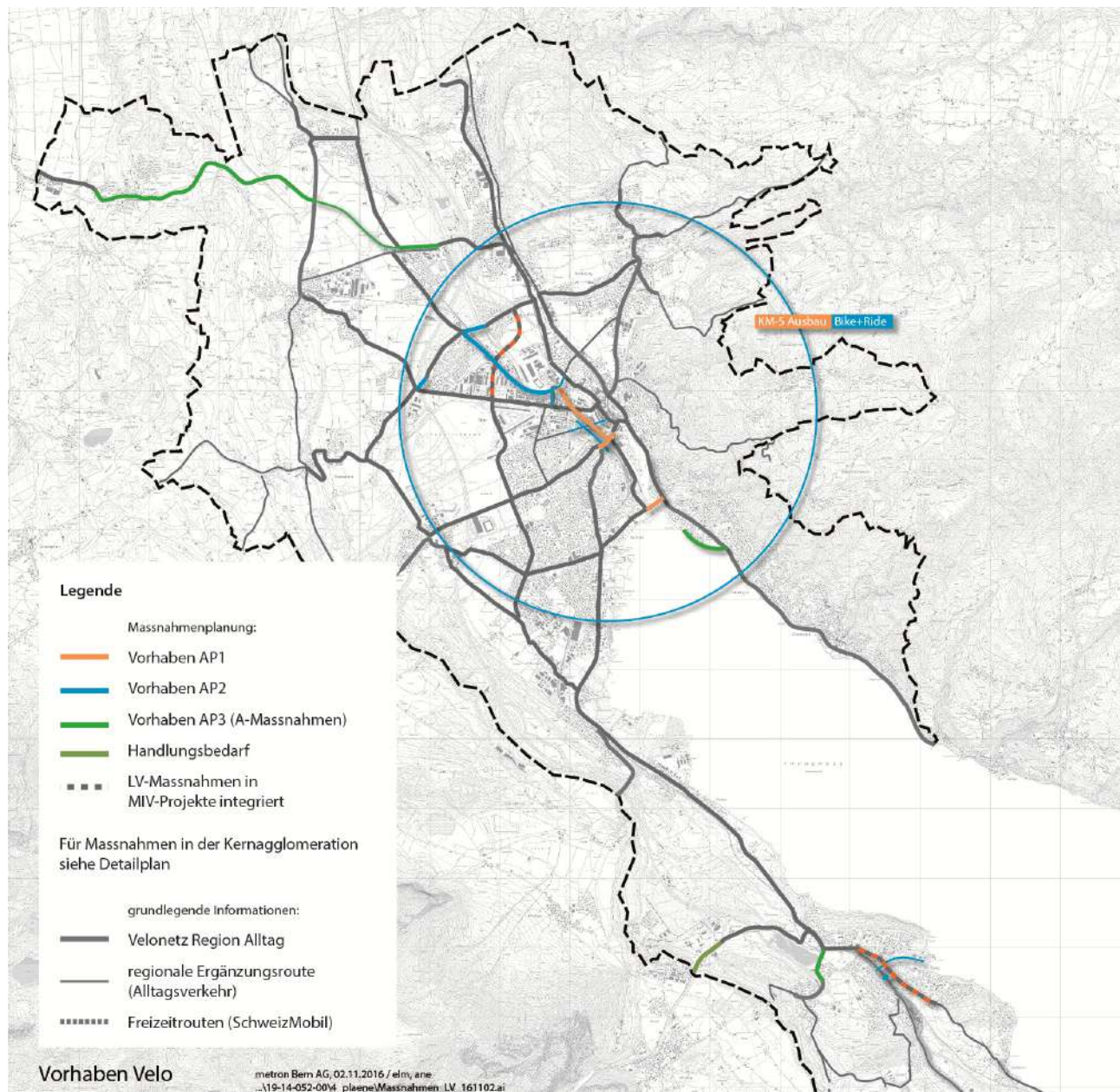


Eine Darstellung zur Ermittlung der Unfallschwerpunkte befindet sich im Bericht in Kapitel 4.5.7 ab Seite 76.

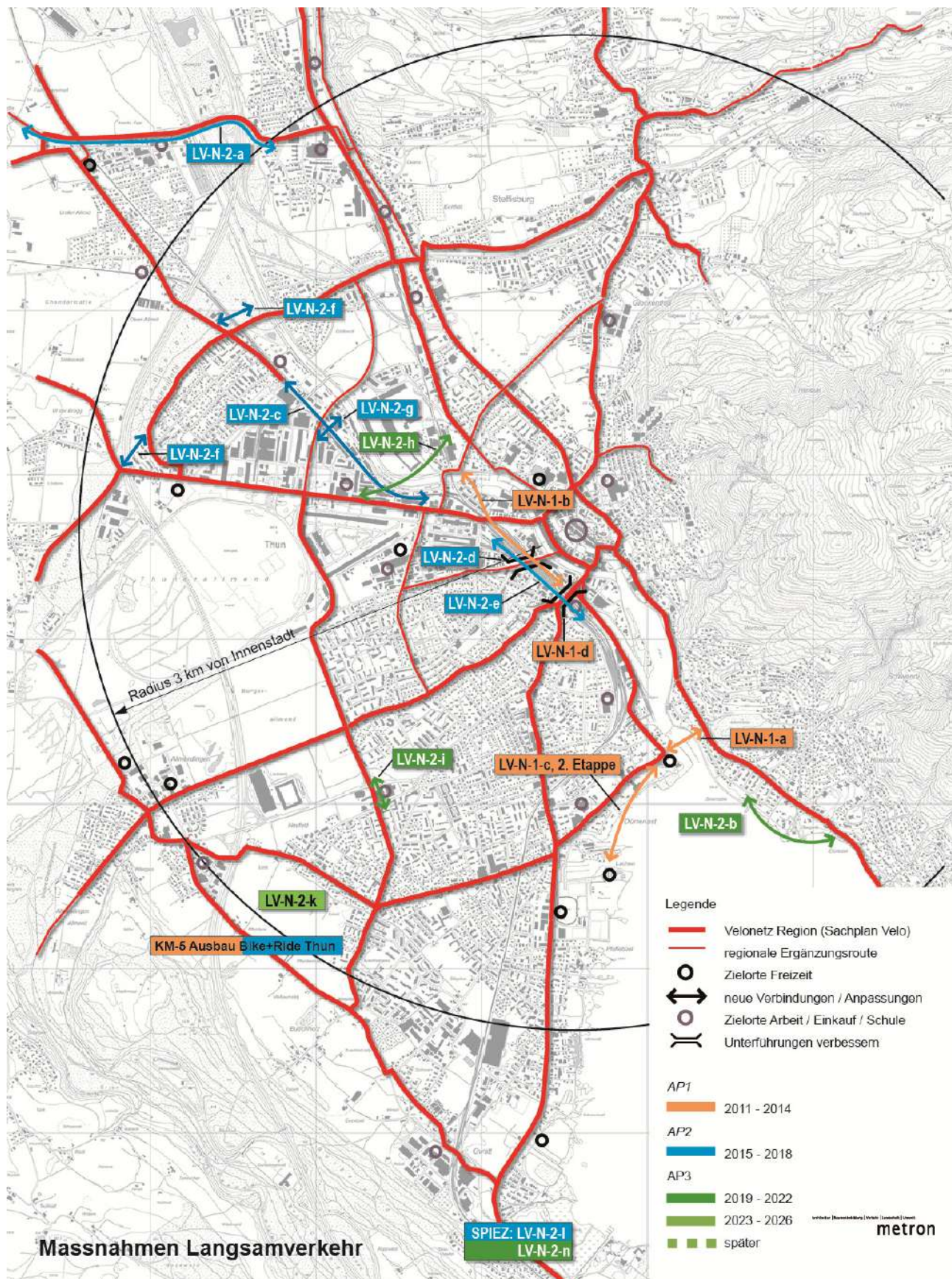
Detailplan Nachfragelenkung und Beeinflussung



Übersichtskarte Vorhaben Velo- und Fussverkehr "Velonetz Region Alltag"



Detailplan Vorhaben Velo- und Fussverkehr



Massnahmenblätter Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: A-Projekte					MIV-1.1				
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter									
☒ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.002 + 942.003									
Zielsetzung Durch gestalterische und bauliche Massnahmen soll der Verkehrsfluss des MIV verstetigt und verlangsamt werden, um die Lärm-, Luftbelastung sowie die Trennwirkung der Strasse innerhalb der Ortschaft zu reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit zu verbessern.									
Massnahmen Agglomerationsprogramm: A1-Projekte									
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität					
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3			
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27	
MIV-O-1.1-a	Thun, Umgestaltung Allmendstrasse (Nr.942.002), Teil saniert (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-f) (auf Strecke liegen die Unfallschwerpunkte 1028 + 1029)	Stadt Thun	2.6	X	18				
MIV-O-1.1-c	Thun, Umgestaltung Jungfraustrasse – Stockhornstrasse (Nr.942.002) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-g) (auf Strecke liegen die Unfallschwerpunkte 1032+1035)	Stadt Thun	1.1	X	18				
MIV-O-1.1-d	Spiez, Umgestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergplatz (Nr. 942.003)	OIK I	4.3	X	18				
Vorgehen 1. Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen 2. Umsetzung der Projekte									
Beteiligte Stellen Region ERT, Spiez					Federführung OIK I / Thun				

Realisierung												
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. 8 Mio. AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand 2010, exkl. MwSt.		<table border="1"> <tr> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>100 %</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> </tr> </table>	Infrastruktur		Total	100 %	Anteil Bund	%	Anteil Kanton	%	Anteil Gemeinde	%
Infrastruktur												
Total	100 %											
Anteil Bund	%											
Anteil Kanton	%											
Anteil Gemeinde	%											
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☒ Festsetzung ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --											
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter NM-1 - MIV-O-1.1-c Abhängigkeit mit Arealentwicklung Bahnhof West → E1.2 (AP3-Bericht Kap. 3.3) - MIV-O-1.1-d Koordination mit Fussgängerquerverbindung Bahnhofgebiet - Seebucht → LV-S-2-I												

Zeitplan / Meilensteine

- Eingabe Vorprojekt beim Bund:
- geschätzter Baubeginn:
- geschätzte Inbetriebnahme:

Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)

☐ A☐ B☐ C**Beurteilung****Zweckmässigkeit und Wirkung**

Die Massnahmen verbessern die Verträglichkeit auf dem HVS Netz, erhöhen die Verkehrssicherheit (weniger schwere Unfälle) und schaffen bessere Bedingungen für den strassengebundenen ÖV und den Fuss- und Veloverkehr. Durch eine Stärkung des ÖVs und des Fuss- und Veloverkehrs kann die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden. In Kombination mit einer attraktiveren Gestaltung wird die Lebensqualität für die BewohnerInnen verbessert.

Bewertung

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

Sonstiges**Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM**

	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>
Thun, Allmendstrasse	7'300 - 13'400	10'300 - 16'600
Thun, Stockhornstrasse / Jungfraustrasse	2'400 - 5'500	4'500 - 7'100

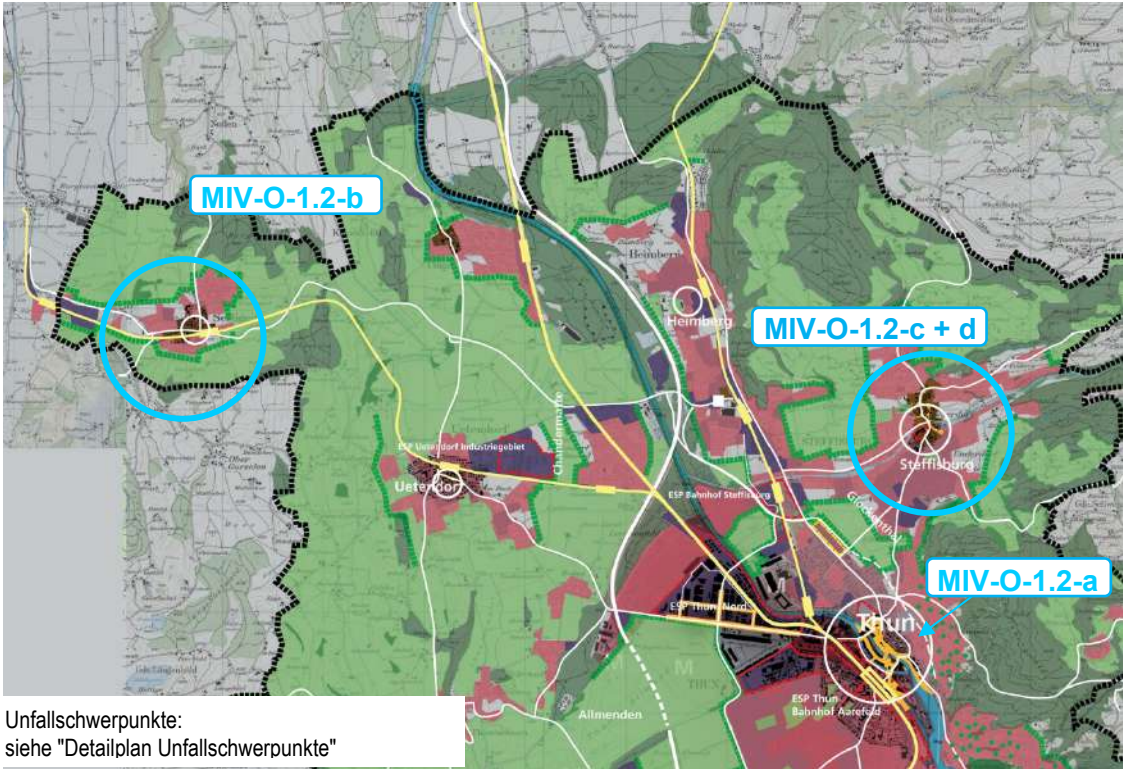
Bemerkungen / Hinweise

- MIV-O-1.1-a: Thun, Umgestaltung Allmendstrasse wurde aufgeteilt in drei Teilprojekte: Teil Guisanplatz - Allmendunterführung teilsaniert (weiterhin einseitiges Trottoir); Allmendunterführung bis Knoten Bypass (Beginn 2015); Knoten Bypass bis Lerchenfeld (Beginn 2018); Unfallschwerpunkt Knoten 1028 Allmendstrasse/General-Wille-Strasse (Teil Bypass: Federführung OIK I) und 1029 Allmendstrasse/Stockhornstrasse; Sofortmassnahmen werden aufgrund Unfallschwerpunkt geprüft.
- MIV-O-1.1-c: Thun, Umgestaltung Jungfraustrasse – Stockhornstrasse: (Beginn 2018); Sofortmassnahmen werden aufgrund Unfallschwerpunkte 1032 + 1035 Jungfraustrasse/Pestalozzistrasse geprüft.

Grundlagendokumente (Stand 2010):

- Kantonales Strassenbauprogramm
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun September, 2002
- Agglomerationsprogramm Thun, 2007 (Massnahmenpaket 1)
- Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M1)
- Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009
- Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009
- Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010
- TBA, Analyse Unfallschwerpunkte Stadt Thun und Umgebung, Unfalldaten 2011 - 2013 (Stand 20. Oktober 2014)

Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: weitere Projekte Agglomeration		MIV-1.2
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter	☒ Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1.+ 2. Generation Prüfbericht Bund Nr. 942.002 + 942.003/0942.2.085 + 0942.2.008 + 0942.2.009	



Unfallschwerpunkte:
siehe "Detailplan Unfallschwerpunkte"

Zielsetzung

Durch gestalterische und bauliche Massnahmen soll der Verkehrsfluss des MIV verstetigt und verlangsamt werden, um die Lärm-Luftbelastung sowie die Trennwirkung der Strasse innerhalb der Ortschaft zu reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit zu verbessern.

Seftigen: Die Verkehrssicherheit auf der Ortsdurchfahrt soll insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr erhöht werden (Handlungsbedarf aufgrund Analyse der Standards des Kantons).

Steffisburg: Die Ortsdurchfahrt soll im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzept den veränderten Ansprüchen an den Strassenraum angepasst werden (Erhöhung der Verträglichkeit, Strassenraumgestaltung als Teil des Ortszentrums). Im Unterdorf (Dükerweg) bestehen Bauabsichten von Privaten, die eine Koordination mit der Kantonsstrasse erfordern (siehe Massnahmenblatt S-3A - Umstrukturierungsgebiete).

Spiez: Bei der Sanierung des Knotens Gwattstutz soll die Verkehrssicherheit insbesondere für den querenden Fussverkehr erhöht werden (Handlungsbedarf aufgrund Analyse der Standards des Kantons).

Unfallschwerpunkte: Die Sicherheit ist zu erhöhen.

Massnahmen								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
				'11-'14	'15-'18	A '19-'22	B '23-'26	C ab '27
MIV-O-1.2-a	Thun, Burgstrasse (Radstreifen Lauitorstutz) (Nr. 942.002, Eigenleistung)	OIK I	2.5	X	18			
MIV-O-1.2-b	Seftigen, Umgestaltung Ortsdurchfahrt (Kosten ohne Bahn) (Nr. 942.003+0942.2.085, Eigenleistung)	OIK II	4.0		X	19-22		
MIV-O-1.2-c	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt Unterdorfstrasse (Nr. 0942.2.008)	OIK I	2.0		X	19-22		
MIV-O-1.2-d	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt Oberdorfstrasse (Nr. 0942.2.009)	OIK I	1.0			X		
MIV-S-1.2-v	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	OIK I	0.8		X	X		

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
				'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	'27
	Unfallschwerpunkte							
MIV-S-1.2-h	Thun, Sanierung Maulbeerkreisel (Bahnhofstrasse/Aarestrasse) (Unfallschwerpunkt 1031)	Thun	H					
MIV-S-1.2-i	Thun, Sanierung Kreisel Talackerstrasse/Hohmadstrasse (Unfallschwerpunkt 1043)	Thun	H					
MIV-S-1.2-m	Thun, Sanierung Bahnhofplatz (Unfallschwerpunkt 1044) Sanierung im Rahmen Planung ESP Bahnhof Thun	Thun	H					
MIV-S-1.2-o	Thun, Sanierung Kreisel Burgerstrasse/Talackerstrasse (Unfallschwerpunkt 1053)	Thun	H					
MIV-S-1.2-p	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstrasse/Seefeldstrasse/Klosestrasse (Unfallschwerpunkt 1054) Sichtweiten prüfen	OIK I	1.0			X		
	Eigenleistungen Unfallschwerpunkte							
MIV-S-1.2-e	Thun, Sanierung Knoten Frutigenstrasse/Talackerstrasse (Unfallschwerpunkt 1003), umgesetzt bis 2016	OIK I	H		X bis 16			
MIV-S-1.2-f	Spiez, Sanierung Kreisel Thunstrasse/Simmmentalstrasse (Unfallschwerpunkt 1015), umgesetzt bis 2016	OIK I	H		X bis 16			
MIV-S-1.2-i	Thun, Sanierung Kreisel Frutigenstrasse/Seestrasse (Unfallschwerpunkt 1036), umgesetzt bis 2014	OIK I	H	X bis 14				
MIV-S-1.2-k	Thierachern, Sanierung Einmündung Dorfstrasse/Mülimatt (Unfallschwerpunkt 1037)	OIK I	1.1		X bis 17			
MIV-S-1.2-n	Heimberg, Sanierung Einmündung Bernstrasse (im Cheer) (Unfallschwerpunkt 1051), umgesetzt bis 2016	OIK I	H		X bis 16			
MIV-S-1.2-q	Thun, Sanierung Kreisel Länggasse/Burgerstrasse (Unfallschwerpunkt 1030) Sichtweitenverbesserung und Optimierung Beleuchtung, umgesetzt bis 2016	Thun	H		X bis 16			
	Eigenleistungen weitere Massnahmen							
MIV-K-1.2-t	Thun, Busspur Gwattstrasse vor Holiday-Kreisel	OIK I	0.3		X			
MIV-K-1.2-u	Hilterfingen, Sanierung Chartreuse-Kreuzung	OIK I	1.5		X			
Beteiligte Stellen		Federführung						
Region ERT, OIK I, OIK II, Thun, Steffisburg, Seftigen, BLS		Siehe oben						

H = Handlungsbedarf, die Kosten liegen nach Erarbeitung der Massnahmen vor.

Vorgehen

1. Burgstrasse Thun: Projekt zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen, Strassenplan erarbeiten
2. Seftigen: Strassenplan erarbeiten, nach erfolgreicher Prioritätenfestlegung im Rahmen der Standards. Projektabstimmung mit laufenden Planungen der Gemeinde (Entwicklung Ortskern, kommunale Richtplanung) und der BLS (vgl. Abhängigkeiten)
3. Steffisburg: Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeiten. Koordination mit laufenden Planungen der Gemeinde (Studienauftrag Dükerweg, UeO Areal Dükerweg) Studienauftrag im Oberdorf.

Unfallschwerpunkte

1. Prüfung von Sofortmassnahmen
2. Knoten überprüfen, ob weiterer Handlungsbedarf besteht / Fussgängersicherheit, Velosicherheit
3. Projekt erarbeiten und zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen, Strassenplan erarbeiten

Realisierung																		
Kosten (exkl. Massnahmen mit Handlungsbedarf)																		
AP1	Fr. 2.5 Mio. Burgstrasse	<table border="1"> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>100 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>			Infrastruktur		Total	100 %	Fr.	Anteil Bund	0 %	Fr.	Anteil Kanton	0 %	Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	Fr.
	Infrastruktur																	
Total	100 %			Fr.														
Anteil Bund	0 %			Fr.														
Anteil Kanton	0 %			Fr.														
Anteil Gemeinde	0 %	Fr.																
AP2	Fr. 2.0 Mio. Steffisburg Unterdorf																	
	Fr. 4.0 Mio. Eigenleistungen - Seftigen																	
AP3	Fr. 1.8 Mio. Steffisburg Oberdorf, Spiez Gwattstutz																	
	Fr. 1.0 Mio. Sanierung Unfallschwerpunkte (Frutigenstr.) (Weitere Kosten noch nicht bekannt)																	
	Fr. 2.9 Mio. Eigenleistung OIK I in Thun, Thierachern, Hilterfingen																	
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																		
Stand der Koordination																		
☒ Handlungsbedarf	(Unfallschwerpunkte)	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-O-1.2-d: 1-2 Unfallschwerpunkte MIV-S-1.2-v: 1-2 MIV-S-1.2-h/-l/-m/-o: H MIV-S-1.2-p: 2																
☒ Vororientierung	(Steffisburg, Spiez)																	
☒ Zwischenergebnis	(Seftigen)																	
☐ Festsetzung																		
☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen																		
Abhängigkeiten / Zielkonflikte																		
Seftigen: Im Rahmen der Standarduntersuchung des Kantons wurde in Seftigen ein Handlungsbedarf für die Ortsdurchfahrt neu bestätigt (Ortsdurchfahrt, Schulwegsicherheit). Im Zusammenhang mit der Ortsplanung und den Planungen der BLS wurde ein Konzeptplan zum Um- und Ausbau der Bahninfrastruktur, der Kantonsstrasse inkl. der flankierenden Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt und der Neuorganisation der Quartierserschliessung (insbesondere neuer Entwicklungsgebiete im Ortszentrum) erarbeitet. Federführung TBA-OIK II, Einwohnergemeinde und BLS Netz AG. Abhängigkeit zum Ausbau der Bahninfrastruktur (Massnahmenblatt ÖV-8, Nr. ÖV-Reg-8-b) Verlängerung Perron auf 220m ca. 2020, Doppelspurausbau ca. 2030. Lagen/Standorte/Abmessungen sind definiert und die Auswirkungen auf Siedlungsentwicklung, Kantonsstrasse und Quartierserschliessung sind bekannt; Die Sanierung der Ortsdurchfahrt erfolgt erst, wenn die Frage der Haltestelle BLS geklärt ist. Die Massnahmen werden in den laufenden Planungen der Gemeinde eng aufeinander abgestimmt: Erarbeitung eines kommunalen Richtplans (insb. Siedlungsentwicklungsgebiete mit Definition der Qualitätsanforderungen, Entwicklung Ortskern, Erschliessungsnetz, Landschaftsräume). Steffisburg: Bei der Unterdorfstrasse besteht eine starke Abhängigkeit mit den Bauabsichten auf dem Areal im Unterdorf (S-3A Nr.4) Dükerweg Gschwend-Areal). Die Erschliessung, die Strassenraumgestaltung und der Städtebau erfordern eine Koordination der beiden Vorhaben. Es besteht die Chance, einen qualitativ hochwertigen Zentrumsraum im Unterdorf zu realisieren. Aufgrund der Nutzungsdichte, sowohl in städtebaulicher wie auch in verkehrlicher Hinsicht, ist eine Koexistenzlösung im Strassenraum anzustreben. Auf der Oberdorfstrasse wurde der Handlungsbedarf aus der Schwachstellenanalyse ermittelt, angrenzende Gemeindestrassen sind in der Konzepterarbeitung miteinzubeziehen. Die Substanzerhaltung der Strasse wurde bereits gemacht. Defizite bestehen u.a. in der Querbarkeit und der Aufenthaltsqualität. Ein starker Zusammenhang besteht zur baulichen Entwicklung des Oberdorfs (Untersuchung durch Gemeinde). Unfallschwerpunkte Stadt Thun: Die Stadt Thun erarbeitet zurzeit ein Gesamtverkehrskonzept. Für die Unfallschwerpunkte werden in Abhängigkeit der Ergebnisse aus dem Gesamtverkehrskonzept Massnahmen definiert. Sofortmassnahmen zur Entschärfung der Situation werden umgehend geprüft und umgesetzt.																		
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen																		
- Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																		
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)																		
☐ A ☐ B ☐ C																		

