

---

# **Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West RGSK TOW 2025**

## **TEIL I Bericht**

Mitwirkungsentwurf

---

Thun, 11. Januar 2024

## Impressum

**Auftraggeberschaft:**

**Erarbeitung im Auftrag des Regierungsrates**

Vertreten durch die Bau- und Verkehrsdirektion (BVD) sowie die Direktion für Inneres und Justiz (DIJ) des Kantons Bern

**Ansprechpersonen Auftraggeberschaft**

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR): Beat Michel

Kant. Tiefbauamt, Oberingenieurkreis I (OIK I): Markus Wyss

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV): Katja Bessire

**Regionale Projektleitung:**

Planungsregionen Kandertal, Obersimmental-Saanenland, Entwicklungsraum Thun und Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)

**Geschäftsführung Planungsregionen:**

Regionen Kandertal (KA) und Obersimmental-Saanenland (OS-SA): Andreas Grünig

Entwicklungsraum Thun (ERT): Manuela Gebert

**Projektmanagement:**

ALPGIS Raumentwicklung GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun: Emanuel Buchs

**Auftragnehmende:**

**Verkehr:**

INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern: Roman Frick, Raphael Grässli

**Siedlung und Landschaft:**

Panorama AG, Fabrikstrasse 20A, 3012 Bern: Kaja Keller, Raphael Dettling

ALPGIS Raumentwicklung GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun: Emanuel Buchs, Kim Balmer

# Inhaltsverzeichnis

<b>0</b>	<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>5</b>
<b>1</b>	<b>Einleitung</b> .....	<b>7</b>
1.1	Terminplan und Vorgehen.....	7
1.2	Projektorganisation .....	8
1.3	Verbindlichkeit und rechtliche Wirkung.....	9
1.4	Aufbau .....	11
1.5	Planungsgebiet .....	12
<b>2</b>	<b>Situations- und Trendanalyse</b> .....	<b>13</b>
2.1	Siedlung .....	13
2.1.1	Entwicklung Bevölkerungs- und Beschäftigungszahlen .....	13
2.1.2	Baulandreserven und Verdichtungspotenzial .....	16
2.1.3	Verkehrsentensive Standorte von regionaler Bedeutung.....	17
2.1.4	ESP-Standorte .....	17
2.1.5	Zukünftige Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung (Referenzzustand) .....	18
2.1.6	Siedlungsentwicklung bis 2030 .....	20
2.2	Verkehr .....	21
2.2.1	Analyse Ist-Zustand .....	21
2.2.2	Trendentwicklungen bis 2040 .....	26
<b>3</b>	<b>Entwicklungsleitbild / Zukunftsbild (behördenverbindlich)</b> .....	<b>31</b>
3.1	Übergeordnete Zielsetzungen der Region TOW .....	31
3.2	Räumliches Entwicklungsleitbild TOW .....	32
3.2.1	Leitbildinhalte Siedlung.....	33
3.2.2	Leitbildinhalte Tourismus.....	34
3.2.3	Leitbildinhalte Landschaft.....	35
3.2.4	Leitbildinhalte Verkehr.....	36
3.3	Zukunftsbild Agglomeration .....	37
3.3.1	Zukunftsbild Siedlung und Landschaft .....	39
3.3.2	Zukunftsbild Verkehr.....	39
<b>4</b>	<b>Handlungsbedarf</b> .....	<b>41</b>
4.1	Siedlung .....	41
4.2	Landschaft .....	42
4.3	Verkehr .....	43
4.3.1	Öffentlicher Verkehr .....	43

4.3.2	Motorisierter Individualverkehr.....	43
4.3.3	Velo- und Fussverkehr .....	44
4.3.4	Kombinierte Mobilität und Mobilitätsmanagement.....	45
<b>5</b>	<b>Teilstrategien (behördenverbindlich) .....</b>	<b>46</b>
5.1	Siedlung .....	46
5.2	Landschaft .....	47
5.3	Verkehr .....	47
5.3.1	Öffentlicher Verkehr .....	48
5.3.2	Motorisierter Individualverkehr.....	50
5.3.3	Velo- und Fussverkehr .....	52
5.3.4	Kombinierte Mobilität und Mobilitätsmanagement.....	54
<b>6</b>	<b>Massnahmen .....</b>	<b>55</b>
6.1	Umsetzungsstand Massnahmen frühere Generationen .....	55
6.2	Lesehilfe Massnahmenliste .....	55
6.3	Massnahmen Siedlung und Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus .....	56
6.3.1	Erläuterungen zu Änderungen und Neuerungen Siedlung und Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus.....	56
6.3.2	Erläuterungen zu Massnahmen Siedlung.....	60
6.3.3	Erläuterungen zu Massnahmen Landschaft.....	63
6.3.4	Erläuterungen zu Massnahmen