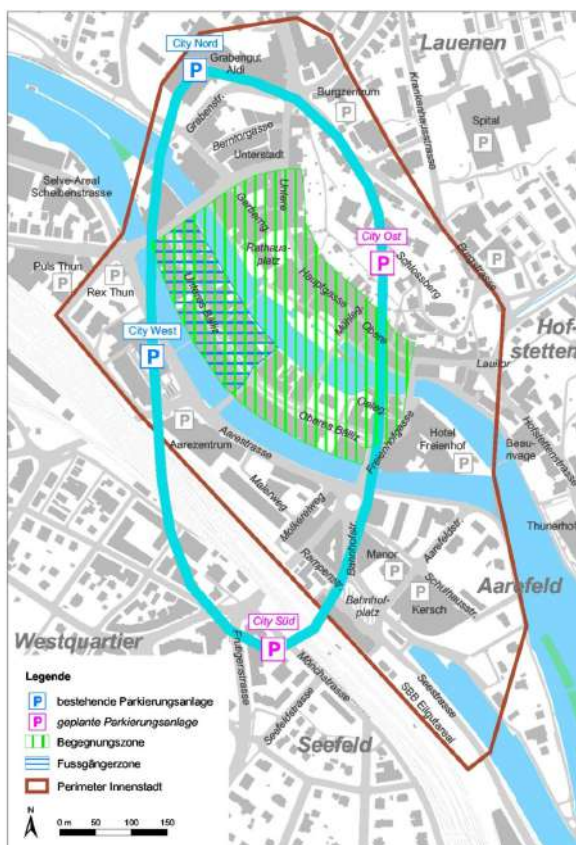
Beurteilung		
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Verbesserung und Attraktivierung der LV-Verbindungen im Ortsbereich. In Abhängigkeit mit weiteren Massnahmen im Bereich des Bahnhofs erhöht sich die Erreichbarkeit des Bahnhofs für den Fuss- und Veloverkehr (Umsteigeplattform). WK2: Verbesserung der Siedlungsdichte im Umfeld des Bahnhofs durch die Entwicklung von drei grösseren Gebieten. Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Aufwertung des Ortskerns im Bahnhofumfeld und durch Erneuerung/Verdichtung der angrenzenden Bauten. WK3: Verstetigung, Niedriggeschwindigkeit und Koexistenz von LV und MIV auf der Ortsdurchfahrt und den angrenzenden Strassen und Plätzen. WK4: Verminderung der Flächenbeanspruchung durch Siedlungsverdichtung.		
Sonstiges		
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM		
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>
Thun, Burgstrasse	12'100 - 13'600	19'900 - 20'600
Steffisburg, Oberdorfstrasse	12'000	15'000
Steffisburg, Unterdorfstrasse	10'700	14'600
Seftigen, Ortsdurchfahrt	7'500 (DTV, 2015)	
Bemerkungen / Hinweise -		
Grundlagendokumente - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun, 2007 (Massnahmenpaket 1) - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M1) - Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009 - TBA, Arbeitshilfe Standards Kantonsstrasse, 2011 - Konzeptplan Entwicklung Verkehrsinfrastruktur Seftigen, 21. Dezember 2011 (Seftigen) - Kommunalen Richtplan, Entwurf vom 5. März 2012 (Stand Mitwirkung) (Seftigen) - Steffisburg: Studienauftrag Dükerweg, 2013, Studienauftrag Dükerweg 2015 - TBA, Analyse Unfallschwerpunkte Stadt Thun und Umgebung, Unfalldaten 2011 - 2013 (Stand 20. Oktober 2014) - TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014) - TBA OIK II, Gemeinde Seftigen, BLS Netz AG, Entwicklung Verkehrsinfrastruktur Seftigen, Variantenbeurteilung und Konzeptplan, Bericht zweite Bearbeitungsphase 14. April 2014		

Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun		MIV-2
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.005		
Zielsetzung - Lenkung des MIV von den Einfallsachsen direkt in die Parkierungsanlagen, möglichst ohne Querung der Innenstadtbbrücken - Abbau der Dominanz des MIV in der Innenstadt		
Massnahme MIV-O-2 Thun, Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun (A1-Projekt) - Parkleitsystem (942.005) A 1-Projekt - Schrittweise Aufheben der oberirdischen PP in der Innenstadt im Zusammenhang mit den neu zu erstellenden Parkhäusern Parking Schlossberg (City Ost) und Bahnhof-Parking (City Süd) - Ergänzung Parkhäuser zu intermodalen Schnittstellen (Mobilitätsdrehscheiben)		
Priorisierung ☒ A1 ('11-'14) ☒ A2 ('15-'18) 2018 Realisierung A3 ☐ A ('19-'22) ☐ B ('23-'26) ☐ C (ab '27)		
Vorgehen 1. Projektierung Parkleitsystem (Vorprojekt 2010 eingereicht) 2. Integration in Gesamtkonzept Parkierung Massnahmenblatt KM-3		
Beteiligte Stellen Region ERT, OIK I		Federführung Thun

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen Fr. 2.78 Mio.																	
AP1 Fr. 2.78 Mio. AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. --	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>2.78 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>875'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>			Infrastruktur		Total	%	2.78 Mio. Fr.	Anteil Bund	%	875'000 Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																
Total	%	2.78 Mio. Fr.															
Anteil Bund	%	875'000 Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
Kostenstand 2016, exkl. MwSt.																	
Stand der Koordination: ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Voraussetzung ist der Bau der Parkhäuser City Ost und City Süd. Eine Vereinbarung mit Innenstadt-Genossenschaft Thun (IGT) ist erfolgt. - Massnahmenblätter: KM-W-1, KM-P-1																	
Zeitplan / Meilensteine AP1-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: 2010 - geschätzter Baubeginn: Bahnhof-Parking/City Süd: 2014, Parking Schlossberg/City Ost: 2017 - geschätzte Inbetriebnahme: Bahnhof-Parking/City Süd: 2016, Parking Schlossberg/City Ost: 2019																	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C																	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung Durch Lenkung kann eine Reduktion der MIV-Fahrten auf den Aarequerungen der Innenstadt erreicht werden und es entsteht weniger Suchverkehr. Die Innenstadt wird weniger stark belastet, wodurch die Lärm- und Luftbelastung gesenkt und die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt verbessert wird.
Bewertung Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise - Vorgehen Aufhebung der öffentlichen Parkplätze: <i>Vorgehen beschreiben nach Mitwirkung</i> - Das Bahnhof-Parking City Süd wurde 2016 fertiggestellt.
Grundlagendokumente - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun, 2007 (Massnahmenpaket 1) - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M2) - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009 - Vorprojekt Parkleitsystem Stadt Thun, PLS, November 2009, (Nov. 2010 von Stadt Thun zu Händen des Bundes eingereicht) - Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009 - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010 - Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2000/2015, Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern, beco, 2010 (Massnahme P3) - Parkraumkonzept der Stadt Thun, 16. Juni 2012 (Vorabzug 09. März 2012) (Karte Übersicht Parkhausring)

Übersicht Parkhausring sowie Begegnungs- und Fussgängerzone



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

Zubringer A6 / Bypass Thun Nord				MIV-3																																																								
☒ Im Agglomerationsperimeter ☒ Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter Prüfbericht Bund Nr. 942.006 + 942.008																																																												
Zielsetzung - Entlastung der Innenstadt und der Bernstrasse - Bessere und direkte Erschliessung der grossen Entwicklungsgebiete ESP Thun Nord, ESP Bahnhof Steffisburg, Gewerbegebiet Schwäbis - Verbesserte Zufahrt von der A6 zum rechten Seeufer																																																												
Massnahmen: A1-Projekte <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <tr> <th rowspan="3">Nr.</th> <th rowspan="3">Massnahme</th> <th rowspan="3">Federführung</th> <th rowspan="3">Kosten in Mio.</th> <th colspan="5">Priorität</th> </tr> <tr> <th>A1</th> <th>A2</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>'11-'14</th> <th>'15-'18</th> <th>A '19-'22</th> <th>B '23-'26</th> <th>C ab '27</th> </tr> <tr> <td>MIV-O-3-a</td> <td>Agglomeration, Bypass Thun Nord (Nr. 942.008) - Verlängerung der Kantonsstrasse bis zur Stockhornstrasse - Neue Strasse und neue Brücke vom Autobahnzubringer bis zur Allmendstrasse</td> <td>OIK I</td> <td>145</td> <td>X</td> <td>18</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MIV-O-3-b</td> <td>Steffisburg, Busbevorzugung Bernstrasse (Nr. 942.006) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-h)</td> <td>OIK I</td> <td>in MIV-O-3-a</td> <td>X</td> <td>18</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MIV-O-3-c</td> <td>Thun, Busbevorzugung Allmendstrasse (Lerchenfeld) (Nr. 942.006) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-f)</td> <td>OIK I</td> <td>in MIV-O-3-a</td> <td>X</td> <td>18</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MIV-O-3-d</td> <td>Steffisburg, Neuorganisation Bernstrasse (Nr. 942.008) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-h; auf Strecke liegen die Unfallschwerpunkte 1041 + 1046)</td> <td>OIK I</td> <td>in MIV-O-3-a</td> <td>X</td> <td>18</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>						Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität					A1	A2	A3			'11-'14	'15-'18	A '19-'22	B '23-'26	C ab '27	MIV-O-3-a	Agglomeration, Bypass Thun Nord (Nr. 942.008) - Verlängerung der Kantonsstrasse bis zur Stockhornstrasse - Neue Strasse und neue Brücke vom Autobahnzubringer bis zur Allmendstrasse	OIK I	145	X	18				MIV-O-3-b	Steffisburg, Busbevorzugung Bernstrasse (Nr. 942.006) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-h)	OIK I	in MIV-O-3-a	X	18				MIV-O-3-c	Thun, Busbevorzugung Allmendstrasse (Lerchenfeld) (Nr. 942.006) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-f)	OIK I	in MIV-O-3-a	X	18				MIV-O-3-d	Steffisburg, Neuorganisation Bernstrasse (Nr. 942.008) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-h; auf Strecke liegen die Unfallschwerpunkte 1041 + 1046)	OIK I	in MIV-O-3-a	X	18			
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität																																																								
				A1	A2					A3																																																		
				'11-'14	'15-'18	A '19-'22	B '23-'26	C ab '27																																																				
MIV-O-3-a	Agglomeration, Bypass Thun Nord (Nr. 942.008) - Verlängerung der Kantonsstrasse bis zur Stockhornstrasse - Neue Strasse und neue Brücke vom Autobahnzubringer bis zur Allmendstrasse	OIK I	145	X	18																																																							
MIV-O-3-b	Steffisburg, Busbevorzugung Bernstrasse (Nr. 942.006) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-h)	OIK I	in MIV-O-3-a	X	18																																																							
MIV-O-3-c	Thun, Busbevorzugung Allmendstrasse (Lerchenfeld) (Nr. 942.006) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-f)	OIK I	in MIV-O-3-a	X	18																																																							
MIV-O-3-d	Steffisburg, Neuorganisation Bernstrasse (Nr. 942.008) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-h; auf Strecke liegen die Unfallschwerpunkte 1041 + 1046)	OIK I	in MIV-O-3-a	X	18																																																							
Vorgehen 1. Genehmigung Strassenplan 2. Kreditbeschaffung und Realisierung																																																												
Beteiligte Stellen Region ERT, TBA FS VM, Thun, Steffisburg, Armasuisse				Federführung OIK I																																																								

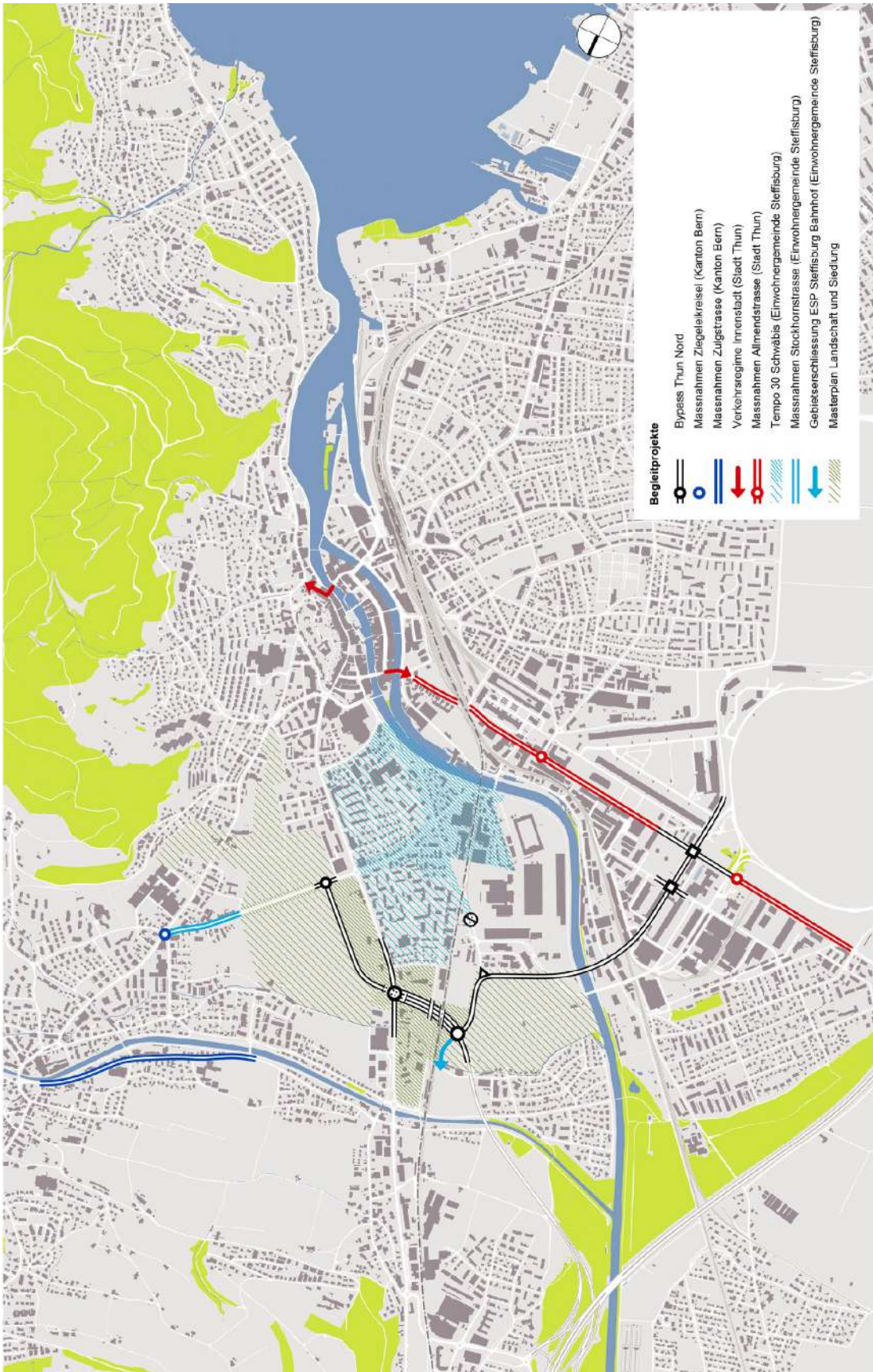
Realisierung																	
Kosten gesamtes Massnahmenbündel <table style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width: 40%;">AP1 Fr. 145 Mio. (Stand Nov. 2012)</td> <td style="width: 20%;"></td> <td style="width: 40%;"></td> </tr> <tr> <td>AP2 Fr. Mio. --</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>AP3 Fr. Mio. --</td> <td></td> <td></td> </tr> </table> Kostenstand November 2012, exkl. MwSt.			AP1 Fr. 145 Mio. (Stand Nov. 2012)			AP2 Fr. Mio. --			AP3 Fr. Mio. --								
AP1 Fr. 145 Mio. (Stand Nov. 2012)																	
AP2 Fr. Mio. --																	
AP3 Fr. Mio. --																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 10px;"> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">145 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">42 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">101 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: right;">2 Mio. Fr.</td> </tr> </table>			Infrastruktur		Total	%	145 Mio. Fr.	Anteil Bund	%	42 Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	101 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	%	2 Mio. Fr.	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --
	Infrastruktur																
Total	%	145 Mio. Fr.															
Anteil Bund	%	42 Mio. Fr.															
Anteil Kanton	%	101 Mio. Fr.															
Anteil Gemeinde	%	2 Mio. Fr.															
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung ☒ Umgesetzt im kantonalen Richtplan und im SNP																	
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Zwingend flankierende Massnahmen zum Bypass: MIV-4 Nr. MIV-K-4-c Stockhornstrasse Steffisburg, MIV-4 Nr. MIV-K-4-d Neues Verkehrsregime und attraktive Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt Aarequerungen, MIV-4 Nr. MIV-K-4-e Lärmschutz Burgerallee / Westquartier Thun - Massnahmenblätter: ÖV -3, MIV-6, MIV-7, NM-1																	

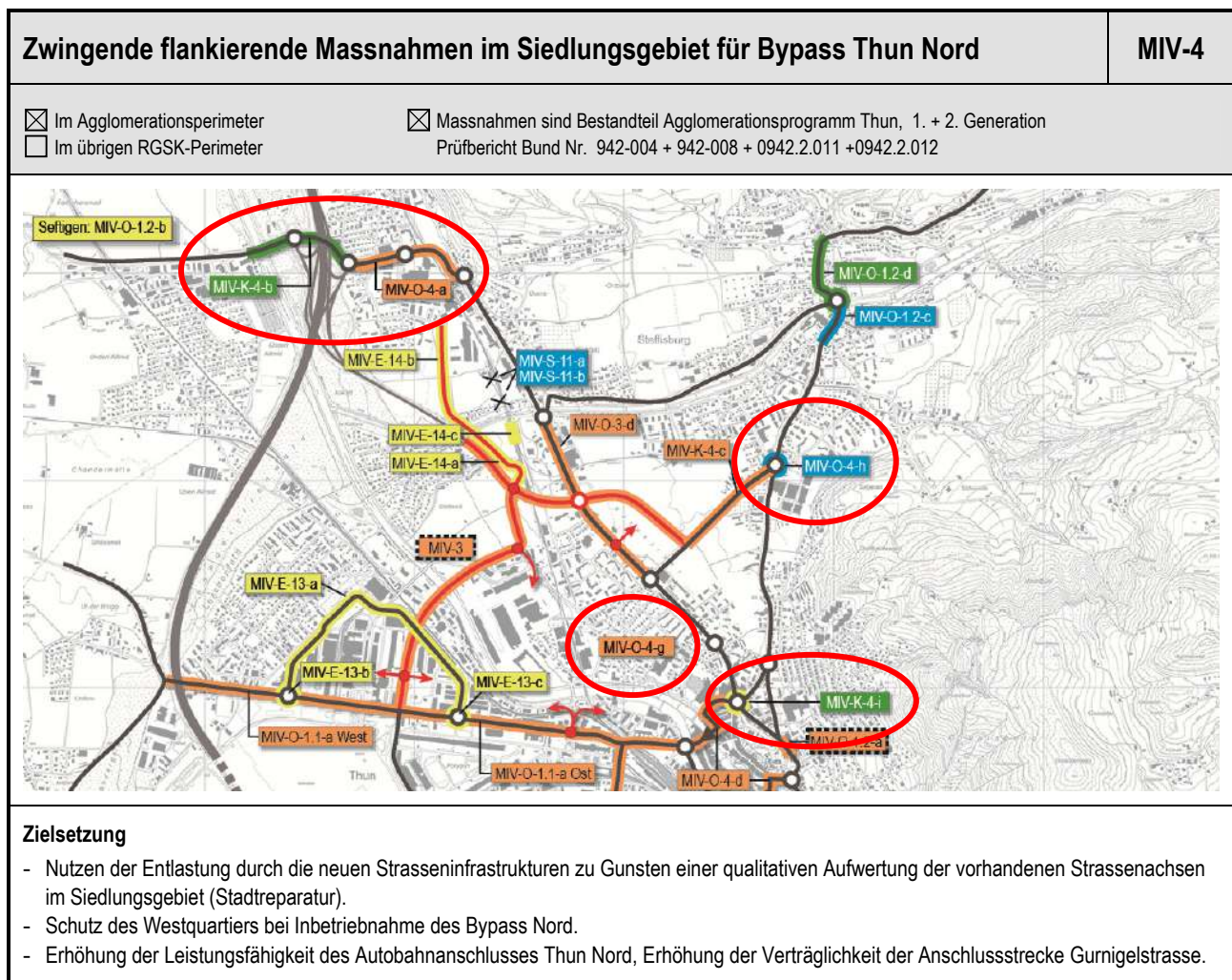
Zeitplan / Meilensteine AP1-Massnahmen: MIV-O-3-a (Bypass Thun Nord) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: 2011 - geschätzter Baubeginn: Bypass im Bau seit 2013; die drei weiteren Massnahmen Baubeginn 2015 - geschätzte Inbetriebnahme: 2018 (alle Massnahmen)		
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)	☐ A	☐ B ☐ C

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung - Mit dem Bypass Thun Nord soll primär die Entlastung der Innenstadt von Thun, die Entlastung der Bernstrasse in der Gemeinde Steffisburg sowie die Sicherstellung der Siedlungsentwicklung im nördlichen Gebiet der Agglomeration Thun erreicht werden: - Entlastung der Innenstadt Thun: Mit der neuen, leistungsfähigen Aarequerung im Norden der Kernagglomeration sollen die bestehenden Aarequerungen in der Innenstadt und im Schwäbis entlastet werden. Dabei können die Wohn- und Arbeitsgebiete im Norden und Westen der Agglomeration von Thun direkt miteinander verbunden werden, ohne dass der MIV einen „Umweg“ durch die Innenstadt fahren muss. - Entlastung der Bernstrasse: Die Entlastung der Strasse soll einerseits dadurch erreicht werden, dass der MIV Richtung Steffisburg primär über den Bypass direkt auf die Stockholmstrasse geleitet werden kann. Andererseits sollen grössere Entwicklungsgebiete (u.a. ESP Thun Nord, ESP Bahnhof Steffisburg) direkt durch den Bypass erschlossen werden können. - Entwicklung des Agglomerationsraumes Thun Nord: Die vorgesehene Anpassung des Strassensystems bietet die Chance, die Stadtlandschaft an den Rändern der Siedlungsgebiete der Stadt Thun, sowie der Gemeinden Steffisburg und Heimberg mindestens in Teilbereichen aus einer ganzheitlichen Sicht zu formen und ihr ein Gesicht zu geben. Ein Gesicht, das auch das Thema Stadt- und Ortseingänge aufnimmt. Die vorgesehene Erweiterung des Strassensystems soll eine funktionale und stadträumliche Klärung ermöglichen, so dass auch die Orientierung im Raum wieder leichter wird.
Bewertung Der Bypass Thun Nord hat einen sehr hohen Nutzen für die Region und ist Auslöser für viele flankierende Massnahmen, die insgesamt eine hohe Bedeutung für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Region haben werden.

Sonstiges		
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM		
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>
Steffisburg, Bernstrasse	13'600 - 27'200	16'200 - 20'400
Thun, Allmendstrasse	7'300 - 13'400	10'300 - 16'600
Bemerkungen / Hinweise		
Controlling: Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz		
Grundlagendokumente (Stand Juli 2010)		
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Studienauftrag Bypass Thun Nord, 2006 - Agglomerationsprogramm Thun (Massnahmenpaket 1), 2007 - Studienauftrag Neue Aarebrücke, 2008 - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M3) - Masterplan Landschaft und Siedlung, 2009 - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009 - Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009 - N06 / Abschnitt 40, Thun Nord, Neubau Kreisel Glättimühli, generelles Projekt, Dezember 2009 - Kantonaler Strassenplan, Entwurf 18.12.2009 - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010		
Bypass Thun Nord		
- Bypass Thun Nord: Übersichtsplan der Begleitprojekte (1:4'000 Ausschnitt, 10.07.2010) - Bypass Thun Nord: Übersichtsplan Stadtentwicklung (1:4'000 Ausschnitt, 10.07.2010) - 12. März 2012: Genehmigung des Strassenplans durch die Bau-Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern - TBA, Analyse Unfallschwerpunkte Stadt Thun und Umgebung, Unfalldaten 2011 - 2013 (Stand 20. Oktober 2014)		

Bypass Thun Nord: Übersichtsplan der Begleitprojekte





Massnahmen								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27
	Massnahmen A1-Projekte							
MIV-O-4-a	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)–Autobahnanschluss Thun Nord - Uetendorf Allmend (vgl. NM-VM-1-I) (Nr. 942.008) - Teil Ganderkreisel bis Autobahnanschluss Thun Nord: Umgestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Umsetzung in Abhängigkeit des Autobahnanschlusses, voraussichtlich ab 2019	OIK I	0.75	X		19 ¹		
MIV-K-4-b	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)–Autobahnanschluss Thun Nord - Uetendorf Allmend (vgl. NM-VM-1-I); im Rahmen RUTS - Teil Ganderkreisel bis Uetendorf Allmend: Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Autobahnanschlusses Thun Nord, allenfalls Dosierung (Nr. 0942.2.011, andere Finanzierung)	ASTRA	3.0			X		
MIV-O-4-c	Steffisburg, Stockhornstrasse (Nr. 942.008)	Steffisburg	1.1	X	17			
MIV-O-4-d	Thun, Neues Verkehrsregime und attraktivere Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt - Aarequerungen (im Abschnitt liegen die Unfallschwerpunkte 1004 und 1047)	Thun	1.7	X		18/19		

¹ A1-Massnahme wird ab 2019 realisiert

	Nicht subventionierte A1-Projekte						
MIV-O-4-g	Steffisburg, Nachfragelenkung Schwäbis (Lokale Umgestaltung Mittel-, Schwäbisstrasse, Tempo 30 (vgl. NM-VM-1-k) (Nr. 942.004) (Eigenleistung); Umsetzung mit Inbetriebnahme Bypass (im Abschnitt liegt der Unfallsschwerpunkt 1027)	Steffisburg	0.4	X		19	
	Massnahme A2-Projekt						
MIV-O-4-h	Steffisburg, Umbau Ziegeleikreisel (Nr. 0942.2.012)	OIK I	1.5		X		
	Massnahme A3-Projekt						
MIV-K-4-i	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	OIK I	2.3			X	

MIV-K-4-a /-b: Notwendige Erhöhung der Leistungsfähigkeit oder Dosierung des Autobahnanschlusses aufgrund Kapazitätsüberlastung in Spitzenzeiten.
MIV-K-4-b: Notwendige Kapazitätserhöhung wegen Mehrverkehr auf Stockhornstrasse infolge Bypass Thun Nord.
MIV-K-4-i: Umbau zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.

Vorgehen

1. Strassenpläne erstellen
2. Realisierung zur Inbetriebnahme vor dem Bypass Thun Nord
3. Studie Leistungssteigerung Autobahnanschluss Thun Nord (ASTRA)

Beteiligte Stellen	Federführung
Region ERT, OIK I, Steffisburg, Thun, Heimberg, Uetendorf	siehe oben

Realisierung																											
Kosten gesamte Massnahmen <table border="1"> <tr> <td>AP1</td> <td>Fr. 3.55 Mio.</td> <td rowspan="5"> <table border="1"> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>100 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> </table> </td> </tr> <tr> <td>AP2</td> <td>Fr. 0.40 Mio. Eigenleistungen</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Fr. 1.5 Mio.</td> </tr> <tr> <td>AP3 -A</td> <td>MIV-K-4-b Fr. 3.0 Mio. 100% ASTRA (Nationalstrasse. Unterhalt und Ausbau)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>MIV-K-4-i Fr. 1.3 Mio.</td> </tr> </table> Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.		AP1	Fr. 3.55 Mio.	<table border="1"> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>100 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>		Infrastruktur		Total	100 %	Fr.	Anteil Bund	0 %	Fr.	Anteil Kanton	0 %	Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	Fr.	AP2	Fr. 0.40 Mio. Eigenleistungen		Fr. 1.5 Mio.	AP3 -A	MIV-K-4-b Fr. 3.0 Mio. 100% ASTRA (Nationalstrasse. Unterhalt und Ausbau)		MIV-K-4-i Fr. 1.3 Mio.
AP1	Fr. 3.55 Mio.	<table border="1"> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>100 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>0 %</td> <td>Fr.</td> </tr> </table>			Infrastruktur		Total	100 %	Fr.	Anteil Bund	0 %	Fr.	Anteil Kanton	0 %	Fr.	Anteil Gemeinde	0 %	Fr.									
	Infrastruktur																										
Total	100 %		Fr.																								
Anteil Bund	0 %		Fr.																								
Anteil Kanton	0 %		Fr.																								
Anteil Gemeinde	0 %	Fr.																									
AP2	Fr. 0.40 Mio. Eigenleistungen																										
	Fr. 1.5 Mio.																										
AP3 -A	MIV-K-4-b Fr. 3.0 Mio. 100% ASTRA (Nationalstrasse. Unterhalt und Ausbau)																										
	MIV-K-4-i Fr. 1.3 Mio.																										
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☒ Vororientierung (MIV-O-4-h (OIK I) und MIV-K-4-b [ASTRA]) ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-K-4-b: 2 (Astra-Projekt) MIV-K-4-i: 2																										
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Zeitliche Abhängigkeiten bei den Realisierungen der Stockhornstrasse, Verkehrsregime Innenstadt, Zulgrasse und Schwäbis zum Bypass Thun Nord (MIV-3) - Massnahmenblätter: LV-1, LV-2 (LV-N-2-a), MIV-3, NM-1 In der Massnahme MIV-O-4-a und MIV-K-4-b ist die Optimierung der Veloverbindung Heimberg - Uetendorf Allmend (LV-N-2-a) mit einzubeziehen (Beschrieb Velokonzept Thun Nord); Sachplan Veloverkehr: qualitative Netzlücke Nr. 17 (Koordinationsstand ZE)																											
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: 2019 (MIV-O-4-b) - geschätzte Inbetriebnahme:																											
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C																											

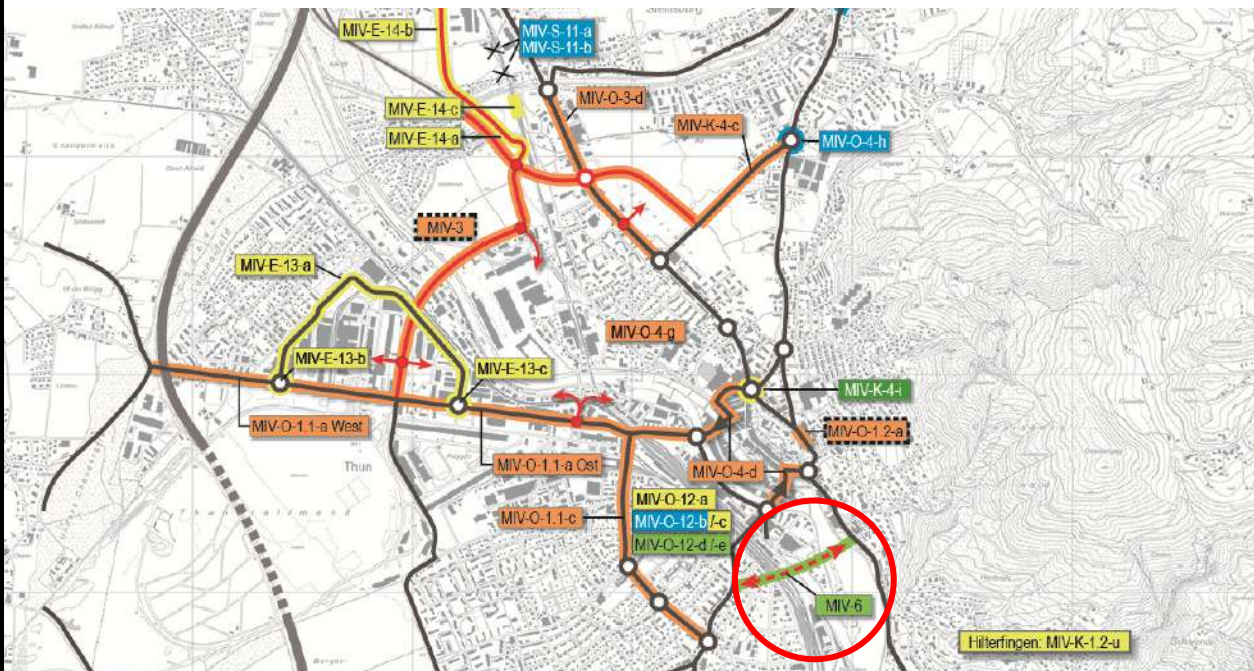
Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung Die Massnahmen verbessern die Verträglichkeit auf dem HVS Netz, erhöhen die Verkehrssicherheit (weniger schwere Unfälle) und schaffen bessere Bedingungen für den strassengebundenen ÖV und den Fuss- und Veloverkehr. Durch eine Stärkung des ÖVs und des Fuss- und Veloverkehrs kann die Lärm- und Luftbelastung gesenkt werden. In Kombination mit einer attraktiveren Gestaltung wird die Lebensqualität für die BewohnerInnen verbessert. <u>Wirkung Umgestaltung Gurnigelstrasse</u> WK1: Sicherstellung Betrieb und Leistungsfähigkeit der Zubringerstrasse zum Autobahnanschluss Thun Nord WK2: attraktivere und sichere Veloverbindung zwischen Uetendorf und Heimberg WK3: Sicherstellung Fahrplanstabilität des ÖV
Bewertung Die flankierenden Massnahmen zum Bypass Thun Nord, insbesondere der Gewinn an Aufenthaltsqualität in der Innenstadt haben einen hohen Nutzen für die Region.

Sonstiges		
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM		
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>
- Ziegeleikreisel Steffisburg,: Stockhornstr. / Unterdorfst.	7'300 - 10'700	12'900 - 14'600
- Steffisburg, Schwäbisstrasse	8'600 - 10'300	2'400 - 4'900
- Steffisburg, Zugstrasse	6'400 - 9'900	6'600 - 10'900
- Heimberg, Gurnigelstrasse (Höhe Ganderkreisel)	17'000	17'600
Bemerkungen / Hinweise		
- Hinweis aus Verfügung 2012: Massnahme MIV-O-4-a ist in den kantonalen Programmen noch nicht enthalten, da erst die Planungsergebnisse des ASTRA betreffend Kapazitätssteigerung des Autobahnanschlusses Thun Nord abgewartet werden müssen. - MIV-K-4-b wird realisiert im Rahmen RUTS (Erneuerung A6 Rubigen, Thun, Spiez)		
Grundlagendokumente		
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun, 2007 (Massnahmenpaket 2) - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M5) - Masterplan Landschaft und Siedlung, 2009 - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009 - Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009 - Gesamtprojekt Bypass Thun Nord (u.a. kant. Strassenplan + kommunale Begleitprojekte), Dezember 2009 - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010 - Velokonzept Thun Nord, 2012 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014		

Neue Aarequerung Thun Süd

MIV-6

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



Zielsetzung

Neue Aarequerung Thun Süd als Verbindungsstrasse für den MIV (ev. ÖV und LV) zur Schaffung einer verkehrsarmen Achse Freienhofgasse.
Entlastung Maulbeerplatz zur besseren Erreichbarkeit des Bahnhofs für den strassengebundenen ÖV.
Eliminierung des Unfallschwerpunktes Achse Maulbeerplatz – Lauitor.
Stadt- und nutzungsverträgliche Trassierung.

Massnahme MIV-U-6 Thun, Neue Aarequerung Thun Süd

Nach Inbetriebnahme Bypass Thun Nord Wirksamkeitsanalyse als Grundlage für Grundsatzentscheid durchführen.

Priorisierung

- ☐ A ('19-'22) ☒ B ('23-'26) Grundsatzentscheid ☐ C (ab '27)

Vorgehen

1. Prozess einleiten zu einem Grundsatzentscheid

Beteiligte Stellen

Region ERT, Thun

Federführung

OIK I

Realisierung

Kosten gesamte Massnahmen

AP1	Fr. Mio. --
AP2	Fr. Mio. --
AP3	Fr. Mio. --

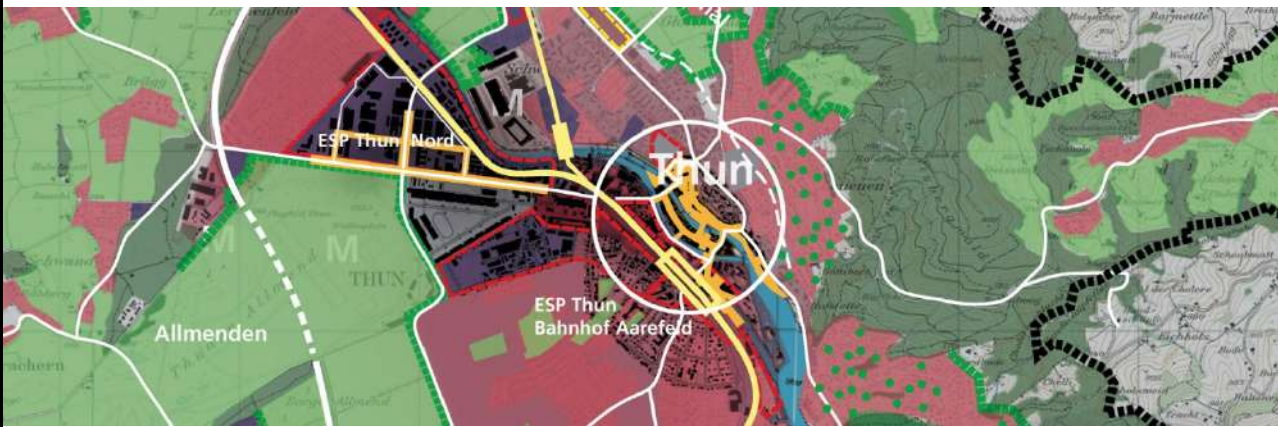
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.

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

Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-U-6: 1
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter: MIV-3, MIV-7 - Hochwasserschutz - Gewässerraum	
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahme - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C	

Beurteilung Zweckmässigkeit und Wirkung Durch die Aarequerung wird das rechte Seeufer besser an das Westquartier angebunden. In der Innenstadt kann mit einer Aarequerung Thun Süd die Freienhofgasse (südliche Innenstadtbrücke) nur noch für ÖV, LV und Anlieferung offen gehalten werden. Dadurch reduziert sich die MIV-Belastung von rund 10'000 Fahrzeugen (nach Umsetzung Bypass Thun Nord) auf 1'000 Fahrzeuge. Das Realisierungsbedürfnis wird nach Umsetzung des Bypass Thun Nord in einer Wirksamkeitsanalyse näher untersucht.
Bewertung Die Massnahme ist für die langfristige Entwicklung der Region zu untersuchen.

Sonstiges		
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>
Thun, Freienhofgasse (bestehende Querung)	11'000	9'400
Bemerkungen / Hinweise - Die Städte-Initiative Thun verlangt, dass der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen in Thun nur unter der Bedingung zulässig ist, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht.		
Grundlagendokumente - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun (Massnahmenpaket 3), 2007 - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr (M6), Dezember 2008 - Städte-Initiative, Thun 2016		

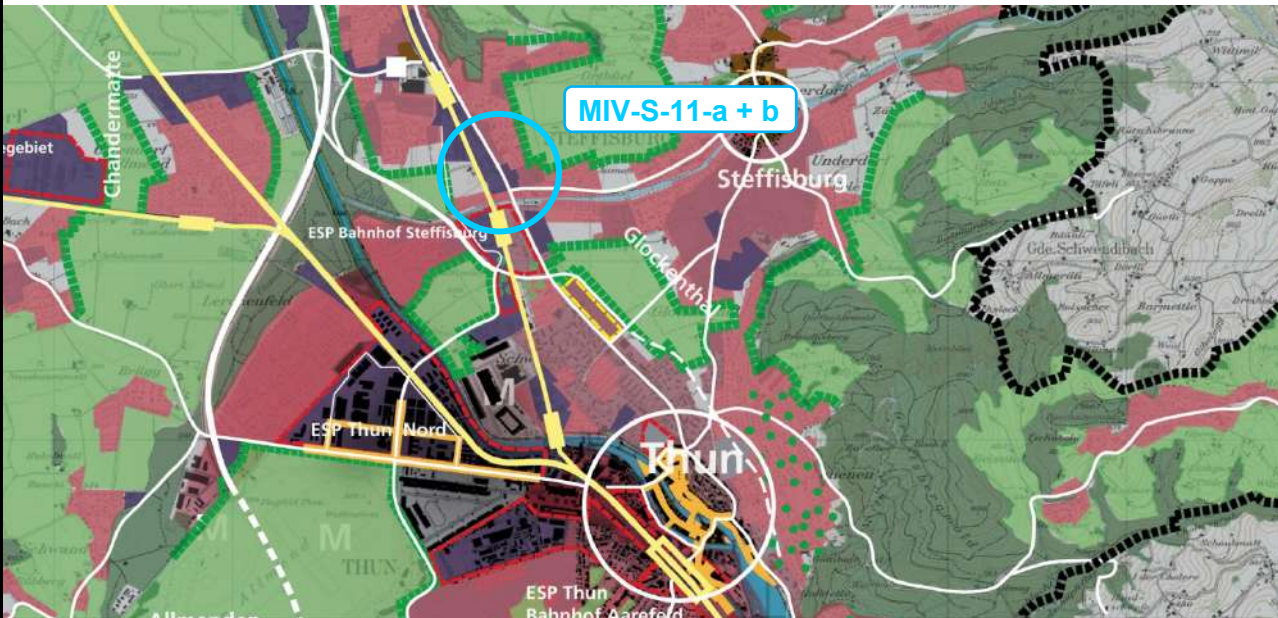
Trasseefreihaltung Kernumfahrung Thun / Hübelitunnel		MIV-7
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter		
		
Zielsetzung Langfristig, raumplanerische Sicherstellung des Trasses für einen späteren Neubau der Zufahrt zum rechten Thunerseeufer.		
Massnahme MIV-U-7 Thun/Steffisburg, Trasseefreihaltung Kernumfahrung Thun /Hübelitunnel Langfristig, raumplanerische Sicherstellung des Trasses eines Hübelitunnels auf dem Gemeindegebiet von Steffisburg und Thun für den Fall, dass dereinst eine Entlastung der Achse Anschluss Thun Nord – Burgstrasse rechtes Thunerseeufer anders nicht erreicht werden kann.		
Priorisierung ☒ A1 ('11-'14) ☐ A2 ('15-'18) A3 ☐ A ('19-'22) ☐ B ('23-'26) ☒ C (ab '27) Grundsatzentscheid / Realisierung		
Vorgehen Sicherstellung im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision		
Beteiligte Stellen Region ERT, Hilterfingen, Oberhofen, Sigriswil, Oberingenieurkreis I	Federführung Thun / Steffisburg	

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen (Trasseefreihaltung ohne Kostenfolge) AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																	
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </table>		Infrastruktur		Total	100 %	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																
Total	100 %	Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
Stand der Koordination (ev. differenzieren nach Massnahmen) ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-U-7: 1																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte Massnahmenblätter: MIV-3, MIV-6, Koordination mit Ortsplanungsrevision Steffisburg und Thun Nord																	
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahme - Eingabe Vorprojekt beim Bund:																	

- geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:		
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)	☐ A	☐ B ☐ C

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung Die Trasseefreihaltung lässt die langfristige Option einer zusätzlichen Nord - Südverbindung offen. Unter Einbezug des optimalen Wirkungsgrades und der Investitionskosten und in Abwägung zu einer optionalen Aarequerung Süd wird das Bedürfnis nach Umsetzung des Bypass Thun Nord in einer Wirksamkeitsanalyse näher untersucht.
Bewertung: Die Massnahme ist für die langfristige Entwicklung der Region zu untersuchen.

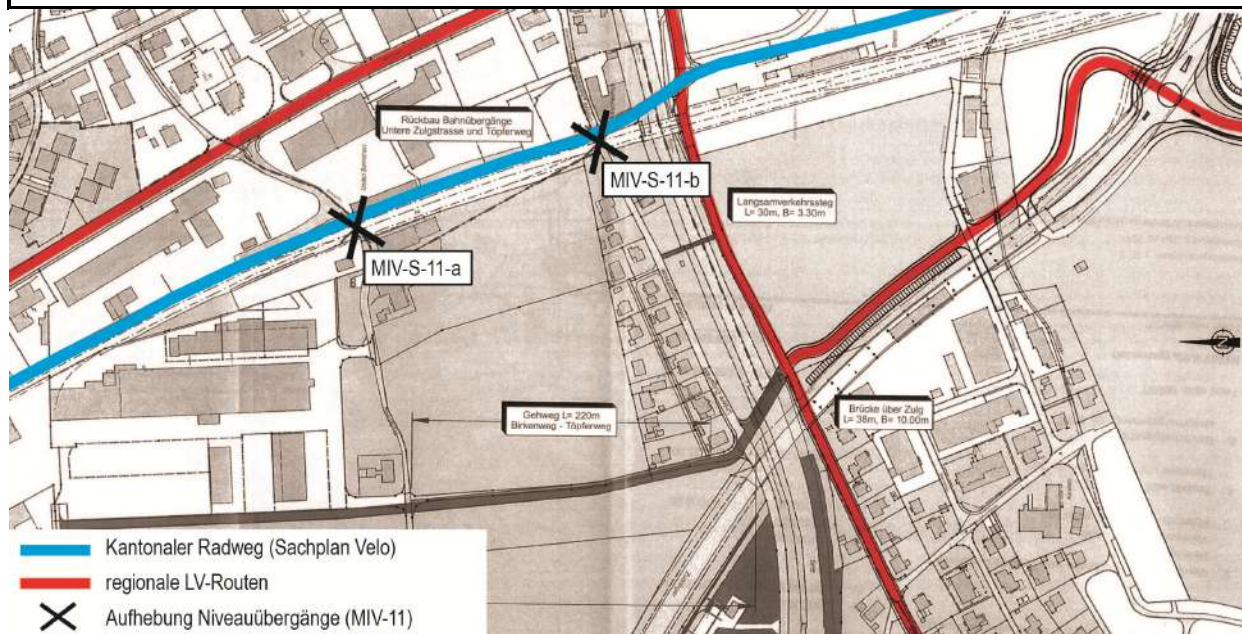
Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise Controlling: Nachweis der Trasseefreihaltung in der Ortsplanungsrevision Steffisburg und Thun Nord
Grundlagendokumente - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun (Massnahmenpaket 3), 2007 - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (M7)

Aufhebung Niveauübergänge Heimberg		MIV-11																																			
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter ☒ Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.018 + 0942.2.019																																					
																																					
Zielsetzung Aufhebung von zwei generell gefährlichen Niveauübergängen und Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr auf dem kant. Radweg im Bereich der Bahnübergänge.																																					
Massnahmen <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <thead> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <th rowspan="3">Nr.</th> <th rowspan="3">Massnahme</th> <th rowspan="3">Federführung</th> <th rowspan="3">Kosten in Mio.</th> <th colspan="5">Priorität</th> </tr> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <th rowspan="2">A1 '11-'14</th> <th rowspan="2">A2 '15-'18</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <th>A '19-'22</th> <th>B '23-'26</th> <th>C ab '27</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MIV-S-11-a</td> <td>Heimberg, Schliessung Bahnübergang Töpferweg - Anteil Strassenrückbau (Nr. 0942.2.018; Benchmark LV A)</td> <td>Heimberg</td> <td>- 0.1</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>MIV-S-11-b</td> <td>Heimberg, Schliessung Bahnübergang Untere Zugstrasse - Anteil Strassenrückbau (Nr. 0942.2.019; Benchmark LV A)</td> <td>Heimberg</td> <td>- 0.1</td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität					A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3			A '19-'22	B '23-'26	C ab '27	MIV-S-11-a	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Töpferweg - Anteil Strassenrückbau (Nr. 0942.2.018; Benchmark LV A)	Heimberg	- 0.1		X				MIV-S-11-b	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Untere Zugstrasse - Anteil Strassenrückbau (Nr. 0942.2.019; Benchmark LV A)	Heimberg	- 0.1		X			
Nr.	Massnahme	Federführung					Kosten in Mio.	Priorität																													
								A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3																											
			A '19-'22	B '23-'26	C ab '27																																
MIV-S-11-a	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Töpferweg - Anteil Strassenrückbau (Nr. 0942.2.018; Benchmark LV A)	Heimberg	- 0.1		X																																
MIV-S-11-b	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Untere Zugstrasse - Anteil Strassenrückbau (Nr. 0942.2.019; Benchmark LV A)	Heimberg	- 0.1		X																																
Vorgehen 1. Planverfahren erstellen 2. Realisierung nach Inbetriebnahme der neuen Erschliessungsstrasse Heimberg Süd. Die Erschliessungsstrasse ist Voraussetzung für die Schliessung der Bahnübergänge.																																					
Beteiligte Stellen Region ERT, BLS, OIK I		Federführung Heimberg																																			
Realisierung																																					
Kosten gesamte Massnahmen Fr. 200'000.-																																					
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 40%;"> AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 0.2 Mio. (Heimberg 0.2 Mio. Fr. / Schliessung: Eigenleistung BLS) AP3 Fr. Mio. -- </td> <td style="width: 60%; text-align: center;"> <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>100 % 200'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35% Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>% Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>% Fr.</td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </table>			AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 0.2 Mio. (Heimberg 0.2 Mio. Fr. / Schliessung: Eigenleistung BLS) AP3 Fr. Mio. --	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>100 % 200'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35% Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>% Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>% Fr.</td> </tr> </tbody> </table>	Infrastruktur		Total	100 % 200'000 Fr.	Anteil Bund	35% Fr.	Anteil Kanton	% Fr.	Anteil Gemeinde	% Fr.																							
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 0.2 Mio. (Heimberg 0.2 Mio. Fr. / Schliessung: Eigenleistung BLS) AP3 Fr. Mio. --	<table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>100 % 200'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>35% Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>% Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>% Fr.</td> </tr> </tbody> </table>	Infrastruktur		Total	100 % 200'000 Fr.	Anteil Bund	35% Fr.	Anteil Kanton	% Fr.	Anteil Gemeinde	% Fr.																										
Infrastruktur																																					
Total	100 % 200'000 Fr.																																				
Anteil Bund	35% Fr.																																				
Anteil Kanton	% Fr.																																				
Anteil Gemeinde	% Fr.																																				
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																																					

Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --
Abhängigkeiten / Zielkonflikte Das Aufheben erfordert die Inbetriebnahme der Erschliessungsstrasse Kreisel Glättimühli - ESP Bhf Steffisburg und die Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, vgl. Massnahmenblatt MIV-14. Die Gemeinden Steffisburg und Heimberg haben 2014 die Kredite für die Erschliessungsstrassen gesprochen.	
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung Durch die Aufhebung der Niveauübergänge werden zwei gefährliche Stellen für den LV entfernt. Dies erhöht die Verkehrssicherheit für den Ve-loverkehr auf den tangierenden kantonalen Radwegrouten.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise --
Grundlagendokumente - Variantenstudie und Problemanalyse Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, 2010 - Kostenschätzung Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, Januar 2011 (Kosten +/- 25%) - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014



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

Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Bahnhof Thun West				MIV-12				
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter		☒ Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.021 + 0942.2.022 + 0942.2.023						
								
Zielsetzung Zur Attraktivierung der Innenstadtbereiche als attraktive Wohn- und Arbeitsorte und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an neuralgischen Punkten, erfolgt im Gebiet Bahnhof Thun West die gezielte (Um-)Gestaltung von einigen Quartierachsen bzw. Plätzen. Mit einer urbanen Ausformulierung der öffentlichen Plätze und Strassen soll das "Image der Bahnhofrückseite" entkräftet werden.								
Massnahmen								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27
MIV-O-12-a	Thun, Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse (Nr. 0942.2.021, Eigenleistung)	Thun	0.75		X			
MIV-O-12-b	Thun, Umgestaltung Mönchplatz (Nr. 0942.2.022, Teil umgesetzt)	Thun	1.0		X			
MIV-O-12-c	Thun, Umgestaltung Knoten Waisenhaus- / Pestalozzistrasse (Nr. 0942.2.023, Eigenleistung)	Thun	0.5		X			
MIV-O-12-d	Thun, Umgestaltung Eigerplatz	Thun	0.5				X	
MIV-O-12-e	Thun, Gestaltung Quartierachse Kasernenstrasse	Thun	0.75				X	
Vorgehen - Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeiten - Strassenplan erstellen für die Strassenräume								
Beteiligte Stellen Region ERT, SBB, BLS, AÖV, STI, OIK I			Federführung Thun					

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen:																	
AP1	Fr. Mio. --																
AP2	Fr. 1 Mio.																
	Fr. 1.25 Mio. Eigenleistung																
AP3 -A	Fr. Mio. --																
AP3 -B	Fr. 1.25 Mio.																
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																	
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">Infrastruktur</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td><td>100 %</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Bund</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> </tbody> </table>	Infrastruktur			Total	100 %	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
Infrastruktur																	
Total	100 %	Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															

Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-O-12-d: 1-2 MIV-O-12-e: 1-2
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter: ÖV-3, LV-1, LV-2, KM-8, S4, S7a, S8a - MIV-O-12-b: Umgebung Frutigenstrasse 15 2013 fertiggestellt. Teilw. Umsetzung mit Sanierung Bau Frutigenstrasse - Länggasse	
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Durchgehende Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang den Gleisen, verbesserter Zugang zu Bahnhof und Perrons. Gestalterische Aufwertung der Bahnunterführungen (für den LV). Verbesserung der Erreichbarkeit von Innenstadt und Bahnhof. WK2: Schaffung neuer Nutzungsreserven in zentralster Lage durch Verdichtung (neue attraktive Wohn- und Arbeitsplatzangebote). Verbesserung der städtebaulichen Qualität und der öffentlichen Aussenräume. Erhöhung der Wertschöpfung, Ausschöpfung des Lagepotenzials und Nutzung von Brachen. WK3: Verkehrsberuhigung, Niedriggeschwindigkeit und Quartierachsen als urbane Begegnungsräume. Klärung der öffentlichen Strassenräume im Rahmen der Gestaltung. WK4: Erhöhung des Modalsplits zu Gunsten ÖV/LV, urbaner Modalsplit an zentraler Lage. Begrenzung der oberirdischen Parkierung.

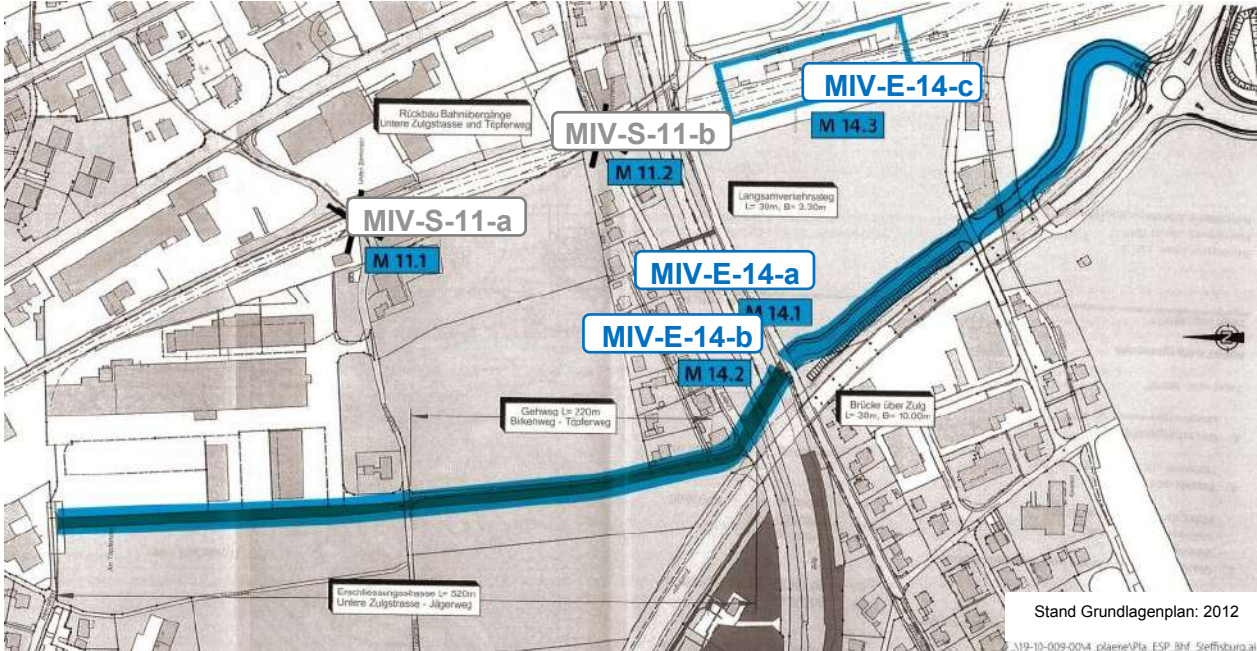
Sonstiges												
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;"><u>DWV Ist 2012</u></th> <th style="text-align: center;"><u>DWV Prognose 2030</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- Thun, Eigerplatz: Länggasse / Klosestrasse</td> <td style="text-align: center;">400 - 1'000</td> <td style="text-align: center;">600 - 900</td> </tr> <tr> <td>- Thun, Mönchplatz: Frutigenstrasse</td> <td style="text-align: center;">11'500</td> <td style="text-align: center;">13'000</td> </tr> <tr> <td>- Thun, Waisenhaus-/Pestalozzistrasse</td> <td style="text-align: center;">5'600</td> <td style="text-align: center;">5'900</td> </tr> </tbody> </table>		<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>	- Thun, Eigerplatz: Länggasse / Klosestrasse	400 - 1'000	600 - 900	- Thun, Mönchplatz: Frutigenstrasse	11'500	13'000	- Thun, Waisenhaus-/Pestalozzistrasse	5'600	5'900
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>										
- Thun, Eigerplatz: Länggasse / Klosestrasse	400 - 1'000	600 - 900										
- Thun, Mönchplatz: Frutigenstrasse	11'500	13'000										
- Thun, Waisenhaus-/Pestalozzistrasse	5'600	5'900										
Bemerkungen / Hinweise: --												
Grundlagendokumente - Richtplan Gesamtentwicklung Bahnhof West, Stadt Thun, 9. Dezember 2004 (Quelle Grafik) - Strategie Stadtentwicklung, Stadt Thun, Mai 2009 2010 - Thun Umgestaltung Mönchplatz: Gestaltungsstudie 2010 - Thun, Umgestaltung Knoten Waisenhaus- / Pestalozzistrasse, Gestaltungsstudie 2014												

Erschliessung Kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord						MIV-13		
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter		☒ Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.027 + 0942.2.028 + 0942.2.029						
Zielsetzung Die grossflächige Arbeitszone wird über die innere Ringstrasse erschlossen. Kurzfristig erfolgt die Erschliessung an den Bypass Thun Nord. Mittelfristig werden zwei Anschlüsse an die Allmendstrasse ergänzt.								
Massnahmen								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27
MIV-E-13-a	Thun, Erschliessung Ringstrasse: gelbe Strecke (Nr. 0942.2.027, Eigenleistung) (rote Strecke: Eigenleistung Grundeigentümer, Stadt)	Thun	6.5		X			
MIV-E-13-b	Thun, Anschluss Ringstrasse West - Allmendstrasse (Nr. 0942.2.028, Eigenleistung)	Thun	0.9		X			
MIV-E-13-c	Thun, Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse (Nr. 0942.2.029, Eigenleistung)	Thun	0.9			X		
Vorgehen - Betriebs- und Gestaltungskonzepte erarbeiten - Strassenplan erstellen für die Erschliessung								
Beteiligte Stellen Region ERT, SBB, BLS, AÖV, STI, OIK I			Federführung Thun					

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen Fr. 8.3 Mio.																	
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 7.4 Mio. Eigenleistung AP3 -A Fr. 0.9 Mio. Eigenleistung Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr style="background-color: #d3d3d3;"> <th style="width: 40%;"></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Total</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </table>			Infrastruktur		Total	100 %	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																
Total	100 %	Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
Stand der Koordination (ev. differenzieren nach Massnahmen) ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-E-13-c: 2																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter: ÖV-3, LV-1, LV-2, KM-8, S4, S7a, S8a																	
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: keine Eingabe (Eigenleistung) - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C																	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Öffnung der Uttigenstrasse als sichere Alternative zur Allmendstrasse für den LV. Erhöhung der Durchlässigkeit des LV-Netzes (zusätzliche Bahnquerungen). Übersichtlichkeit, Adressbildung und Verbesserung der Erreichbarkeit des reg. bedeutenden Arbeitsschwerpunktes für MIV, ÖV, LV. Optimale Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen mit dem ÖV. WK2: Erhöhung der Konzentration von Arbeitsplätzen im bereits überbauten, innenstadtnahen Gebiet. Nutzen und Verfügbarmachen von Industriebrachen. Städtebauliche Qualität der Bebauung und der öffentlichen Räume. WK3: Optimale Gestaltung und Sicherheit der wichtigen Knoten (Anschlüsse an die Allmendstrasse). Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch alternative Verbindung Uttigenstrasse und feines arealinternes LV-Netz. WK4: Bessere Ausnutzung des Bebauten Raums und von Brachen vermeidet Entwicklung nach aussen.

Sonstiges						
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM						
<table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 40%;"></td> <td style="width: 30%; text-align: center;"><u>DWV Ist 2012</u></td> <td style="width: 30%; text-align: center;"><u>DWV Prognose 2030</u></td> </tr> <tr> <td>Thun, Allmendstrasse</td> <td style="text-align: center;">7'300 - 13'400</td> <td style="text-align: center;">10'300 - 16'600</td> </tr> </table>		<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>	Thun, Allmendstrasse	7'300 - 13'400	10'300 - 16'600
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>				
Thun, Allmendstrasse	7'300 - 13'400	10'300 - 16'600				
Bemerkungen / Hinweise Planungsstand: www.wirtschaftspark-thun.ch						
Grundlagendokumente - Strategie Stadtentwicklung, Stadt Thun, Mai 2009 2010 - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 - Velokonzept Thun Nord, 2012 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - Kommunalen Richtplan ESP Thun Nord, Genehmigungsexemplar, Thun, 13. Februar 2014 - STEP Ausbauschrift 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern, Planungsraum Bern - Oberland, AÖV, 2014						

Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Heimberg Süd					MIV-14																																																				
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter ☒ Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.031 + 0.942.2.032 + 0942.2.033																																																									
 Stand Grundlagenplan: 2012																																																									
Zielsetzung 1) Aufwertung des Bahnhofgebietes als neues Zentrum und Verkehrsdrehscheibe in Steffisburg. Erschliessung des ESP Bahnhof Steffisburg direkt ab Glättmühlikreisel 2) Erschliessung Gewerbegebiet Heimberg Süd zur Entlastung des Wohnquartiers Heimberg Süd und der Gurnigelstrasse vom Schwerverkehr.																																																									
Massnahmen <table><tr><th rowspan="3">Nr.</th><th rowspan="3">Massnahme</th><th rowspan="3">Federführung</th><th rowspan="3">Kosten in Mio.</th><th colspan="5">Priorität</th></tr><tr><th rowspan="2">A1</th><th rowspan="2">A2</th><th colspan="3">A3</th></tr><tr><th>A</th><th>B</th><th>C</th></tr><tr><th></th><th></th><th></th><th></th><th>'11-'14</th><th>'15-'18</th><th>'19-'22</th><th>'23-'26</th><th>ab '27</th></tr><tr><td>MIV-E-14-a</td><td>Steffisburg, Neue Erschliessungsstrasse ab Kreisel Glättmühli (Nr. 0942.2.031, Eigenleistung)</td><td>Steffisburg</td><td>4.7</td><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>MIV-E-14-b</td><td>Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd (Nr. 0942.2.032, Eigenleistung) (ohne Fuss- und Veloverkehrssteg über Zug; zusätzliche Eigenleistung Gemeinde 0.1 Mio.)</td><td>Heimberg</td><td>3.5</td><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>MIV-E-14-c</td><td>Steffisburg, Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung (Nr. 0942.2.033, Eigenleistung)</td><td>Steffisburg</td><td>1.5</td><td></td><td>X</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>					Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität					A1	A2	A3			A	B	C					'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27	MIV-E-14-a	Steffisburg, Neue Erschliessungsstrasse ab Kreisel Glättmühli (Nr. 0942.2.031, Eigenleistung)	Steffisburg	4.7		X				MIV-E-14-b	Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd (Nr. 0942.2.032, Eigenleistung) (ohne Fuss- und Veloverkehrssteg über Zug; zusätzliche Eigenleistung Gemeinde 0.1 Mio.)	Heimberg	3.5		X				MIV-E-14-c	Steffisburg, Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung (Nr. 0942.2.033, Eigenleistung)	Steffisburg	1.5		X			
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität																																																					
				A1					A2	A3																																															
					A	B	C																																																		
				'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27																																																	
MIV-E-14-a	Steffisburg, Neue Erschliessungsstrasse ab Kreisel Glättmühli (Nr. 0942.2.031, Eigenleistung)	Steffisburg	4.7		X																																																				
MIV-E-14-b	Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd (Nr. 0942.2.032, Eigenleistung) (ohne Fuss- und Veloverkehrssteg über Zug; zusätzliche Eigenleistung Gemeinde 0.1 Mio.)	Heimberg	3.5		X																																																				
MIV-E-14-c	Steffisburg, Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung (Nr. 0942.2.033, Eigenleistung)	Steffisburg	1.5		X																																																				
Vorgehen MIV-E-14-a und MIV-E-14-b: Strassenplan erstellen für die Erschliessung ab Glättmühli bis Heimberg Süd, Projektkoordination Für den Abschnitt MIV-E-14-a wird in Zusammenhang mit der Arealentwicklung "raum5" der Strassenplan erstellt. MIV-E-14-c: Entwicklung des Bahnhofbereichs: Betriebs- und Gestaltungskonzept für MIV, ÖV und LV-Erschliessung erarbeiten: Bahnhofsbereich ab Bernstrasse, bis Anschluss MIV-E-14-a/b (Ausbau, Umbau Aarestrasse oder alternative Linienführung, für MIV, LV längs- und quer, sowie für strassengebundenen ÖV) Klären der Bedürfnisse/Absichten der BLS im Bereich des Bahnhofs																																																									
Beteiligte Stellen Region ERT, Steffisburg, Heimberg, Burgergemeinde Thun, BLS, AÖV, OIK I, ASTRA			Federführung Siehe oben																																																						

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen Fr. 9.7 Mio.																	
AP1	Fr. Mio. --																
AP2	Fr. 9.7 Mio. Eigenleistung																
AP3	Fr. Mio. --																
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.		<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Total</td> <td>100 %</td> <td>9.7 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>0 %</td> <td>0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>0 %</td> <td>0 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>100 %</td> <td>9.7 Mio. Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		Total	100 %	9.7 Mio. Fr.	Anteil Bund	0 %	0 Mio. Fr.	Anteil Kanton	0 %	0 Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	100 %	9.7 Mio. Fr.
	Infrastruktur																
Total	100 %	9.7 Mio. Fr.															
Anteil Bund	0 %	0 Mio. Fr.															
Anteil Kanton	0 %	0 Mio. Fr.															
Anteil Gemeinde	100 %	9.7 Mio. Fr.															
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis (MIV-E-14c) ☒ Festsetzung (MIV-E-14a, b) ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen		Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --															
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter MIV-11, ÖV-3 - MIV-E-14-b / Heimberg, Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd: Beide Querungen Zulg → Hochwasserschutz																	
Zeitplan / Meilensteine AP3-Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: keine Eingabe (Eigenleistung) - geschätzter Baubeginn: -- - geschätzte Inbetriebnahme: --																	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C																	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Durchgehende Fuss- und Veloverkehrsverbindung entlang den Geleisen, Verbesserter Zugang zu Bahnhof und Perrons. Gestalterische Aufwertung der Bahnunterführungen (für den LV). Verbesserung der Erreichbarkeit von Innenstadt und Bahnhof WK2: Schaffung neuer Nutzungsreserven in zentralster Lage durch Verdichtung (neue attraktive Wohn- und Arbeitsplatzangebote). Verbesserung der städtebaulichen Qualität und der öffentlichen Aussenräume WK3: Verkehrsberuhigung, Niedriggeschwindigkeit und Quartierachsen als urbane Begegnungsräume. Klärung der öffentlichen Strassenräume im Rahmen der Gestaltung. Die neue Quartierserschliessung und Gewerbeerschliessung entlastet Wohngebiete vor Schwerverkehr. die Verkehrssicherheit wird erhöht. WK4: Erhöhung des Modalsplits zu Gunsten ÖV/LV, urbaner Modalsplit an zentraler Lage. Begrenzung der oberirdischen Parkierung.

Sonstiges
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM
Bemerkungen / Hinweise --
Grundlagendokumente - Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Steffisburg, Realisierungsplan, Burgergemeinde Steffisburg, September 2010 - Vorprojekt Erschliessung ESP Steffisburg Station, Einwohnergemeinde Steffisburg, April 2011, (Kosten +/-20%) - Variantenstudie und Problemanalyse Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, 2010 - Kostenschätzung Erschliessungsstrasse Heimberg Süd, Januar 2011 (Kosten +/- 25%) - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 - Bildnachweis und Angaben über Projektfortschritt www.raum5-steffisburg.ch ; Nachhaltiger Arbeitspark Steffisburg; Bild Ergebnis Studienauftrag 2014

Erschliessung Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd/Südwest							MIV-15																																													
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter							☒ Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.035 + 0942.2.036 + 0942.2.037																																													
Zielsetzung Eine neue Erschliessungsstrasse verbindet die Pfandernstrasse mit dem Autobahnanschluss Thun Süd. Die neue Erschliessungsstrasse trägt dazu bei, auch bei Siedlungserweiterungen im Raum Thun Süd ein leistungsfähiges Strassennetz sicherzustellen. Durch die neue Verteilung der Verkehrsströme bleibt der Knoten Weststrasse /Burgerstrasse leistungsfähig. Das neue Wohngebiet kann direkt an die neue Strasse angeschlossen werden, die Buchholzstrasse und die Pfandernstrasse werden verträglicher gestaltet. Die Erschliessungsstrasse dient auch dem südlichen Gebiet Schorenpark und Kandergrien für eine direkte Erschliessung aufs übergeordnete Strassennetz. Die Erreichbarkeit des Korridors Süd soll verbessert werden. Die Entlastung des Quartiers rund um die Buchholzstrasse und des Ortskern von Allmendingen vom motorisierten Verkehr soll möglichst gross sein, die Trennwirkung soll abgebaut werden, die Verkehrssicherheit im Siedlungsgebiet soll erhöht werden.																																																				
Massnahmen <table><tr><th rowspan="3">Nr.</th><th rowspan="3">Massnahme</th><th rowspan="3">Federführung</th><th rowspan="3">Kosten in Mio.</th><th colspan="5">Priorität</th></tr><tr><th rowspan="2">A1 '11-'14</th><th rowspan="2">A2 '15-'18</th><th colspan="3">A3</th></tr><tr><th>A '19-'22</th><th>B '23-'26</th><th>C ab '27</th></tr><tr><td>MIV-E-15-a</td><td>Thun, Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse (Nr. 0942.2.035)</td><td>Thun</td><td>9.5</td><td></td><td></td><td></td><td>X</td><td></td></tr><tr><td>MIV-O-15-b</td><td>Thun, Umgestaltung Buchholzstrasse (Beruhigung Wohnquartiere) (Nr. 0942.2.036, Eigenleistung)</td><td>Thun</td><td>0.2</td><td></td><td></td><td></td><td>X</td><td></td></tr><tr><td>MIV-O-15-c</td><td>Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse (Entlastung MIV, Verbesserung LV) (Nr. 0942.2.037, Eigenleistung), Teil realisiert enthält Unfallschwerpunkt 1034</td><td>Thun</td><td>2.5 (insgesamt)</td><td></td><td></td><td></td><td>X</td><td></td></tr></table>									Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität					A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3			A '19-'22	B '23-'26	C ab '27	MIV-E-15-a	Thun, Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse (Nr. 0942.2.035)	Thun	9.5				X		MIV-O-15-b	Thun, Umgestaltung Buchholzstrasse (Beruhigung Wohnquartiere) (Nr. 0942.2.036, Eigenleistung)	Thun	0.2				X		MIV-O-15-c	Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse (Entlastung MIV, Verbesserung LV) (Nr. 0942.2.037, Eigenleistung), Teil realisiert enthält Unfallschwerpunkt 1034	Thun	2.5 (insgesamt)				X	
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität																																																
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3																																														
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27																																												
MIV-E-15-a	Thun, Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse (Nr. 0942.2.035)	Thun	9.5				X																																													
MIV-O-15-b	Thun, Umgestaltung Buchholzstrasse (Beruhigung Wohnquartiere) (Nr. 0942.2.036, Eigenleistung)	Thun	0.2				X																																													
MIV-O-15-c	Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse (Entlastung MIV, Verbesserung LV) (Nr. 0942.2.037, Eigenleistung), Teil realisiert enthält Unfallschwerpunkt 1034	Thun	2.5 (insgesamt)				X																																													
Vorgehen - Projektentwicklung der Lüsslispange: Verkehrsstudie Gebiet Thun Süd/Südwest: MIV - Verbindung Weststrasse - Pfandernstrasse (2011) - Abklärungen Anschluss Weststrasse, Betriebs- und Gestaltungskonzepte für die flankierenden Massnahmen auf der Pfandernstrasse und der Buchholzstrasse (Ausbau der Pfandernstrasse Bereich Buchholzstrasse bis Anschluss Lüsslispange, Optimierung für Velo und Fussverkehr)																																																				
Beteiligte Stellen Region ERT, OIK I, Astra				Federführung Thun																																																

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen:																	
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- AP3 - A Fr. Mio. -- AP3 - B Fr. 9.5 Mio. Fr. 2.7 Mio. Eigenleistung	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total (AP3)</td> <td style="text-align: center;">100 %</td> <td style="text-align: center;">9.5 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Mio. Fr.</td> </tr> </table>			Infrastruktur		Total (AP3)	100 %	9.5 Mio. Fr.	Anteil Bund	%	Mio. Fr.	Anteil Kanton	%	Mio. Fr.	Anteil Gemeinde	%	Mio. Fr.
	Infrastruktur																
Total (AP3)	100 %	9.5 Mio. Fr.															
Anteil Bund	%	Mio. Fr.															
Anteil Kanton	%	Mio. Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Mio. Fr.															
Kostenstand Dezember 2011, exkl. MwSt.																	
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) MIV-E-15-a: 1-2 MIV-O-15-b: 1-2 MIV-O-15-c: 1-2																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Planlegende zu Grafik MIV-15 siehe Detailplan Massnahmen Strasseninfrastruktur. Die kommunale Verbindung von Allmendingen nach Thierachern ist im regionalen Basisnetz aufgenommen. Allfällige Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind auch auf diesem Netz möglich, falls der Druck auf den Autobahnzubringer steigt.																	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C																	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Optimale Erreichbarkeit der neuen Quartiere und Vermeidung der Belastung bestehender Quartiere. Optimale Erreichbarkeit der südlichen Gebiete, insbesondere des Gewerbeareals Schorenpark, des neuen Areals Kandergrien durch neuen, direkten Autobahnanschluss Die Massnahme bringt eine starke Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit sich. Reisezeit und Weglängen werden verringert. WK2: Durch die Massnahme kann die Siedlungsentwicklung im Lüssli stärker vom internen motorisierten Verkehr reduziert werden. Die Verkehrssicherheit wird auf den angrenzenden Strassen erhöht, wo flankierende Massnahmen umgesetzt werden WK3: Flächendeckende Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren Neufeld (z.B. Buchholzstrasse) und Allmendingen (Entlastung Durchgangsverkehr). WK4: Geschwindigkeitsreduktion und Verstetigung des Verkehrsflusses auf der Buchholzstrasse und Pfandernstrasse. Insgesamt nimmt die Flächenbeanspruchung durch die Neuanlage örtlich zu. Durch die konzentrierte Anordnung der Siedlung an guter, städtischer Lage wird jedoch Verkehr durch Nicht-Bauen im Umland vermieden.

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

Bemerkungen / Hinweise

Der Bund hat die Lüsslispange im AP2 vom B ins C (Horizont 23-26) verschoben im AP2, da sie ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Die Lüsslispange muss besser mit dem Verkehrsnetz abgestimmt werden. Diese Abstimmung erfolgt im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes, das die Stadt Thun ab 2015 erstellen wird. Das Gesamtverkehrskonzept wird im Rahmen der Ortsplanungsrevision erstellt, die Entwicklung des Gebietes Lüssli ist ein wichtiger Baustein in der Ortsplanungsrevision.

Die Städte-Initiative Thun verlangt, dass der Neu- oder Ausbau von Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen in Thun nur unter der Bedingung zulässig ist, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht.

Grundlagendokumente

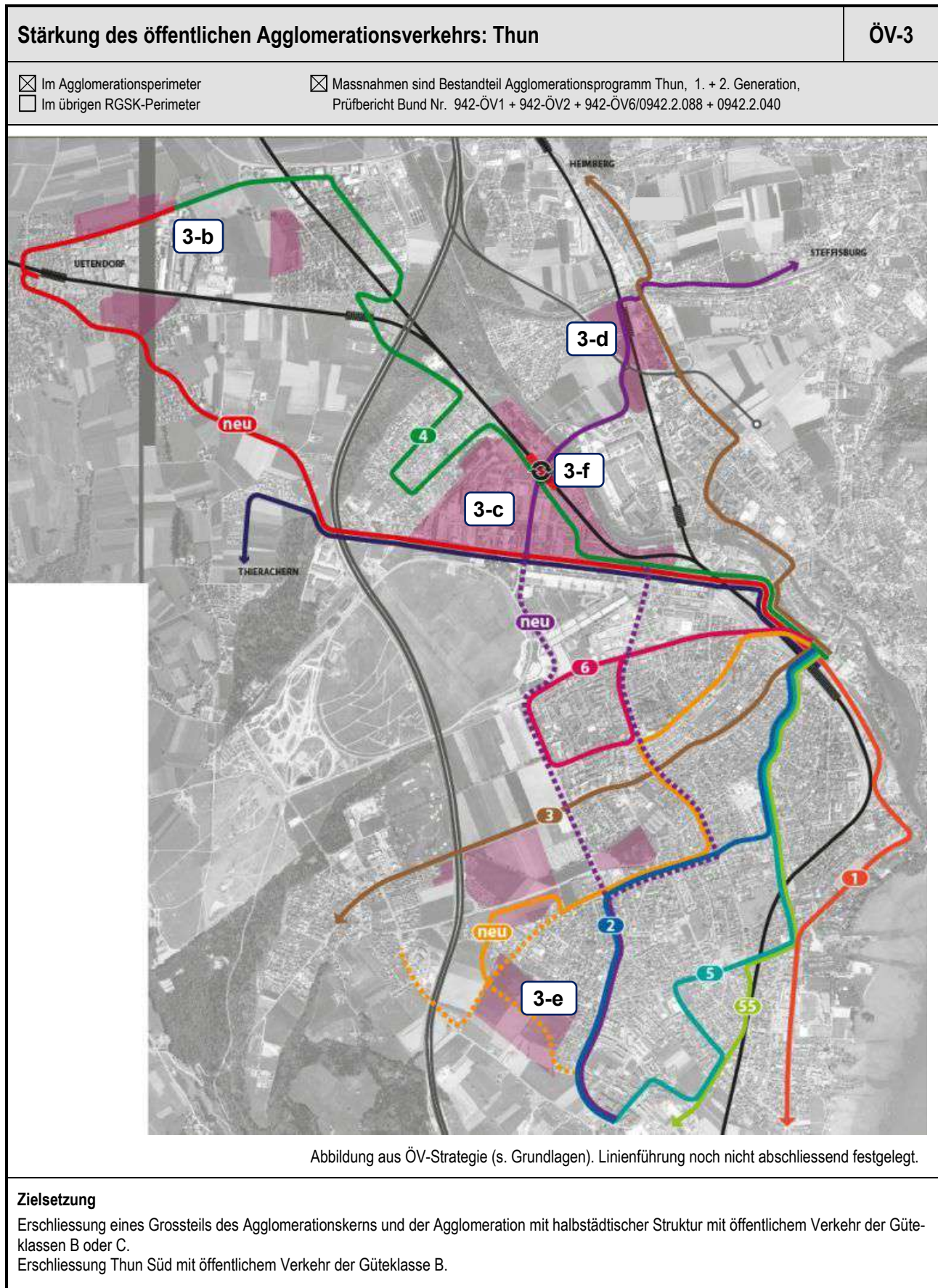
- "Strategie Stadtentwicklung" Stadt Thun, Mai 2009
- Stadtentwicklung im Raum Thun Südwest: Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft, Mai 2011
- Verkehrsstudie Lüsslispange, Stadt Thun, Dezember 2011
- ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011
- Städte-Initiative Thun, 2016

Massnahmenblätter Öffentlicher Verkehr (ÖV)

Austauschräume, Anbindung Agglomerationen		ÖV-1
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. + 2. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942-212/0942.2.038		
Zielsetzung Die Agglomeration Thun ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal mit den angrenzenden Agglomerationen (v.a. mit der Agglomeration Bern) und dem nationalen Bahn-Netz verbunden.		
Massnahme ÖV-A-1 Agglomeration, Austauschräume, Anbindung Agglomeration Sicherstellung der notwendigen Kapazität des ÖV zwischen Thun und Bern insbesondere in den Hauptverkehrszeiten beim Fern- und Regionalverkehr (inkl. RE und S-Bahn)		
Priorisierung ☒ A2 A3 ☐ A ('19-'22) ☐ B ('23-'26) ☐ C (ab '27) ☒ Daueraufgabe		
Vorgehen 1. Erarbeitung von Lösungsvarianten 2. Daueraufgabe		
Beteiligte Stellen Region ERT, SBB, BLS, RVK		Federführung Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)

Realisierung	
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. - AP3 Fr. Mio. offen, je nach Konzept Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	
Nicht infrastrukturelle Massnahmen. Keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds (Prüfbericht Bund, 2. AP)..	
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) ÖV-A-1: H
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Abhängig von Massnahmen des AP V+S Bern und des RGSK Bern-Mittelland - ÖV-Reg-3-f: Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord (Prüfauftrag)	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C	

Beurteilung	
Zweckmässigkeit und Wirkung	Die Verbesserung des Bahnangebotes (Fernverkehr und S-Bahn) fördert den Modal Shifts zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs.
Bewertung	Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.
Sonstiges	
Bemerkungen / Hinweise	--
Grundlagendokumente - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1) - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (ÖV5) - Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008 - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 - ÖV-Konzept Stadt Thun, Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013 - STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern, Planungsraum Bern - Oberland, AÖV, 2014	



Massnahmen								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
						'11-'14	'15-'18	A
						'19-'22	'23-'26	ab '27
	Massnahmen A1-Projekte							
ÖV-Str-3-b	Agglomeration, Verbessern der ÖV-Erschliessung, Korridor Thun Nordwest - Uetendorf: Verkehrsmittel, Takt, Linienführung (942-ÖV2)	RVK	2.0	X		22		
ÖV-Str-3-c	Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord (Verkehrsmittel, Takt, Linienführung noch offen) (Nr. 942-ÖV6/0942.2.088)	RVK	0.5		X	22		
ÖV-Str-3-d	Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Bahnhof Steffisburg - ESP Thun Nord (Verkehrsmittel, Takt, Linienführung noch offen) (Nr. 942-ÖV6/0942.2.088)	RVK	0.5		X	22		
	Weitere Massnahmen							
ÖV-Str-3-e	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung, ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd (Neufeld, Allmendingen) aufeinander abstimmen (Nr. 0942.2.040)	RVK	0.5			X		
ÖV-Reg-3-f	Agglomeration, Neue S-Bahn Anbindung ESP Thun Nord vgl. Bericht ÖV-Vision	BAV					X	
Kosten = Investitionskosten								
Vorgehen								
1. Umsetzung Angebotskonzept Thun Nord, überarbeitetes ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011								
2. Umsetzung Angebotskonzept Thun Süd (Erschliessung Stadion und neues EKZ) gemäss überarbeitetem Konzept								
3. Weiterentwicklung der Varianten ÖV-Studie Thun Süd in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung Thun Süd, gemäss überarbeitetem Konzept								
ÖV-Str-3-b	Agglomeration, Verbessern der ÖV-Erschliessung, Korridor Thun Nordwest - Uetendorf (942-ÖV2)							
Massnahme	Einführung einer neuen Buslinie Thun - Uetendorf - Uetendorf Industrie (15-Min.-Takt) dadurch Erschliessung der Entwicklungsgebiete in Uetendorf sowie des noch nicht erschlossenen Ortsteils Chandermatte, gute Anschlüsse von der Gürbetalbahn in die Industrie Uetendorf. Verlängerung und Änderung der Linienführung der Linie 4 (15-Min.-Takt), Erschliessung des noch nicht erschlossenen Teils der Allmend Uetendorf. In einem ersten Schritt wird ab Fahrplan 2017 die Postautolinie 57 (Linie Gurzelen – Uetendorf) ins Lerchenfeld verlängert (Haltestelle Thun, Waldeck) und erhält dort Anschluss an die städtische Linie 4 der STI Thun Bahnhof - Lerchenfeld.							
Zuständigkeit	RVK (Federführung), AÖV, Stadt Thun, Gemeinde Uetendorf							
Bruttokosten	10-12 neue Haltestellen, ca. CHF 2 Mio., Betriebskosten ca. CHF 2.0 Mio.							
Planungsstand	Konzeptstudie							
Abhängigkeit	ESP Thun Nord, Siedlungsentwicklungen in Uetendorf, Verkehrsmanagement, Angebotskonzept 2022-2025							
Baubeginn	ab 2022							
Grundlagen	ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011, ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013							
Koordinationsstand	Vororientierung							
Priorisierung	A1, Realisierung ab 2022							
Bemerkungen	Nummer AP2: ÖV 3.3							
Wirkung:								
WK1: Diese Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Grunderschliessung der nicht erschlossenen Gebiete von Uetendorf.								
WK2: Durch die bessere ÖV-Erschliessung wird die Entwicklung nach innen gefördert.								
WK3: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.								
WK4: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.								

ÖV-Str-3-c+d	Agglomeration, Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg (942-ÖV6/0942.2.088)
Massnahme	ESP Thun Nord: Führung der Buslinie 4 durch den ESP Thun Nord, neue Buslinie entlang der Allmendstrasse, womit der ESP auf 2 Achsen sehr gut erschlossen wird. ESP Bahnhof Steffisburg: Verdichtung der Buslinie 3 beide ESP's: Verbindung der beiden ESP's über eine neue Buslinie Steffisburg – ESP Bahnhof Steffisburg - ESP Thun Nord - Thun Südwest. Erschliessung der noch nicht erschlossenen Zugstrasse. Längerfristig: Inbetriebnahme einer neuen Bahn-Haltestelle beim ESP Thun Nord an der Aaretalstrecke, neuer Umsteigepunkt Bus-Bahn
Zuständigkeit	RVK (Federführung), AÖV, Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg
Bruttokosten	5-8 neue Haltestellen, ca. CHF 1.0 Mio., Betriebskosten ca. CHF 2.0 Mio.
Planungsstand	Konzeptstudie
Abhängigkeit	Bypass Thun Nord, Verkehrsmanagement; Angebotskonzept 2022-2025
Baubeginn	in Abhängigkeit mit der Siedlungsentwicklung ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg, , ca. 2015-2018
Grundlagen	ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011; ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013
Koordinationsstand	Vororientierung
Priorisierung	A2, Realisierung ab 2022
Bemerkungen	Nummer AP2: ÖV 3.4 und 3.5, Prüfbericht Bund 2. AP, Mitfinanzierung Bestandteil A-Liste
Wirkung: WK1: Diese Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Attraktive und schnelle Verbindungen von den ESP's ins Zentrum, aber auch in die umliegenden dichten Wohngebiete. Längerfristig: starke Verkürzung der Reisezeiten von Steffisburg/ESP Steffisburg und ESP Thun Nord nach Bern. WK2: Durch diese Massnahmen wird eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung gegen Innen erreicht. WK3: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV. WK4: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.	
ÖV-Str-3-e	Agglomeration, Linienoptimierung in Koordination mit der Siedlungsentwicklung in Thun Süd (0942.2.040)
Massnahme	Einführung einer neuen Buslinie mit Bedienung der Entwicklungspunkte Schoren/Neufeld, Weststrasse Süd und Siegenthalergut in dichtem Takt, Direktverbindung zu Zentrum und Bahnhof Verbindung Thun Südwest - ESP Thun Nord - ESP Steffisburg - Steffisburg Optimierung des Liniennetzes durch direktere Führung der Linie 2 Richtung Bahnhof/Zentrum, nachfragebestimmte Verdichtung der Takte
Zuständigkeit	RVK (Federführung), AÖV, Stadt Thun
Bruttokosten	3-4 neue Haltestellen, ca. CHF 0.5 Mio., Betriebskosten ca. CHF 1.5 Mio.
Planungsstand	Konzeptstudie
Abhängigkeit	Siedlungsentwicklungen Schoren/Neufeld, Weststrasse Süd, Stadion Thun, ESP Thun Nord, Verkehrsmanagement; Angebotskonzept 2022-2025
Baubeginn	in Abhängigkeit mit der Siedlungsentwicklung Thun Süd, ca.2019-2022
Grundlagen	ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011
Koordinationsstand	Vororientierung
Priorisierung	A, Realisierung ab 2022
Bemerkungen	Nummer AP2: ÖV 3.7
Wirkung: WK1: Diese Massnahmen bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Grunderschliessung der neuen Siedlungsgebiete. Attraktive und schnelle Verbindungen ins Zentrum, aber auch in die umliegenden dichten Wohngebiete. Kürzere Reisezeiten durch direktere Linienführung der Linie 2. WK2: Durch diese Massnahmen wird eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung gegen Innen erreicht. WK3: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV. WK4: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.	

ÖV-Reg-3-f Agglomeration, Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord																
Massnahme	Neubau einer S-Bahnhaltestelle ESP Thun Nord mit Umsteigemöglichkeiten auf das lokale Busnetz															
Zuständigkeit	BAV (Federführung), BLS, SBB, Region ERT, AÖV, RVK, Thun, OIK I															
Bruttokosten	Kosten (+/-50%) liegen voraussichtlich Ende 2016 vor; Finanzierung über BIF															
Planungsstand	Antrag im Rahmen des Berichtes STEP Ausbauschritt 2030, Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, Nov. 2014 beim BAV eingereicht (vgl. Bericht Kap. 1.3.1 Nationale Grundlagen; BE 20)															
Abhängigkeit	ÖV-Str-3-c, ÖV-Str-3-d															
Baubeginn	frühestens ab 2023; sofern im Beschluss STEP 2030 enthalten															
Grundlagen	Kommunaler Richtplan ESP Thun Nord, November 2010, ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011, STEP Ausbauschritt 2030 Planungsraum Bern - Oberland, Kt. Bern, November 2014,															
Koordinationsstand	Vororientierung															
Priorisierung	B															
Bemerkungen	Nummer AP2: ÖV 3.8															
Wirkung: WK1: Das Gebiet ESP Thun Nord bietet Potenzial für 4'500 - 6'700 zusätzliche Arbeitsplätze sowie 300-500 zusätzliche Einwohnende. Diese Massnahme bewirkt eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Mit einer S-Bahnhaltestelle werden attraktive und schnelle Verbindungen ins Aaretal und ins Zentrum möglich. Die Haltestelle wird mit optimalen Anschlüssen ans Busnetz auch ein wichtiger Umsteigepunkt für PendlerInnen nach Steffisburg und in den Südwesten der Stadt und entlastet dadurch auch den ÖV-Knotenpunkt in der Innenstadt. Durch die verbesserte Verknüpfung der Verkehrssysteme ergibt sich auch eine Verlagerung vom MIV auf ÖV. WK2: Diese Massnahme schafft gute Voraussetzungen in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach Innen. Die erhebliche Aufwertung des ÖV-Knotenpunkts verbessert die Erschliessung des Arbeitsschwerpunkts und führt zu einer Konzentration von Arbeitsplätzen und Einwohnenden. Im Rahmen der Potentialanalyse neuer Bahnhaltestellen der NWCH- Kantone und des Kantons Bern weist die Haltestelle Thun Nord eines der grössten Potenziale auf. WK3: Die Massnahme bringt eine Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Folgemaassnahmen (Bau von Plätzen und Koexistenzonen rund um den Bahnhof) erhöhen die Verkehrssicherheit. WK4: Durch die Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht.																
Realisierung																
Kosten gesamte Massnahmen																
AP1 Fr. 2.0 Mio. Infrastruktur, Fr. 2.0 Mio. Betrieb AP2 Fr. 1.0 Mio. Infrastruktur, Fr. 2.0 Mio. Betrieb AP3 Fr. Mio. -; ÖV-Reg-3-f: Finanzierung über BIF	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>100 %</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		Total	100 %	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur															
Total	100 %	Fr.														
Anteil Bund	%	Fr.														
Anteil Kanton	%	Fr.														
Anteil Gemeinde	%	Fr.														
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☒ Vororientierung (siehe oben) ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung ☒ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen (ÖV-Reg-3-f)	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) ÖV-Str-3-e: 1 ÖV-Reg-3-f: 1															
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter: MIV-3, MIV-12, MIV-13, MIV-14, NM-1, S3, S4, S6a, S7a, S8a - Richtplan ESP Thun Nord: Im Rahmen der Überarbeitung wurde die ÖV-Erschliessung überprüft (Achsen innerhalb Gelände). - Angebotskonzept ÖV 2022-2025																
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																

Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C
--

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

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise --
Grundlagendokumente - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - ÖV-Konzept Thun Nord, 2006 - Agglomerationsprogramm (Massnahmenpaket 1 und 2), 2007 - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr, Dezember 2008 (ÖV 1, ÖV 2, ÖV 4, ÖV 5) - Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008 - Nutzungsprofil des Stadionvorhabens - Richtplan Stadtentwicklung - ÖV-Studie Thun Süd, Erschliessung neuer Siedlungsgebiete und des Stadions mit Mantelnutzung, 2008 - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010 - Busversuchsbetrieb – weiterentwickeltes Konzept Ortsbus Heimberg, 12.02.2010 - Stadtentwicklung im Raum Thun Südwest: Leitbild Siedlungsentwicklung und Landschaft, Mai 2011 - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 (Grafik Auszug, die neuen Linienführungen sind noch nicht abschliessend festgelegt) - Velokonzept Thun Nord, 2012 - ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013 - STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Regionalverkehr Kanton Bern, Planungsraum Bern - Oberland, AÖV, 2014

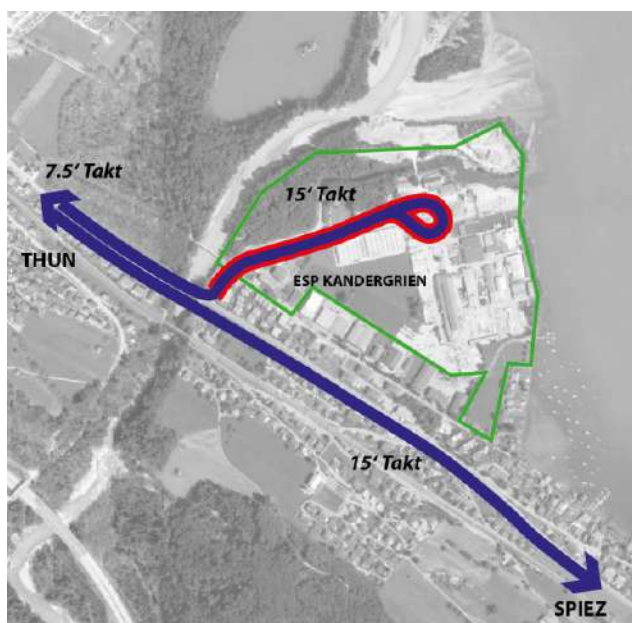
Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: linkes und rechtes Thunerseeufer							ÖV-4	
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter							☒ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation Prüfbericht Bund Nr. 942.211 / 0942.2.042 / 0942.2.044	
Zielsetzung Verbessern der Erschliessung des linken und rechten Thunerseeufers (bis Oberhofen) mit dem öffentlichen Verkehr (anstreben der Güteklasse B/C).								
Massnahme								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27
ÖV-Str-4-a	Agglomeration, Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer (Nr. 942.211/0942.2.042) 10'-Minuten-Takt (bewilligt), Linienführung, Eilkurse / Attraktive Umsteigemöglichkeiten auch am Wochenende schaffen (neue Leute auf den ÖV gewinnen)	RVK	offen		X			
ÖV-Str-4-b	Agglomeration, ÖV-Anbindung Kandergrien (Nr. 0942.2.044) Verlängern der (kurzen) Linie 1 vom derzeitigen Endpunkt Gwatt Deltapark ins Kandergrien (Teillinie nach Spiez unverändert), Verdichtung der Hauptlinie zum 7.5-Min.-Takt, auf den beiden Endästen (Spiez resp. Kandergrien) jeweils 15-Min.-Takt. Freihalten der Wendemöglichkeit im Areal	RVK	0.3					X
Vorgehen ÖV-Str-4-a: 1. Betriebliche Überprüfung der Strecke rechtes Thunerseeufer bis Oberhofen im Hinblick auf durchgehenden 10'-Takt und Wochenendoptimierung 2. 10'-Takt umsetzen Die beschriebenen Massnahmen, sowie die Verdichtung bis Gunten / Merligen und die Verbesserung des Hangbussystems werden im Angebotskonzept 2014-2017 überprüft und festgelegt. ÖV-Str-4-b: 1. Koordination mit Resultaten Ideenstudie "Oberes Kandergrien" 2. ÖV-Erschliessung im Rahmen Masterplan zur Arealentwicklung präzisieren 3. ÖV-Planung im Rahmen späterer Angebotskonzepte konkretisieren, sobald Gemeinde Entwicklung weiter forcieren wird								
Beteiligte Stellen Region ERT, Hilterfingen, Oberhofen, Thun, Spiez, Luterbach, OIK I, AÖV, STI, BLS, Vigier Management AG				Federführung RVK				

Realisierung	
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. offen, je nach Konzept AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	Nicht infrastrukturelle Massnahmen. Keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds (Prüfbericht Bund, 2. AP).

Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☒ Vororientierung (ÖV-Str-4-b) ☒ Zwischenergebnis (ÖV-Str-4-a) ☐ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) ÖV-Str-4-b: 1
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Inbetriebnahme Bypass Thun Nord abwarten mit neuem Verkehrsregime am Engpass Lauitor - Massnahmenblatt NM-1 Verkehrsmanagement Hofstettenstrasse (NM-VM-1-m; die unbehinderte Zufahrt ins Stadtzentrum muss sichergestellt werden, vgl. Controlling NM-1), KM-8, LV-2, S6a, S7a, S8a - weitere Bemerkungen: Als Ergänzung zum ÖV könnten Anreizsysteme mit E-Bikes einen Beitrag dazu leisten, den motorisierten Verkehr etwas zu reduzieren. Die Wohnorte an den Hanglagen bieten gute Voraussetzungen dazu. - Siedlungsentwicklung Kandergrien, S-3A-12	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung ÖV- Massnahmen in Kombination mit Massnahmen beim LV und Kombierter Mobilität schaffen das Potential um Modalsplitveränderungen herbeizuführen und die Verkehrsbelastung durch den MIV zu vermindern. Dies verbessert die Qualität des Verkehrssystems, erhöht die Siedlungsentwicklung nach innen, erhöht die Verkehrssicherheit und hilft mit die Umwelt zu entlasten. WK1: Diese Massnahmen bewirken eine Verbesserung der Qualität des ÖV-Systems. Taktverdichtung auf beiden Seeseiten. Linkes Thunerseeufer: Grunderschliessung der nicht erschlossenen Areale im Kandergrien, ÖV-Gütekategorie B/C. WK3: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV. WK4: Verbesserung des ModalSplits zugunsten des ÖV.
Bewertung Die Massnahme hat einen hohen Nutzen für die Region, da sie dazu beiträgt neue Entwicklungsgebiete, die Potenzial für konzentrierte Siedlungsentwicklung bieten, nachhaltig zu gestalten und motorisierten Individualverkehr von Anfang an auf den ÖV zu verlagern.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise --
Grundlagendokumente - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm (Massnahmenpaket 1), 2007 - Erfahrungen Oberingenieurkreis I mit „Korrektur Hofstettenstrasse“, 2007 - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (-) - Regionales Angebotskonzept 2010 – 2013, RVK-OW, Mai 2008 - Aktueller Planungsstand „Radstreifen Bächimatt bis Tankstelle“, OIK I, Dezember 2009 (Quelle VM) - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010 - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 - Ideenstudie "Oberes Kandergrien", Vigier Management AG, Programm März 2011 - ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013



Erschliessung Kandergrien, linkes Thunerseeufer

Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten				ÖV-8																																				
☒ Im Agglomerationsperimeter ☒ Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.046 + 0942.2.047																																								
Zielsetzung - Fahrzeitverkürzung bzw. Sicherstellung der Umsteigebeziehungen in Thun - Umsetzung des Betriebskonzeptes bzw. Erhöhung der Betriebsstabilität																																								
Massnahmen <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <tr> <th rowspan="3">Nr.</th> <th rowspan="3">Massnahme</th> <th rowspan="3">Federfüh- rung</th> <th rowspan="3">Kosten in Mio.</th> <th colspan="5">Priorität</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">A1 '11-'14</th> <th rowspan="2">A2 '15-'18</th> <th colspan="3">A3</th> </tr> <tr> <th>A '19-'22</th> <th>B '23-'26</th> <th>C ab '27</th> </tr> <tr> <td>ÖV-Reg-8-a</td> <td>Uetendorf, Perronverlängerung (220m lang), Doppelspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend. Mit Option Verlängerung der Doppelspur bis Thun Lerchenfeld. (Nr. 0942.2.046)</td> <td>BLS</td> <td>36.0</td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ÖV-Reg-8-b</td> <td>Seftigen, Perronverlängerung (220m lang) (Nr. 0942.2.047)</td> <td>BLS</td> <td>ca. 25.0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>X</td> <td></td> </tr> </table>						Nr.	Massnahme	Federfüh- rung	Kosten in Mio.	Priorität					A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3			A '19-'22	B '23-'26	C ab '27	ÖV-Reg-8-a	Uetendorf, Perronverlängerung (220m lang), Doppelspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend. Mit Option Verlängerung der Doppelspur bis Thun Lerchenfeld. (Nr. 0942.2.046)	BLS	36.0			X			ÖV-Reg-8-b	Seftigen, Perronverlängerung (220m lang) (Nr. 0942.2.047)	BLS	ca. 25.0				X	
Nr.	Massnahme	Federfüh- rung	Kosten in Mio.	Priorität																																				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18					A3																														
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27																																
ÖV-Reg-8-a	Uetendorf, Perronverlängerung (220m lang), Doppelspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend. Mit Option Verlängerung der Doppelspur bis Thun Lerchenfeld. (Nr. 0942.2.046)	BLS	36.0			X																																		
ÖV-Reg-8-b	Seftigen, Perronverlängerung (220m lang) (Nr. 0942.2.047)	BLS	ca. 25.0				X																																	
Vorgehen Studien, Vorprojekte, PGV																																								
Beteiligte Stellen Region ERT, BAV, AÖV, Gemeinden, Regionalkonferenz				Federführung BLS																																				

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. -- andere Finanzierung: Fr. ca. 65 Mio. Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </table>				Infrastruktur		Total	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																
Total	%	Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
Bundesbeitrag: Finanzierung mit FABI: zu 100% durch Bund; mit Ausnahme der nicht bahnbetrieblich notwendigen Anlagenteile, Bahnhofplatz, Veloständer u.ä.																	
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) ÖV-Reg-8-a: 2 ÖV-Reg-8-b: 1-2																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte Abstimmung der Projekte mit laufenden Planungen (Seftigen: Ortsdurchfahrt, Ortsentwicklung) vgl. MIV-O-1.2-b																	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme: Dezember 2020 (ÖV-Reg-8-a)																	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C																	

Beurteilung	
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Bessere Fahrplanstabilität, kürzere Fahr- und Reisezeit (Erhöhung der Streckengeschwindigkeit). Verbesserung der Umsteigebeziehungen und Erreichbarkeit. WK2: Die Massnahme bringt eine leichte Verbesserung in Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen. Der Ausbau des Angebotes der S-Bahn verbessert die Erschliessung von Siedlungsschwerpunkten und kann zu einer Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen führen. WK3: Die Massnahme bewirkt eine leichte Verbesserung bezüglich Verkehrssicherheit. Durch die Verkehrsumlagerung vom MIV auf den ÖV kann eine Verminderung der Unfälle erreicht werden. WK4: Die Massnahme bringt eine leichte bis bedeutende Verbesserung in Bezug auf die Umweltbelastung und den Ressourcenverbrauch mit sich. Dank der Verbesserung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV wird eine Verringerung der Luft- und Lärmbelastung erreicht. Zudem reduzieren sich die Zersiedlung sowie die Trennwirkung von Infrastrukturen.	
Sonstiges	
Bemerkungen / Hinweise	--
Grundlagendokumente diversere Unterlagen bei BLS	

Massnahmenblätter Fuss- und Veloverkehr (LV)

Stärkung Fuss- / Veloverkehr Stadt Thun: A-Projekte					LV-1																																																														
☒ Im Agglomerationsperimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.011 bis 942.016 ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter																																																																			
Zielsetzung - Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun aus der Agglomeration für den Fuss- und Veloverkehr - Erhöhung Verkehrssicherheit - Verkehr verlagern - Umsetzung kantonalen Sachplan Veloverkehr - Beseitigung der Netzwidestände in der gesamten Agglomeration																																																																			
Massnahmen <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-top: 5px;"> <tr> <th rowspan="3">Nr.</th> <th rowspan="3">Massnahme</th> <th rowspan="3">Federführung</th> <th rowspan="3">Kosten in Mio.</th> <th colspan="5">Priorität</th></tr> <tr> <th>A1</th><th>A2</th><th colspan="3">A3</th></tr> <tr> <th>'11-'14</th><th>'15-'18</th><th>'19-'22</th><th>'23-'26</th><th>ab '27</th></tr> <tr> <td>LV-N-1-a</td><td>Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzligen / Schadau (Nr. 942.011) (Sachplan Veloverkehr physische Netzlücke 14)</td><td>Thun</td><td>1.7</td><td style="text-align: center;">X</td><td style="text-align: center;">18</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td rowspan="2">LV-N-1-b</td><td rowspan="2">Thun, Wegverbindung Bahnhof – Selve- Schwäbis (Nr. 942.012) - Abschnitt Bahnhof - Selve - Abschnitt Selve - Schwäbis</td><td rowspan="2">Thun</td><td rowspan="2">4.3</td><td rowspan="2" style="text-align: center;">X</td><td style="text-align: center;">18</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td style="text-align: center;">18</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>LV-N-1-c</td><td>Thun, Wegverbindung Bahnhof – Lachen (Nr. 942.013) - 2 .Etappe Abschnitt Schadau - Lachen (Eigenleistung)</td><td>Thun</td><td>4.5 (insgesamt)</td><td style="text-align: center;">X</td><td style="text-align: center;">18</td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>LV-N-1-d</td><td>Thun, Ausbau Unterführung Frutigenstrasse (Nr. 942.016) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-d)</td><td>Thun</td><td>3.1</td><td style="text-align: center;">X</td><td style="text-align: center;">18</td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>									Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität					A1	A2	A3			'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27	LV-N-1-a	Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzligen / Schadau (Nr. 942.011) (Sachplan Veloverkehr physische Netzlücke 14)	Thun	1.7	X	18				LV-N-1-b	Thun, Wegverbindung Bahnhof – Selve- Schwäbis (Nr. 942.012) - Abschnitt Bahnhof - Selve - Abschnitt Selve - Schwäbis	Thun	4.3	X	18				18				LV-N-1-c	Thun, Wegverbindung Bahnhof – Lachen (Nr. 942.013) - 2 .Etappe Abschnitt Schadau - Lachen (Eigenleistung)	Thun	4.5 (insgesamt)	X	18				LV-N-1-d	Thun, Ausbau Unterführung Frutigenstrasse (Nr. 942.016) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-d)	Thun	3.1	X	18			
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität																																																															
				A1	A2	A3																																																													
				'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27																																																											
LV-N-1-a	Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzligen / Schadau (Nr. 942.011) (Sachplan Veloverkehr physische Netzlücke 14)	Thun	1.7	X	18																																																														
LV-N-1-b	Thun, Wegverbindung Bahnhof – Selve- Schwäbis (Nr. 942.012) - Abschnitt Bahnhof - Selve - Abschnitt Selve - Schwäbis	Thun	4.3	X	18																																																														
					18																																																														
LV-N-1-c	Thun, Wegverbindung Bahnhof – Lachen (Nr. 942.013) - 2 .Etappe Abschnitt Schadau - Lachen (Eigenleistung)	Thun	4.5 (insgesamt)	X	18																																																														
LV-N-1-d	Thun, Ausbau Unterführung Frutigenstrasse (Nr. 942.016) (Massnahme ist Teil von NM-VM-1-d)	Thun	3.1	X	18																																																														
Vorgehen 1. Projektierung und Umsetzung der einzelnen Projekte nach Terminplanung 2. Sicherung Finanzierung auf kantonalen und städtischer Ebene																																																																			
Beteiligte Stellen Region ERT, Heimberg, Hilterfingen, Steffisburg, Uetendorf, OIK I					Federführung Thun																																																														

Realisierung																		
Kosten gesamte Massnahmen <table style="width: 100%; margin-top: 10px;"> <tr> <td style="width: 50%;"> AP1 Fr. 13.6 Mio. AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand Ende 2009 </td> <td style="width: 50%; text-align: center;"> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th></th><th colspan="2">Infrastruktur</th></tr> <tr> <td>Total</td><td>100%</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Bund</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> </table> </td></tr> </table>		AP1 Fr. 13.6 Mio. AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand Ende 2009	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th></th><th colspan="2">Infrastruktur</th></tr> <tr> <td>Total</td><td>100%</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Bund</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> </table>		Infrastruktur		Total	100%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
AP1 Fr. 13.6 Mio. AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand Ende 2009	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th></th><th colspan="2">Infrastruktur</th></tr> <tr> <td>Total</td><td>100%</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Bund</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td><td>%</td><td>Fr.</td></tr> </table>		Infrastruktur		Total	100%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.		
	Infrastruktur																	
Total	100%	Fr.																
Anteil Bund	%	Fr.																
Anteil Kanton	%	Fr.																
Anteil Gemeinde	%	Fr.																
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --																	

Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter: LV-6, KM-1, KM-5, KM-8, MIV-4, MIV-12, MIV-13, NM-1 - LV-N-1-a / Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzligen / Schadau: Querung Aare → Hochwasserschutz		
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:		
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)	☐ A	☐ B
	☐ C	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Die Massnahmen verbessert die Qualität des Verkehrssystems. Insbesondere durch Steigerung des zusammenhängenden und attraktiven Wegenetz, durch Verkürzung der Unterwegszeit, durch Verbesserung der Erreichbarkeit und leicht verständliche Führung. WK2: Die innerstädtischen Massnahmen fördern die Siedlungsentwicklung nach Innen. WK3: Erhöht die objektive Sicherheit, da sie die ermittelten Unfallschwerpunkte umfährt und sicher gestaltet werden. WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.
Bewertung In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

Sonstiges									
Belastung bestehende Strassennetz gemäss GVM <table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th><u>DWV Ist 2012</u></th> <th><u>DWV Prognose 2030</u></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>- Thun, Frutigenstrasse</td> <td>10'800</td> <td>12'300</td> </tr> <tr> <td>- Thun, Seestrasse Bahnhof - Lachen</td> <td>3'900 - 5'200</td> <td>4'500 - 6'500</td> </tr> </tbody> </table>		<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>	- Thun, Frutigenstrasse	10'800	12'300	- Thun, Seestrasse Bahnhof - Lachen	3'900 - 5'200	4'500 - 6'500
	<u>DWV Ist 2012</u>	<u>DWV Prognose 2030</u>							
- Thun, Frutigenstrasse	10'800	12'300							
- Thun, Seestrasse Bahnhof - Lachen	3'900 - 5'200	4'500 - 6'500							
Bemerkungen / Hinweise Die Umsetzung der Städte-Initiative Thun wurde im Oktober 2016 vom Thuner Stadtrat genehmigt. Sie hat zum Ziel, dass ein allfälliger Mehrverkehr in Zukunft primär mittels ÖV, Velo- und Fussverkehrs abzuwickeln ist. Um dies zu erreichen, verpflichtet sich die Stadt Thun u.a. dazu, für sichere, möglichst direkte, attraktive und zusammenhängende Fuss- und Veloverkehrsverbindungen zu sorgen.									
Grundlagendokumente - Radroutenkonzept Stadt Thun, 2003 - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1) - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008 - Terminplanung Massnahmen mit Bundesbeiträgen, Dezember 2009 - Velokonzept Thun Nord, 2012 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014) - Städte-Initiative, Thun 2016									

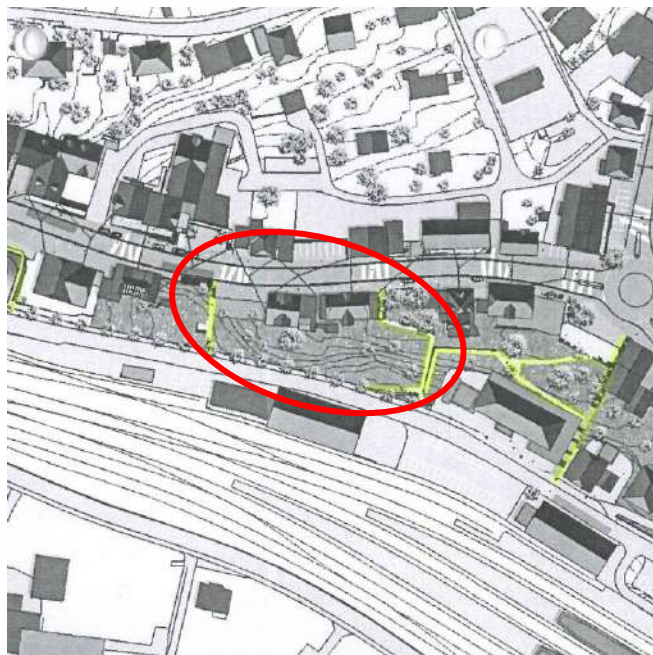
Stärkung Fuss- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun							LV-2	
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter		☒ einzelne Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. + 2. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.015 bis 942.019 + 0942.2.049 bis 0942.2.053 + 0942.2.089, 0942.2.090						
Zielsetzung - Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Fuss- und Veloverkehr - Verkehrsverlagerung MIV zu LV - Erhöhung Verkehrssicherheit - Umsetzung kantonaler Sachplan Veloverkehr - Beseitigung der Netzwiderstände in der gesamten Region								
Massnahmen								
Nr.	Massnahme	Federfüh- rung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3		
						A '19-'22	B '23-'26	C ab '27
	Massnahmen Nr. 942.015 bis 942.019							
LV-N-2-a	Uetendorf Allmend (ab Kreisel Autobahnbrücke) - Seftigen (Sachplan Veloverkehr qualitative Netzlücken 17 + 18), (AP2 Nr. 0942.2.089, Benchmark A-Horizont) (auf Strecke liegt Unfallschwerpunkt 1050)	OIK I	1.7		X	22		
LV-N-2-b	Hilterfingen, Uferweg Hünibach (AP2 Nr. 0942.2.090, Bench- mark B-Horizont)	Hilterfingen	0.9			X		
LV-N-2-c	Thun, Verbindung Lerchenfeld – Selve (Öffnung Uttigenstrasse) (Sachplan Veloverkehr physische Netzlücke 15), (AP2 Nr. 0942.2.089, Benchmark A-Horizont)	Thun	0.1		X			
LV-N-2-d	Thun, Ausbau Unterführung Mittlere Strasse (AP1 942.015 B- Liste, 2.0 Mio.), (AP2 Nr. 0942.2.089, Benchmark A-Horizont)	Thun	2.3		X			
LV-N-2-e	Thun, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Mönchstrasse- Kasernenstrasse (AP1 942.017 B-Liste, 1.4 Mio.), (AP2 Nr. 0942.2.089, Benchmark A-Horizont, 1.6 Mio.)	Thun	2.0		X			
LV-N-2-f	Thun, Verbesserungen best. Netz, Steffisburg - Thun Lerchen- feld - Uetendorf (AP1 942.019 B-Liste, 2.4 Mio.) (Sachplan Veloverkehr physische Netzlücke 16), (AP2 Nr. 0942.2.089, Benchmark A-Horizont) (auf Strecke liegt Unfallschwerpunkt 1050)	Thun	2.8		X			
	Massnahmen RGSK, AP2							
LV-N-2-g	Thun, Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend-Uttigenstrasse (AP2 Nr. 0942.2.049, A-Liste Einzelmassnahme)	Thun	2.5		X			
LV-N-2-h	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend - Schwäbis (AP2 Nr. 0942.2.050, Benchmark B)	Thun	2.5			X		
LV-N-2-i	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM), in Abstimmung mit Entwicklung Siegenthalergut (AP2 Nr. 0942.2.051, Benchmark B)	Thun	0.2			X		
LV-N-2-k	Thun, LV-Anbindung regionales Netz im Umfeld des neuen Ge- bietes Lüssli (AP2 Nr. 0942.2.052, Benchmark B)	Thun	1.5				X	
LV-N-2-l	Spiez, Verbesserungen Querverbindungen Bahnhofgebiet zur Seebucht → MIV-O-1.1-d (AP2 Nr. 0942.2.053, Benchmark LV A)	Spiez	0.5		X			
	Massnahmen RGSK 2, AP 3							
LV-N-2-m	Spiez - Lattigen, Parallelführung zur BLS (Sachplan Veloverkehr physische Netzlücke 13)	ERT	H					
LV-N-2-n	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos –Autobahnanschluss	OIK I	2.5			X		
Die Stadt Thun wird in den folgenden Jahren ein Fussverkehrskonzept über die gesamte Stadt erarbeiten (Eigenleistung). Ebenfalls in Eigen- leistung wird die Stadt Thun im Zeitraum ab 2019 die Verkehrssicherheit auf der nationalen Veloroute N4/N8 im Bereich der beiden Knoten Grabenstrasse / Schwäbigasse und Grabenstrasse / Kyburgstrasse verbessern.								
Vorgehen 1. Planungsstudie für Linienführung LV-N-2-m auslösen 2. Projektierung und Umsetzung der einzelnen Projekte nach Terminplanung. 3. Sicherung Finanzierung auf kantonaler und kommunaler Ebene								

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

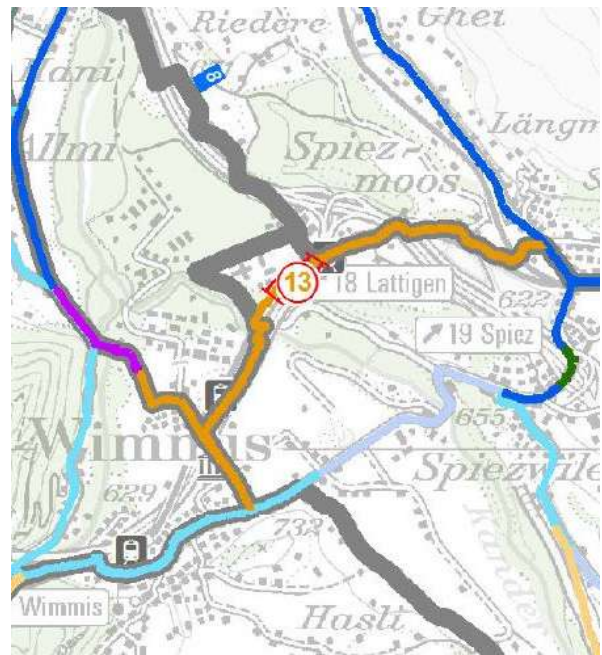
Realisierung																
Kosten gesamte Massnahmen <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table> AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 11.9 Mio. AP3 A Fr. 6.1 Mio. (Hilterfingen, Thun, Spiez) AP3 B Fr. 1.5 Mio. Auf Kantonsstrasse übernimmt Kanton 100%. Bei Massnahmen die vom Bund mitfinanziert werden, teilen sich Kanton und Gemeinden die restlichen Kosten mit 50%/50%. Kostenstand, exkl. MwSt.			Infrastruktur		Total	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur															
Total	%	Fr.														
Anteil Bund	%	Fr.														
Anteil Kanton	%	Fr.														
Anteil Gemeinde	%	Fr.														
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) LV-N-2-b: 2 LV-N-2-h: 2 LV-N-2-i: 2 LV-N-2-k: 2 LV-N-2-n: 2															
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Massnahmenblätter: LV-6, KM-1, KM-5, KM-8, ÖV-4.1, MIV-1.1, MIV-4, MIV-12, MIV-13, NM-1 - LV-N-2-h / Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis: Querung Aare → Hochwasserschutz - LV-N-2-l: Im Rahmen des Bauprojektes "Umgestaltung Ortszentrum" wurde für die Fusswegverbindungen Bahnhof - Oberlandstrasse zwei Varianten ausgearbeitet. Zu einem späteren Zeitpunkt wird aufgrund der Kosten und der Grundeigentümergeverhandlungen entschieden, ob eine oder beide Wegverbindungen erstellt werden. - LV-N-2-i: Realisierung erfolgt koordiniert mit Überbauung Siegenthalergut - LV-N-2-k: Realisierung erfolgt mit OP Kiesabbau oder koordiniert mit Überbauung Lüssli - LV-N-2-m: Ausbauvorhaben BLS																
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C																

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Die Massnahmen verbessert die Qualität des Verkehrssystems. Insbesondere durch Steigerung des zusammenhängenden und attraktiven Wegenetz, durch Verkürzung der Unterwegszeit, durch Verbesserung der Erreichbarkeit und leicht verständliche Führung. WK2: Die innerstädtischen Massnahmen fördern die Siedlungsentwicklung nach Innen. WK3: Erhöht die objektive Sicherheit, da sie die ermittelten Unfallschwerpunkte umfährt und sicher gestaltet werden. WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.
Bewertung In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise In der Stadt Thun wurde Ende 2014 die Städte-Initiative Thun angenommen, die verlangt, dass sich die Stadt Thun dafür einsetzt, dass Massnahmen, die ein attraktives und sicheres Fusswegnetz und durchgängige und direkte Velorouten sicherstellen konsequent umgesetzt werden. Hierfür wird die Stadt Thun in einem ersten Schritt ein Reglement erstellen.
Grundlagendokumente - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Radroutenkonzept Stadt Thun, 2003 - Agglomerationsprogramm, 2007 - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008 - Entwurf Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 - Machbarkeitsstudie Fusswegverbindung Bahnhof Spiez - Oberlandstrasse, Dezember 2010 - TBA, Arbeitshilfe Standards Kantonsstrasse, 2011 - Velokonzept Thun Nord, 2012 - Umgestaltung Ortszentrum, Bauprojekt, Dezember 2012 - Velokonzept Thun-Nord, 2012 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014) - Städte-Initiative, Thun 2016



Fusswegverbindung Bahnhof Spiez - Oberlandstrasse, Skizze Machbarkeitsstudie, Bauprojekte im roten Perimeter



Ausschnitt Sachplan Velo, 2014 (Blatt 24), physische Netzlücke 13

Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - innerhalb Agglomeration		LV-W-5-a
☒ Im Agglomerationsperimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.054		
Zielsetzung - Erschliessung mit Radwanderwegen und Wanderwegen in touristischen Gebieten und Erholungsgebieten - Verbessern der Erreichbarkeit und Erhöhung der Sicherheit auf touristischen- und Freizeitwegen		
Massnahme LV-W-5-a Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - innerhalb Agglomeration In der Agglomeration gibt es viele bestehende Angebote (Schweizmobil) und Projektideen (z.B. Rund um den Thunersee) für Wanderweg und Radwanderwege. Die historischen Verkehrswege und die Pilgerwege werden im Regionalen Landschaftsrichtplan Massnahme E5 als Erholungsmassnahme bearbeitet. Neue Angebote müssen in Koordination mit Gemeinden, Kanton und touristischen Destinationen definiert und umgesetzt werden. Nachführungen des Sachplans Wanderwegenetz werden nach Bedarf im Verlauf der kommenden Jahre vorgenommen. Der Kanton strebt keine Erhöhung der Routendichte an. Vielmehr beabsichtigt das TBA die bestehenden Wanderwegen und Velowanderwegen zu optimieren, in Bezug auf die Wanderwegen heisst dies eine Reduktion des Hartbelagsanteils, in Bezug auf die Velowanderwegen die Prüfung und Umsetzung von Optimierung hinsichtlich Verkehrssicherheit und Attraktivität. Aus Sicht des Kantons besteht Handlungsbedarf auf folgendem Abschnitt: - Aaretal: Thun – Uttigen (Führung entlang Aare-Uferweg; Routenoptimierung Nr. 116)		
Priorisierung ☒ A2 ☐ A3 ☐ A ('19-'22) ☐ B ('23-'26) ☐ C (ab '27)		
Beteiligte Stellen Alle Gemeinden, Tourismus-Destinationen, Berner Wanderwege, TBA Kanton, OIK I, Stiftung Schweiz Mobil		Federführung Region ERT

Realisierung			
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- offen AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.			
		Infrastruktur	
		Total	Fr.
		Anteil Bund	Fr.
		Anteil Kanton	Fr.
		Anteil Gemeinde	Fr.
Stand der Koordination ☒ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen		Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --	
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Tourismusförderung - Massnahmenblätter: LV-6, KM-3			
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:			
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C			

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Diese Massnahmen verbessern die Angebote im Freizeitverkehr und steigern die Qualität des Verkehrssystems. WK3: Erhöht die objektive Sicherheit, da die Routen auf eigenen Wegen geführt werden. WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.
Bewertung In Kombination mit Umsetzungen bei der kombinierten Mobilität und Mobilitätsmanagement ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.
Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise Die Massnahme ist gemäss Prüfbericht des Bundes für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant. Keine Mitfinanzierung.
Grundlagendokumente - Bestehendes Wanderwegnetz und Radwandernetz - Kantonaler Sachplan Wanderrouennetz, 2012 - Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, Dezember 2014 - SchweizMobil, Veloland, touristische Routen (lokal/regional/national), Stand Juni 2016

Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation und Datenerfassung		LV-6
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter		
☒ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.055		
Zielsetzung Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun und grösseren Gemeinden und Tourismusorten für den Fuss- und Veloverkehr.		
Massnahme LV-W-6 Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation und Datenerfassung Signalisation Die Stadt Thun und Spiez haben ein bestehendes Fussgängerleitsystem. Fussgängerleitsystem in Kompetenz der Gemeinden belassen. Thun hat ein Konzept für die Velosignalisation. Die Anpassungen und Ergänzungen werden laufend bei Projekten vorgenommen. Schweizmobil hat ein nationales System für touristische Routen. Überprüfen wie und was signalisiert werden soll. Für die Velosignalisation sollte eine regionale Lösung vorgenommen werden. Datenerfassung Die Wichtigkeit der Datenerfassung im LV wird in Zukunft zunehmen. Bei einer Kordonzählung 2007 wurden zum ersten Mal an verschiedenen Orten gleichzeitig Velomessungen durchgeführt. In Zukunft sollte der Fuss- und Veloverkehr periodisch gemessen und mit fixen Zählstellen ausgerüstet werden. Priorisierung ☒ A2 ☐ A3 ☐ A ('19-'22) ☐ B ('23-'26) ☐ C (ab '27) Vorgehen Regionales Konzept für beide Bereiche überprüfen, mit Zielen, Kriterien, Projekten und Umsetzungsplanung.		
Beteiligte Stellen Region ERT, Spiez, OIK I		Federführung Thun

Realisierung	
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- offen AP3 Fr. Mio. -- Die Stadt Thun investiert ca. 20'000.- jährlich für diese Arbeiten Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	
Stand der Koordination ☒ Handlungsbedarf (Datenerfassung Umsetzung Städte-Initiative) ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --
Abhängigkeiten / Zielkonflikte - Touristische Signalisation von schweizmobil - Massnahmenblätter: LV-1, LV-2, LV-W-5-a, LV-W-5-b, KM-1, KM-5, KM-8, NM-1	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C	

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

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise Die Umsetzung der Städte-Initiative wurde im Oktober 2016 von der Stadt Thun genehmigt. Zu klären ist, in welcher Form der Modal Split gemessen werden kann um die anvisierten Ziele zu erreichen. Datenerfassung in Anlehnung analog Kordonzählung 2007 (vgl. Bericht Kapitel 2.4.1, Verkehrsträgerübergreifende Erkenntnisse der Stadt Thun)
Grundlagendokumente - Radroutenkonzept Stadt Thun, 2003 - Agglomerationsprogramm, 2007 - Städte-Initiative Thun, 2016

Massnahmenblätter Kombinierte Mobilität (KM)

Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun		KM-1
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter ☒ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.207		
Zielsetzung Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Agglomeration Thun, um bereits heute die Weichen zu stellen für das zukünftige Verkehrsnetz und die Verkehrsprobleme der Stadt nachhaltig zu lösen. Beeinflussung der Nachfrage beim MIV zu Gunsten ÖV und LV.		
Massnahme KM-W-1 Agglomeration, Mobilitätsmanagement Gesamtheitliches MM-Konzept mit folgenden wichtigen Inhalten: - Mobilitätszentrum in Thun. Im Rahmen eines Pilotprojektes Mobilitätszentrum Bahnhof Thun wurde 2007 ein Umsetzungskonzept (Fr. 80'000.-) verabschiedet. Eine Projektgruppe begleitet die weiteren Umsetzungen. - Mobilitätsdienstleistungsorte an wichtigen Standorten (Auto, ÖV, LV). Z. B. heutige Parkhausstandorte und eventuell Quartierzentrumspunkte erstellen. Machbarkeitsstudie zusammen ev. mit Parkhaus AG in Auftrag geben - Produktentwicklung: Für das Mobilitätsmanagement sollten weiterhin Produkte (z.B. Verbesserung Taxidienste) entwickelt und verbessert (z.B. CarSharing) werden. Kombinierte Mobilität stärken. - Marketing/Kommunikation/Information: Dies ist wichtiger Bestandteil zur Förderung von LV, ÖV und kombinierter Mobilität. Eine kontinuierliche Kommunikation sollte die Förderung unterstützen. - Massnahmen für rechtes Thunerseeufer überprüfen		
Priorisierung ☒ A2 ('15-'18) (Umsetzungskonzept) A3 ☐ A ('19-'22) ☐ B ('23-'26) ☐ C (ab '27)		
Vorgehen 2. Eine übergeordnete Geschäftsstelle wird geprüft und voraussichtlich 2015 in Betrieb genommen 3. Entscheid Umsetzung und Mittelbedarf		
Beteiligte Stellen Alle Agglomerationsgemeinden (Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf, Uttigen)		Federführung Region ERT

Realisierung	
Kosten gesamte Massnahmen Keine infrastrukturellen Massnahmen. Keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds (Prüfbericht Bund, 2. AP). AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 2 Mio. AP3 Fr. Mio. -- Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.	
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --
Abhängigkeiten / Zielkonflikte Massnahmenblätter: LV-1, LV-2, LV-6, KM-3, KM-5, KM-8, ÖV-1, MIV-2, NM-1, S2, S3, S4, S7a, S8a	

Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen)		
- Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:		
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)	☐ A	☐ B
	☐ C	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Stärkt die Massnahmen beim LV, ÖV und Kombinierten Mobilität, hilft, mit das Potential auszunützen und die Verkehrsbelastung durch MIV zu vermindern. WK2: Stärkt die Siedlungsentwicklung nach Innen und hilft mit, die Zersiedlung zu verringern.
Bewertung: In Kombination mit Umsetzungen beim Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise Umsetzungskonzept 2013 erarbeitet. Kommission Energie + Mobilität ERT prüft und treibt Umsetzung voran.
Grundlagendokumente - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1) - Umsetzungen Kanton Bern und Stadt Thun - Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr TIP, Dezember 2008 (N1) - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008 - Verkehrsmanagement Region Thun, Januar 2010 - Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun, Konzept zuhanden Ausschuss ERT, 2013

Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung): Agglomeration Thun	KM-3
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter	☒ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942-208
Planung P+R 2011 9. Juni 2011	
Zielsetzung Beeinflussung der Nachfrage beim MIV zu Gunsten ÖV und LV.	
Massnahme KM-P-3 Agglomeration, Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung) P+R (Konzept 2011 ausgearbeitet) Festsetzung Der Kanton Bern hat die Korridore für P+R Standorte Dez. 2009 festgelegt. Folgende Gemeinden wurden bei der Konzeptbearbeitung P+R/B+R (2011) als Standorte mit Ausbaubedarf festgelegt: - Seftigen + 15 Parkplätze 0.3 Mio. Kostenannahme (20'000 pro PP) - Oberhofen + 20 Parkplätze 0.6 Mio. Siehe Schlussbericht Konzept P+R / B+R Oktober 2011. Priorisierung ☒ A2 ('15-'18) Umsetzungskonzept A3 ☒ A ('19-'22) Realisierung Seftigen, Uetendorf ☐ B ('23-'26) ☐ C (ab '27) Vorgehen 1. Umsetzungsprojekte durch TU's und Gemeinden Parkplatzbewirtschaftung: - Ausdehnung/Vereinheitlichung der Parkplatzbewirtschaftung auf ganze Region insbesondere alle verkehrsintensiven Einrichtungen in der Agglomeration - Koordination mit verschiedenen Parkierungskonzepten und Verordnungen - Ausweitung Parkraumkonzept der Stadt Thun und Ergänzung mit einem Parkraummanagement (Massnahmen zu Beeinflussung der Nachfrage von Parkraum) - Speiz, Parkraumkonzept erstellt, Signalisationskonzept (in Arbeit)	

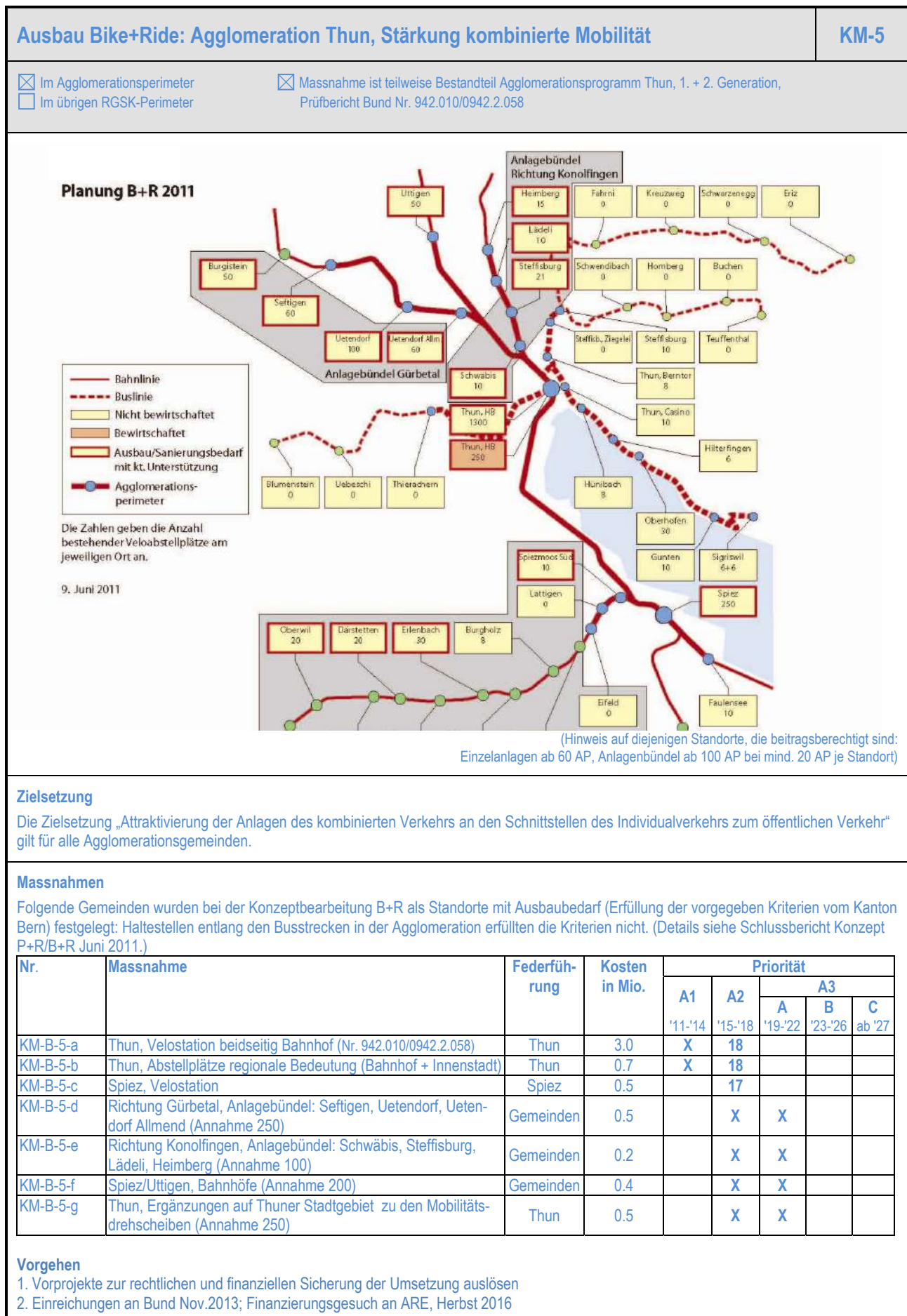
Vorgehen 1. Ausweitung Bestandsaufnahme in Agglomeration 2. Parkraumkonzept und Parkraummanagement der Agglomeration erstellen	
Beteiligte Stellen Alle Agglomerationsgemeinden (Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf, Uttigen), Tiefbauamt Kt. Bern, BLS	Federführung Region ERT

Realisierung																			
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. 1.8 Mio. AP3 Fr. Mio. -- * Je nach Projektträger Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																			
	<table border="1"> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>%</td> <td>1.8 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>TU, Andere*</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Infrastruktur		Total	%	1.8 Mio. Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.	TU, Andere*		
	Infrastruktur																		
Total	%	1.8 Mio. Fr.																	
Anteil Bund	%	Fr.																	
Anteil Kanton	%	Fr.																	
Anteil Gemeinde	%	Fr.																	
TU, Andere*																			
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis PP-Bewirtschaftung ☒ Festsetzung Teil P+R-Anlagen (s. Liste Vorderseite KM 3) ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) -																		
Abhängigkeiten / Zielkonflikte Massnahmenblätter: KM-1, MIV-2, NM-1, LV-W-5-a																			
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																			
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C																			

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: In Verbindung mit Kombinierte Mobilität helfen P+R und Parkplatzbewirtschaftung mit die MIV-Verkehrsanlagen zu entlasten und erhöht damit die Wirkungen bei der Qualität der Verkehrssysteme WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.
Bewertung In Kombination mit Umsetzungen beim Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise - Uetendorf: + 15 Parkplätze; 0.3 Mio. → Umbauten wurden gemacht. - Uttigen: + 30 Parkplätze; 0.6 Mio. → Teil des ÖV-Strangs Rubigen-Kiesen-Uttigen (betrifft Bern –Mittelland)
Grundlagendokumente - Teilrichtplan Verkehrsintensive Standorte der Region TIP, 2002 - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002

- Verkehrsmanagement Region Thun, Gesamtheitliche Bewirtschaftung PP Stadt Thun, 2005
- Berner Fahrleistungsmodell, 2005
- ESP Bahnhof/Aarefeld,
- ZPP Emmi-Areal Thun
- Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1)
- Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008
- Vorprojekt Parkleitsystem Stadt Thun, PLS, November 2009
- Konzept P+R / B+R, Oktober 2011
- Vorgaben Kanton, beitragsberechtigte P+R-Plätze
- Parkraumkonzept der Stadt Thun, 16. Juni 2012 (Vorabzug 09. März 2012)



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

Realisierung																
Kosten gesamte Massnahmen																
AP1 Fr. 3.7 Mio.- AP2 Fr. 2.1 Mio. AP3 Fr. Mio. --	<table border="1"> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td>100 %</td> <td>2.1 Mio. Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>40 %</td> <td>840'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>30 %</td> <td>630'000 Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>30 %</td> <td>630'000 Fr.</td> </tr> </table>		Infrastruktur		Total	100 %	2.1 Mio. Fr.	Anteil Bund	40 %	840'000 Fr.	Anteil Kanton	30 %	630'000 Fr.	Anteil Gemeinde	30 %	630'000 Fr.
	Infrastruktur															
Total	100 %	2.1 Mio. Fr.														
Anteil Bund	40 %	840'000 Fr.														
Anteil Kanton	30 %	630'000 Fr.														
Anteil Gemeinde	30 %	630'000 Fr.														
Kosten: Fr. 3'700'000 (Anlagen Stadt Thun AP1) Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung Teil B+R-Anlagen ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) KM-B-5-d: 2 KM-B-5-e: 2 KM-B-5-f: 2 KM-B-5-g: 2															
Abhängigkeiten / Zielkonflikte Massnahmenblätter: LV-1, LV-2, LV-6, KM-1, KM-8																
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C																

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung WK1: Bike+Ride Anlagen verbessert die Qualität des Verkehrssystems und helfen mit das Potential auszunützen und Verkehrsbelastungen durch MIV zu vermindern. WK2: Die innerstädtischen Massnahmen fördern die Siedlungsentwicklung nach innen. WK4: Die Umlagerung von MIV Fahrten auf LV hilft mit die Luftschadstoff- und Lärmimmissionen zu reduzieren. LV- Massnahmen benötigen weniger Fläche.
Bewertung In Kombination mit Umsetzungen beim Fuss- und Veloverkehr und öffentlichen Verkehr ein gutes Kosten-Nutzenverhältnis.

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise --
Grundlagendokumente - Radroutenkonzept Stadt Thun, 2003 - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm, 2007 (Massnahmenpaket 1) - Agglomerationsprogramm, Thun, Prüfbericht vom Bund, Dez. 2008 - Konzept P+R / B+R, Oktober 2011 - Vorgaben Kanton, beitragsberechtigte P+R-Plätze

Koordination Güterverkehr		KM-7
☒ Im Agglomerationsperimeter ☐ Massnahme ist Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht Bund Nr. -- ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter		
Zielsetzung Verbesserung Koordination Güterverkehr und Vermeidung von Fahrten.		
Massnahme KM-W-7 Agglomeration, Koordination Güterverkehr Weiterentwicklung von Projekten wie SpediThun und SpediBeo, bei denen Massnahmen entwickelt und umgesetzt wurden, mit dem Ziel Fahrten zu koordinieren und zu vermeiden. Die umgesetzten Massnahmen zeigen vor allem in der Innenstadt von Thun keine grosse Wirkung. Es fehlen verstärkte flankierende Massnahmen, wie zeitliche und örtliche Einschränkungen. Festlegung von neuen Umschlagplätzen und Gewichtsklassen.		
Priorisierung ☒ A1 ('11-'14) ☒ A2 ('15-'18) 2018 Realisierung A3 ☐ A ('19-'22) ☐ B ('23-'26) ☐ C (ab '27)		
Vorgehen 1. Bestandsaufnahme in der Agglomeration mit Sicht auf Regionen 2. Gesamtkonzept erstellen		
Beteiligte Stellen SBB, BLS, Transportgewerbeverbände TGV Thun-Oberland		Federführung RVK, Region ERT

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen																	
AP1 Fr. Mio. -- AP2 Fr. Mio. -- AP3 Fr. Mio. --	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </table>			Infrastruktur		Total	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																
Total	%	Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
Bestandsaufnahme und Konzept 40'000.- Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																	
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☒ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte --																	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C																	

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

Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise
Grundlagendokumente Projekte spediBeo und SpediThun

Bike Sharing		KM-8
☒ Im Agglomerationsperimeter ☒ Massnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation ☐ Im übrigen RGSK-Perimeter Prüfbericht Bund Nr. 0942.2.060		
 		
Zielsetzung - Stärkung Kombinierte Mobilität - Verbessern der Verfügbarkeit von Velos - Erhöhung Anteil Velofahrten		
Massnahme KM-W-8 Thun, Bike Sharing Bike Sharing Systeme stellen der Bevölkerung rund um die Uhr Velos zur Verfügung. Öffentliche Veloverleihsysteme sind weltweit im Trend und sind bereits heute mitunter ein wichtiger Teil für eine nachhaltige Mobilität und tragen zur Stärkung der kombinierten Mobilität bei. Die Verfügbarkeit von Velos für Pendlerinnen, in der Freizeit und für Touristen wird erhöht und trägt zur Reduktion von MIV Fahrten bei. Ein flächendeckendes Angebot ist für den Erfolg der Systeme entscheidend. Attraktive Bike Sharing Systeme tragen zur Förderung des Velos als Verkehrsmittel bei. Thun verfügt seit September 2014 über das System velosport. An 15 automatischen Ausleihstationen stehen 125 Velos zur Ausleihe zur Verfügung. Priorisierung ☒ A2 A3 ☐ A ('19-'22) ☐ B ('23-'26) ☐ C (ab '27) Vorgehen 1. Etappe: Velosport wurde im September 2014 mit 14 Stationen in Betrieb genommen 2. Etappe: Velosport wurde im Frühling 2015 um 11 Stationen erweitert (Total 120 Velos) 3. Etappe: Ausbau in Thun auf ca. 45 Stationen; Ausbau in angrenzenden Gemeinden (z.B. Steffisburg, Heimberg)		
Beteiligte Stellen Region ERT, RVK		Federführung Thun

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. Mio. – AP2 Fr. 0.5 Mio. Eigenleistung AP3 Fr. 0.5 Mio. Eigenleistung Kostenstand September 2015, exkl. MwSt.																	
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th></th> <th colspan="2" style="text-align: center;">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td style="text-align: center;">%</td> <td style="text-align: center;">Fr.</td> </tr> </table>		Infrastruktur		Total	%	Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																
Total	%	Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis (Ausbau Umgebung Thun) ☒ Festsetzung (Ausbau Thun) ☐ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) --																

Abhängigkeiten / Zielkonflikte Massnahmenblätter: MIV-12, MIV-13, LV-1, LV-2, LV-6, KM-1, KM-5, ÖV-4.1		
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahme (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:		
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben)	☐ A	☐ B ☐ C

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

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

Massnahmenblätter Nachfrageorientierte Massnahmen (NM)

Verkehrsmanagement Region Thun / Busbevorzugung					NM-1			
☒ Im Agglomerationsperimeter ☒ Einzelmassnahmen sind Bestandteil Agglomerationsprogramm Thun, 1. Generation, Prüfbericht Bund Nr. 942.006, weitere Einzelmassnahmen wurden im AP 2. Generation in einem Gesamtkonzept aufgenommen (Nr. 0942.2.062 bis 0942.2.068 + 0942.2.071 + 0942.2.072)								
☐ Im übrigen RGSK-Perimeter								
Zielsetzung Erhaltung der Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zur Reduktion der Stausituation und Reisezeitverluste für den MIV (motorisierten Individualverkehr) → Verstetigung Sicherung der Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV								
Massnahmen - Verkehrsmanagement auf den Hauptverkehrsachsen zur Stadt und zu den Agglomerationsgemeinden mit städtischer Struktur (Koordination aller LSA, Dosierung des Agglomerationskerns, Erstellen von Busspuren, Knotenumgestaltungen, Strassenumgestaltungen) - Dosierung Zufahrt von Uetendorf nach Heimberg / A6-Autobahnanschluss Thun Nord								
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1 '11-'14	A2 '15-'18	A3 '19-'22 '23-'26 ab '27		
Massnahmen A1-Projekte (Bericht VM Verkehrsmanagement)								
NM-VM-1-a	942.006: Busbevorzugung Gander- bis Jumbo-Kreisel (vgl. NM-VM-1-i)	OIK I	0.6	X		19 ²		
NM-VM-1-b	942.006: Busbevorzugung Allmendstrasse (Militärstrasse) und Dosierung Innenstadt (vgl. NM-VM-1-g)	Thun	1.7	X		19		
NM-VM-1-c	942.006: Busbevorzugung + Dosierung Innenstadt Graben (vgl. NM-VM-1-o)	Thun	1.4	X		19		
NM-VM-1-d	942.006: Ausbau Unterführung Frutigenstrasse zur Realisierung einer Busspur (vgl. NM-VM-1-e) (auf der Strecke liegt der Unfallschwerpunkt 1033)	Thun	1.6	X	18			
Nr. (VM)	Weitere Massnahmen							
	weitere Massnahmen aus Bericht Verkehrsmanagement (VM) Massnahmenblätter (M) → vgl. Pläne Gesamtkonzept, Massnahmen							
NM-VM-1-e	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und - Seestrasse (Teile von NM-VM-1-e sind in Massnahme NM-VM-1-d und in Massnahme LV-S-1-d) (Nr. 0942.2.062)	TBA (DLZ, OIK I)	3.5			X		
NM-VM-1-f	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse (Nr. 0942.2.063)	Thun	0.5		X			
NM-VM-1-g	Verkehrsmanagement Allmendstrasse (Teile von NM-VM-1-g sind in Massnahme MIV-O-1.1-a, in Massnahme MIV-O-3-c und in Massnahme NM-VM-1-b) (Nr. 0942.2.064)	Thun	1.0		X			
NM-VM-1-h	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse (Teile von NM-VM-1-h sind in Massnahme MIV-O-1.1-c) (Nr. 0942.2.065)	Thun	0.5		X			
NM-VM-1-i	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer (Teile von NM-VM-1-i sind in Massnahme MIV-O-3-b und in Massnahme MIV-O-3-d) (Nr. 0942.2.066)	TBA (DLZ, OIK I)	2.0		X			
NM-VM-1-k	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis, (Teile von NM-VM-1-k im Schwäbis sind in Massnahme MIV-O-4-g, Schwäbis) (Nr. 0942.2.067)	Thun, Steffisburg	0.1		X			
NM-VM-1-l	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse (Teile von NM-VM-1-l sind in Massnahme NM-VM-1-a und in Massnahme MIV-K-4-b) (Nr. 0942.2.068)	OIK I, ASTRA	3.0		X			

² A1-Massnahme wird ab 2019 realisiert

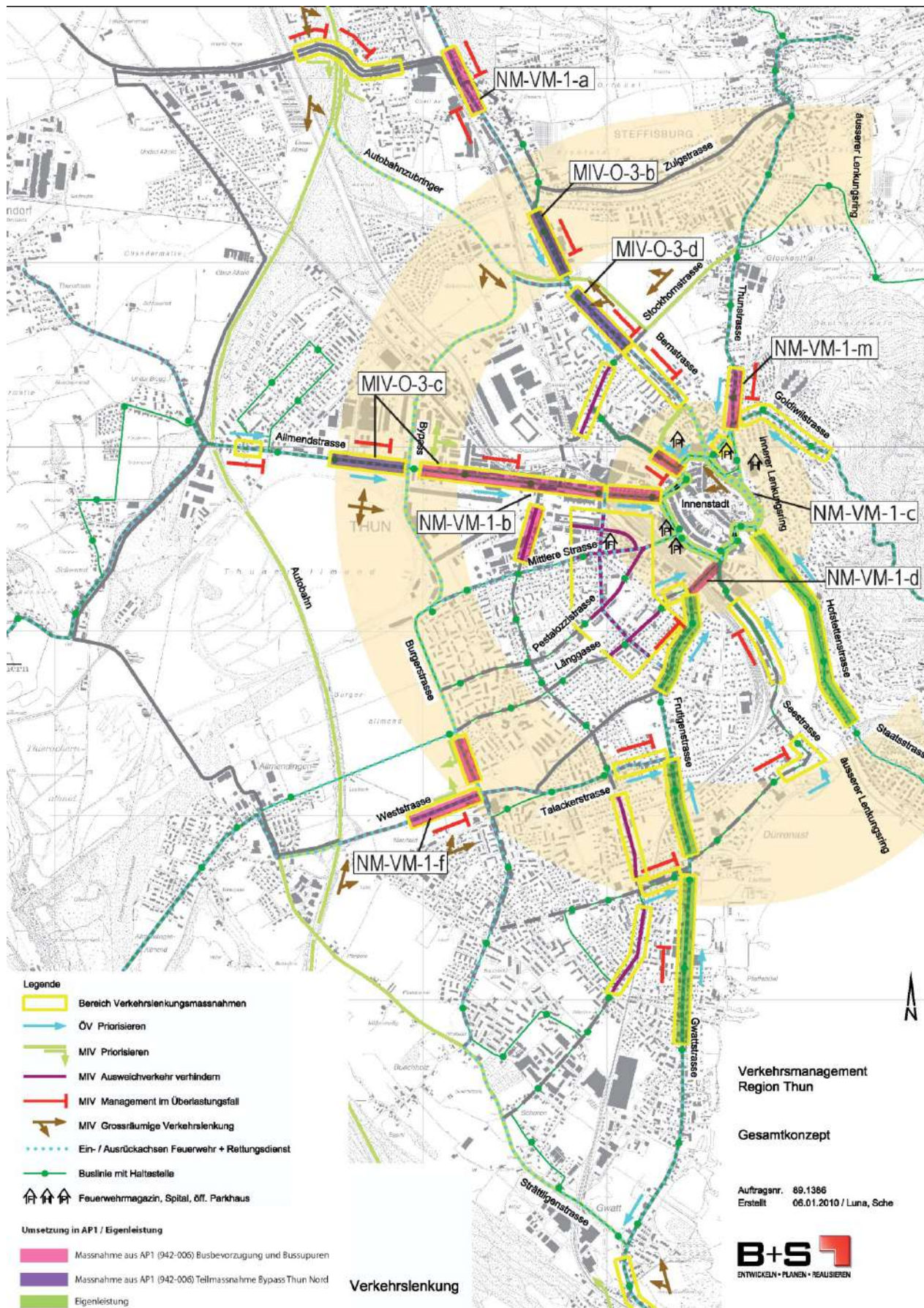
Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten in Mio.	Priorität				
				A1	A2	A3		
				'11-'14	'15-'18	'19-'22	'23-'26	ab '27
NM-VM-1-m	Verkehrsmanagement Thunstrasse und Goldwilstrasse	OIK I	1.0				X	
NM-VM-1-n	Verkehrsmanagement Hofstettenstrasse (Teile von NM-VM-1-n sind bereits umgesetzt)	OIK I	0.1	X	18			
NM-VM-1-o	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun (Teile von NM-VM-1-o sind in Massnahme MIV-O-2, in Massnahme NM-VM-1-c und in MIV-O-4-c) (Nr. 0942.2.071)	TBA (DLZ, OIK I), Thun	3.0		X	X		
NM-VM-1-p	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun, Teile davon ab 2017 (Nr. 0942.2.072)	TBA DLZ	6.5		X	X	X	
Vorgehen: 1. Priorisierung festlegen 2. Projektstart zusammen mit Massnahme MIV-3								
Beteiligte Stellen Region ERT, TBA Dienstleistungszentrum (TBA DLZ), OIK I, Heimberg, Steffisburg, Thun, SBB, STI			Federführung OIK I (Gesamtkoordination)					

Realisierung																	
Kosten gesamte Massnahmen AP1 Fr. 5.4 Mio. (Bundesbeitrag zugesichert, Prüfbericht Bund AP AP2 Fr. 16.6 Mio. (Bundesbeitrag zugesichert, Prüfbericht Bund AP A-Liste: 4.73 Mio.) AP3 Fr. 3.5 Mio. (Bundesbeitrag zugesichert, Prüfbericht Bund AP2, B-Liste: 1.1 Mio.) AP3 Fr. 1.0 Mio. (Massnahme NM-VM-1-m)		Offene Kosten AP 3 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="2">Infrastruktur</th> </tr> <tr> <th>Total</th> <th>%</th> <th>1.0 Mio. Fr.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anteil Bund</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Kanton</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> <tr> <td>Anteil Gemeinde</td> <td>%</td> <td>Fr.</td> </tr> </tbody> </table>		Infrastruktur		Total	%	1.0 Mio. Fr.	Anteil Bund	%	Fr.	Anteil Kanton	%	Fr.	Anteil Gemeinde	%	Fr.
	Infrastruktur																
Total	%	1.0 Mio. Fr.															
Anteil Bund	%	Fr.															
Anteil Kanton	%	Fr.															
Anteil Gemeinde	%	Fr.															
Kostenstand Oktober 2010, exkl. MwSt.																	
Stand der Koordination ☐ Handlungsbedarf ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung ☒ Umsetzung im kantonalen Richtplan prüfen	Reifegrad der Massnahmen ab 2019 (ab Horizont A) NM-VM-1-e: 2 NM-VM-1-m: 2 NM-VM-1-o: 2 NM-VM-1-p: 2																
Abhängigkeiten / Zielkonflikte Die Terminierung der Realisierung der Massnahmen hat einerseits in Abhängigkeit der Finanzpläne der einzelnen Behörden und andererseits in Koordination mit allen vorgeschlagenen Massnahmen zu erfolgen. - Massnahmen MIV-O-3-b (Busbevorzugung Bernstrasse) und MIV-O-3-c Busbevorzugung Allmendstrasse (Lerchenfeld) müssen vor Massnahmen NM-1 und MIV-4 erfolgen. - Massnahme NM-VM-1-a ist abhängig von ÖV-Str-3-a - Massnahmenblätter LV-1, LV-2, LV-6, KM-1, KM-3, MIV-1.1, MIV-2, MIV-3, MIV-4, ÖV-3, S3, S4, S6, S7a, S8a - Massnahmenblatt: Für die Massnahme ÖV-A-4 (betreffend rechtes Thunerseeufer) muss die unbehinderte Zufahrt ins Stadtzentrum sichergestellt werden (Controlling NM-1).																	
Zeitplan / Meilensteine AP3 Massnahmen (ev. differenzieren nach Massnahmen) - Eingabe Vorprojekt beim Bund: - geschätzter Baubeginn: - geschätzte Inbetriebnahme:																	
Priorisierung AP3 gemäss Region (wie oben) ☐ A ☐ B ☐ C																	

Beurteilung
Zweckmässigkeit und Wirkung Das Verkehrsmanagement der Region Thun wird dazu beitragen, dass in den Spitzenstunden auf allen Einfallsachsen nur so viel Verkehr in die Innenstadt geführt wird, wie dort ohne grössere Staus verarbeitet werden kann. Von dieser Verflüssigung profitiert einerseits der strassen-gebundene ÖV, indem er an relevanten LSA-gesteuerten Knoten priorisiert wird. Andererseits profitieren die AutomobilistInnen von der Verstärkung durch die Reduktion der Reisezeitverluste und der Fuss- und Veloverkehr von der ruhigeren Abwicklung des motorisierten Verkehrs. WK1: Sicherstellung Erreichbarkeit Region und Innenstadt Thun mit ÖV und MIV. WK2: Fahrplanstabilität. WK3: störungsfreie Zu- und Abflüsse Autobahn. WK4: den Bedürfnissen der Blaulichtorganisationen entsprechendes Verkehrsregime.
Bewertung Die Massnahmen haben einen hohen Nutzen für die Region und unterstützen die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Das Verkehrsmanagement Region Thun (Massnahmenblatt NM-1) wird als Gesamtkonzept Bestandteil des Agglomerationsprogramms Verkehr + Siedlung, 2. Generation
Sonstiges
Bemerkungen / Hinweise Controlling: Das Ziel der Erfolgskontrolle bzw. des Monitorings ist, den Nutzen und die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen aufzuzeigen. Auf Basis von GPS-Messfahrten werden die Reisezeiten von Personenwagen und von STI-Bussen erhoben. Von besonderem Interesse sind die Reisezeiten auf Abschnitten der Haupteinfallsachsen (Bern- Thun, Hofstetten-, Frutigen- und Allmendstrasse) und auf dem Innenstadtring. Gleichzeitig wird an ausgewählten Querschnitten das gesamte Verkehrsaufkommen erfasst, damit die Reisezeit ins Verhältnis zum Verkehrsaufkommen gestellt werden kann. Vor Realisierung der ersten Massnahmen ist eine Nullmessung durchzuführen. Ziel ist es, die Reisezeiten ca. alle drei Jahre festzuhalten und die Ergebnisse miteinander zu vergleichen. Die Verantwortung für die Erfolgskontrolle liegt bei der federführenden Behörde gemäss Massnahmenblättern (Quelle: Bericht Verkehrsmanagement, Jan. 2010).
Grundlagendokumente - Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun, September, 2002 - Agglomerationsprogramm Thun (Massnahmenpaket 2), 2007 - Agglomerationsprogramm Thun, Prüfbericht des Bundes, Oktober 2009, 2014 - Terminplanung zu den infrastrukturellen Massnahmen mit Bundesbeiträgen, 10. Dezember 2009 - Verkehrsmanagement Region Thun, 06. Januar 2010, B+S AG, Bern (Beilage Plan Gesamtkonzept, Plan Übersicht Massnahmenblätter) - Koordinationstabelle Gesamtkonzept VM Region Thun, Entwurf 17.12.2010 - ÖV-Strategie Agglomeration Thun, RVK, August 2011 - ÖV-Konzept Stadt Thun , Teil 1, Nachfrage- und Angebotsabschätzung, RVK, August 2013 - Behinderungen der Busse des öffentlichen Verkehrs – Agglomeration Thun, RVK, 2014

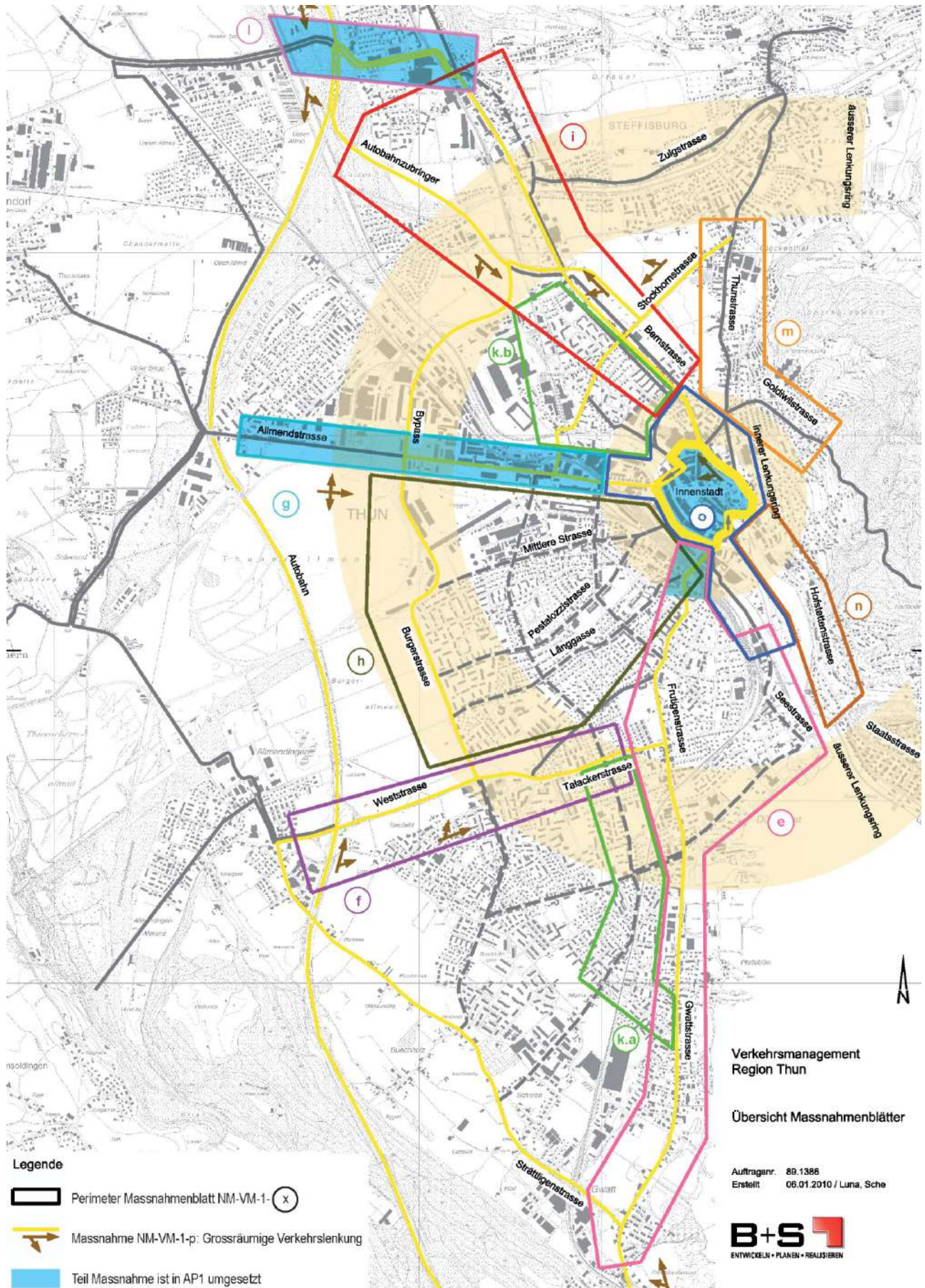
Verkehrsmanagement Region Thun Übersicht Gesamtkonzept 2010

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



Verkehrsmanagement Region Thun Übersicht Massnahmenblätter

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



Liste mit alter / neuer Nummerierung und ARE-Code

Hinweis:

Blau sind Massnahmen aus dem ersten und zweiten Agglomerationsprogramm, resp. aus dem ersten RGSK

Neue Nr.		Alte Nr.		Einzelmassnahme	im AP3	ARE-Code
Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzel-Nr.	aus Nr.			
S-1	S-1-a	S1	S1.1	Umsetzung regionaler Arbeitszonenpool	*	0942.2.073
	S-1-c		S1.3/4	Gegenseitige Information über Einzonungswünsche, Planungsbericht	*	0942.2.073
	S-1-d		S1.5	Berücksichtigung der Stellungnahme WRT bei Vorprüfung von Einzonungsbegehren	*	0942.2.073
	S-1-e		--	Leitfaden zur qualitätvollen Siedlungsentwicklung nach innen	*	
	S-1-f		--	Vermarktung der Wohnregion Thun	*	
	S-1-g		--	Lebensphasengerechtes Wohnen	*	
S-2	S-2-a	S2	S2.1	Umsetzung der Vorgaben BMBV bei Ortsplanungen	*	0942.2.074
	S-2-b		S2.2	Erarbeitung Vorgehen zur Koordination von OPR	*	0942.2.074
S-3A		S3		Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)	*	0942.2.075
S-5A		S5a		Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)	*	0942.2.077
S-6A		S6a		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	*	0942.2.078
S-7A		S7a		Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)	*	0942.2.079
S-8A		S8a		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)	*	0942.2.080
S-9	S-9-a	S9	--	Bezeichnen der ViV-Standorte	*	0942.2.081
	S-9-c		--	Überprüfung und Weiterentwicklung der ViV-Standorte	*	0942.2.081
S-10	S-10-a	S10		Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel ERT	*	0942.2.082
	S-10-b			Neue Siedlungsbegrenzungen Agglomeration Thun	*	0942.2.082
S-14A				Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	*	
S-15A				Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	*	
S-16	S-16-a	--	--	Gesamträumliche Strategie zur Aufwertung der öffentlichen Räume	*	
	S-16-b	--	--	Aufwertungsprojekte für öffentliche Räume	*	
L-1	L-1-a	LA1	LA1.1	Berücksichtigung der Vorranggebiete Natur und Landschaft bei OPR	*	0942.2.083
	L-1-b		--	Teilüberarbeitung Landschaftsrichtplan ERT	*	
	L-1-c		--	Prüfen einer Aufnahme von Teilen des Gebiets Thunersee-Hohgant in die Vorranggebiete Landschaft	*	
L-3		--	--	Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft		
MIV-1.1	MIV-O-1.1-a	M1.1	M/S1.1	Thun, Umgestaltung Allmendstrasse	*	942.002
	MIV-O-1.1-c		M/S1.4	Thun, Umgestaltung Jungfraustrasse - Stockhornstrasse	*	942.002
	MIV-O-1.1-d		M/S1.10+1.11	Spiez, Umgestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergplatz	*	942.003
MIV-1.2	MIV-O-1.2-a	M1.2	M/S1.3	Thun, Burgstrasse Thun (Radstreifen Lauitorstutz)	*	942.002
	MIV-O-1.2-b		M/S 1.12	Seftigen, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	*	942.003 / 0942.2.085
	MIV-O-1.2-c		M/S 1.13	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Unterdorfstrasse	*	0942.2.008
	MIV-O-1.2-d		M/S 1.14	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Oberdorfstrasse	*	0942.2.009
	MIV-S-1.2-e		--	Thun, Sanierung Knoten Frutigenstrasse/Talackerstrasse	*	
	MIV-S-1.2-f		--	Spiez, Sanierung Kreisel Thunstrasse/Simmentalstrasse	*	
	MIV-S-1.2-h		--	Thun, Sanierung Maulbeerkreisel (Bahnhofstrasse/Aarestrasse)	*	
	MIV-S-1.2-i		--	Thun, Sanierung Kreisel Frutigenstrasse/Seestrasse	*	

Neue Nr.		Alte Nr.		Einzelmassnahme	im AP3	ARE-Code
Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzel-Nr.	aus Nr.			
	MIV-S-1.2-k		--	Thierachern, Sanierung Einmündung Dorfstrasse/Mülimatt	*	
	MIV-S-1.2-l		--	Thun, Sanierung Kreisel Talackerstrasse/Hohmadstrasse	*	
	MIV-S-1.2-m		--	Thun, Sanierung Bahnhofplatz	*	
	MIV-S-1.2-n		--	Heimberg, Sanierung Einmündung Bernstrasse (im Cheer)	*	
	MIV-S-1.2-o		--	Thun, Sanierung Kreisel Burgerstrasse/Talackerstrasse	*	
	MIV-S-1.2-p		--	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstrasse/Seefeldstrasse/Klosestrasse	*	
	MIV-S-1.2-q		--	Thun, Sanierung Kreisel Länggasse/Burgerstrasse	*	
	MIV-K-1.2-t		--	Thun, Busspur Gwattstrasse vor Holiday-Kreisel	*	
	MIV-K-1.2-u		--	Hilterfingen, Sanierung Chartreuse-Kreuzung	*	
	MIV-S-1.2-v		--	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	*	
MIV-2	MIV-O-2	M2	M2	Thun, Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt Thun	*	942.005
MIV-3	MIV-O-3-a	M3	M3	Agglomeration, Zubringer A6 / Bypass Thun Nord	*	942.008
	MIV-O-3-b		M4.2	Steffisburg, Busbevorzugung Bernstrasse	*	942.006
	MIV-O-3-c		M4.3	Thun, Busbevorzugung Allmendstrasse	*	942.006
	MIV-O-3-d		M/S5.2	Steffisburg, Neuorganisation Bernstrasse	*	942.008
MIV-4	MIV-O-4-a	M4	M/S 5.1	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)-Uetendorf Allmend, Teil Ganderkreisel bis Autobahnanschluss Thun Nord	*	942.008
	MIV-K-4-b		M/S 5.1	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)-Uetendorf Allmend, Teil Ganderkreisel bis Uetendorf Allmend	*	0942.2.011
	MIV-O-4-c		M/S5.3	Steffisburg, Stockhornstrasse	*	
	MIV-O-4-d		M/S5.4	Thun, Neues Verkehrsregime und attraktivere Strassenraumgestaltung auf den Innenstadt-Aarequerungen	*	
	MIV-O-4-g		M/S5.7	Steffisburg, Nachfragelenkung Schwäbis	*	942.004
	MIV-O-4-h		M/S 5.8	Steffisburg, Umbau Ziegeleikreisel	*	0942.2.012
	MIV-K-4-i		--	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	*	
MIV-6	MIV-U-6	M6	M6	Thun, Neue Aarequerung Thun Süd	*	
MIV-7	MIV-U-7	M7	M7	Thun/Steffisburg, Trassefreihaltung Kernumfahrung Thun / Hübelitunnel	*	
MIV-11	MIV-S-11-a	M11	M 11.1	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Töpferweg	*	0942.2.018
	MIV-S-11-b		M 11.2	Heimberg, Schliessung Bahnübergang Untere Zulgstrasse	*	0942.2.019
MIV-12	MIV-O-12-a	M12	M 12.1	Thun, Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse	*	0942.2.021
	MIV-O-12-b		M 12.2	Thun, Umgestaltung Mönchplatz	*	0942.2.022
	MIV-O-12-c		M 12.3	Thun, Umgestaltung Knoten Waisenhaus/Pestalozzistrasse	*	0942.2.023
	MIV-O-12-d		M 12.4	Thun, Umgestaltung Eigerplatz	*	
	MIV-O-12-e		M 12.5	Thun, Gestaltung Quartierachse Kasernenstrasse	*	
MIV-13	MIV-E-13-a	M13	M 13.1	Thun, Erschliessung Ringstrasse: gelbe Strecke	*	0942.2.027
	MIV-E-13-b		M 13.2	Thun, Anschluss Ringstrasse West - Allmendstrasse	*	0942.2.028
	MIV-E-13-c		M 13.3	Thun, Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse	*	0942.2.029
MIV-14	MIV-E-14-a	M14	M 14.1	Steffisburg, Neue Erschliessung ab Kreisel Glättimüli	*	0942.2.031
	MIV-E-14-b		M 14.2	Heimberg, Neue Erschliessung Gewerbegebiet Heimberg Süd	*	0942.2.032
	MIV-E-14-c		M 14.3	Steffisburg, Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung	*	0942.2.033
MIV-15	MIV-E-15-a	M15	M 15.1	Thun, Lüssispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse	*	0942.2.035
	MIV-O-15-b		M 15.2	Thun, Umgestaltung Buchholzstrasse	*	0942.2.036
	MIV-O-15-c		M 15.3	Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse	*	0942.2.037
ÖV-1	ÖV-A-1	ÖV1	ÖV 1	Agglomeration, Austauschräume, Anbindung Agglomerationen	*	942.212/ 0942.2.038
ÖV-3	ÖV-Str-3-b	ÖV3	ÖV 3.3	Verbesserung ÖV-Erschliessung Korridor Thun Nordwest-Uetendorf	*	942-ÖV2

Neue Nr.		Alte Nr.		Einzelmassnahme	im AP3	ARE-Code
Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzel-Nr.	aus Nr.			
	ÖV-Str-3-c		ÖV 3.4	Agglomeration, Neues ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord	*	0942.2.088 / 942-ÖV6
	ÖV-Str-3-d		ÖV 3.5	Agglomeration, Neues ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Bahnhof Steffisburg - ESP Thun Nord	*	
	ÖV-Str-3-e		ÖV 3.7	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd	*	0942.2.040
	ÖV-Reg-3-f		ÖV 3.8	Agglomeration, Neue S-Bahnanbindung ESP Thun Nord	*	
ÖV-4	ÖV-Str-4-a	ÖV4.1	ÖV 4.1	Agglomeration, Stärkung des öffentl. Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer	*	942.211 / 0942.2.042
	ÖV-Str-4-b	ÖV4.2	ÖV4.2.1	Agglomeration, ÖV-Anbindung Kandergrien	*	0942.2.044
ÖV-8	ÖV-Reg-8-a	ÖV8	ÖV 8.1	Uetendorf, Perronverlängerung und Doppelspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend	*	0942.2.046
	ÖV-Reg-8-b		ÖV 8.2	Seftigen, Perronverlängerung	*	0942.2.047
LV-1	LV-N-1-a	LV1	LV1.1	Thun, Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzlingen (Schadau)	*	942.011
	LV-N-1-b		LV1.3	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis	*	942.012
	LV-N-1-c		LV1.4	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Lachen, 2. Etappe	*	942.013
	LV-N-1-d		LV1.8	Thun, Ausbau Unterführung Frutigenstrasse	*	942.016
LV-2	LV-N-2-a	LV2	LV 1.2	Uetendorf Allmend (ab Kreisel Autobahnbrücke) - Seftigen	*	0942.2.089
	LV-N-2-b		LV 1.5	Hilterfingen, Uferweg Hünibach	*	0942.2.090
	LV-N-2-c		LV 1.6	Thun, Verbindung Lerchenfeld-Selve (Öffnung Uttigenstrasse)	*	0942.2.089
	LV-N-2-d		LV 1.7	Thun, Ausbau Unterführung Mittlere Strasse	*	942.015/ 0942.2.089
	LV-N-2-e		LV 9.1	Thun, Verbesserungen best. Netz, Kasernenstrasse - Mönchstrasse	*	942.017/ 0942.2.089
	LV-N-2-f		LV 9.3	Thun, Verbesserungen best. Netz, Steffisburg - Thun Lerchenfeld - Uetendorf	*	942.019/ 0942.2.089
	LV-N-2-g		LV 2.1	Thun, Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend - Uttigenstrasse	*	0942.2.049
	LV-N-2-h		LV 2.2	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	*	0942.2.050
	LV-N-2-i		LV 2.3	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)	*	0942.2.051
	LV-N-2-k		LV 2.4	Thun, LV-Anbindung regionales Netz im Umfeld des neuen Gebietes Lüssli	*	0942.2.052
	LV-N-2-l		LV 2.5	Spiez, Verbesserungen Querverbindungen Bahnhofgebiet zur Seebucht	*	0942.2.053
	LV-N-2-m		--	Spiez - Lattigen, Parallelführung zur BLS	*	
	LV-N-2-n		--	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos –Autobahnanschluss	*	
LV-5-a	LV-W-5-a	LV5a	LV 5a	Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - innerhalb der Agglomeration	*	0942.2.054
LV-5-b	LV-W-5-b	LV5b	LV 5b	Region, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Touristische Routen - ausserhalb Agglomeration		
LV-6	LV-W-6	LV6	LV 6	Agglomeration, Stärkung Fuss- und Veloverkehr: Signalisation + Datenerfassung	*	0942.2.055
KM-1	KM-W-1	KM1	KM 1	Agglomeration, Mobilitätsmanagement	*	942.207
KM-3	KM-P-3	KM3	KM 3	Agglomeration, Parkierung MIV (inkl. P+R und PP-Bewirtschaftung)	*	942.208
KM-5	KM-B-5-a	KM5	KM 5.1	Thun, Velostation beidseitig Bahnhof	*	942.010/ 0942.2.058
	KM-B-5-b		KM 5.2	Thun, Abstellplätze regionale Bedeutung (Bahnhof + Innenstadt)	*	
	KM-B-5-c		KM 5.3	Spiez, Velostation	*	
	KM-B-5-d		KM 5.4	Richtung Gürbetal, Anlagebündel: Seftigen, Uetendorf, Uetendorf Allmend (Annahme 250)	*	
	KM-B-5-e		KM 5.5	Richtung Konolfingen, Anlagebündel: Schwäbis, Steffisburg, Lädli, Heimberg (Annahme 100)	*	
	KM-B-5-f		KM 5.6	Spiez /Uttigen, Bahnhöfe (Annahme 200)	*	
	KM-B-5-g		KM 5.7	Thun, Ergänzungen auf Thuner Stadtgebiet zu den Mobilitätsdrehscheiben (Annahme 250)	*	

Neue Nr.		Alte Nr.		Einzelmassnahme	im AP3	ARE-Code
Einzel-Nr.	aus Nr.	Einzel-Nr.	aus Nr.			
KM-7	KM-W-7	KM7	KM 7	Agglomeration, Koordination Güterverkehr	*	
KM-8	KM-8	KM8	KM8	Bike Sharing	*	0942.2.060
NM-1	NM-VM-1-a	NM1	M 4.1	Busbevorzugung Gander- bis Jumbokreisel	*	942.006
	NM-VM-1-b		M 4.4	Busbevorzugung Allmendstrasse	*	942.006
	NM-VM-1-c		M 4.5	Busbevorzugung + Dosierung Innenstadt Graben	*	942.006
	NM-VM-1-d		M 4.6	Ausbau Unterführung Frutigenstrasse zur Realisierung einer Busspur	*	942.006
	NM-VM-1-e		VM M1	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse	*	0942.2.062
	NM-VM-1-f		VM M2	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	*	0942.2.063
	NM-VM-1-g		VM M3	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	*	0942.2.064
	NM-VM-1-h		VM M4	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlerestrasse	*	0942.2.065
	NM-VM-1-i		VM M5	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	*	0942.2.066
	NM-VM-1-k		VM M6	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis (6a/6b)	*	0942.2.067
	NM-VM-1-l		VM M7	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	*	0942.2.068
	NM-VM-1-m		VM M8	Verkehrsmanagement Thunstrasse und Goldiwilstrasse	*	
	NM-VM-1-n		VM M9	Verkehrsmanagement Hofstettenstrasse	*	
	NM-VM-1-o		VM M10	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	*	0942.2.071
	NM-VM-1-p		VM M11	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	*	0942.2.072

Liste mit umgesetzten Massnahmen

Nummer neu (RGSK II / AP 3)	Nummer alt (RGSK I / AP 2)	Einzelmassnahme	im AP	ARE-Code	abgeschlossen
Siedlung					
	S 1.2	Erarbeitung Wohnstrategie Agglomeration Thun	*	0942.2.073	2016
	S 5a, Nr. 3	Thun, Blüemlimatte	*	0942.2.077	
	S 9.2	Ablösen des Teilrichtplans verkehrsintensive Standorte der Region TIP 2002	*	0942.2.081	2012

Motorisierter Individualverkehr					
	M/S 1.2	Thun, Umgestaltung Hofstettenstrasse, 2. Etappe	*	942.002	2013
	M/S 5.5	Thun, Lärmschutz Bürgerallee / Westquartier	*	942.008	2013
	M/S5.6	Steffisburg, Nachfragelenkung Zugstrasse	*	942.004	2016
	M 10	Verträgliches Strassennetz	(*)		2014: Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I + Unfallschwerpunktauswertung
	M 12.3	Umgestaltung Knoten Waisenhaus-/ Pestalozzistrasse	*	0942.2.023	2016 als EL realisiert
	M 13.2	Anschluss Ringstrasse West – Allmendstrasse	*	0942.2.028	2015
MIV-O-15-c (Teil)	M 15.3	Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse: Umbau Knoten Buchholzstrasse/Pfandernstrasse zu Kreisel (Unfallschwerpunkt 1034)	*	0942.2.037	2013

Öffentlicher Verkehr					
	ÖV 3.1	Verbessern der ÖV-Erschliessung, Heimberg, Bus Versuchsbetrieb vorgesehen (942-ÖV1)	*	942-ÖV1	Versuchsbetrieb Dezember 2014 gestartet
ÖV-Reg-8-b (Teil)	ÖV 8.2	Seftigen, Perronverlängerung (P55, 220m lang)	*	0942.2.047	Rückbau zur Haltestelle und P55, 150m im 2014 umgesetzt

Langsamverkehr					
LV-N-1-c (1. Etappe)	LV 1.4	Thun, Wegverbindung Bahnhof - Lachen, 1. Etappe Abschnitt Bahnhof - Schadau	*	942.013	
KM-8 (Teil)	KM 8	Thun, Bike Sharing	*	0942.2.060	1. Etappe August 2014 gestartet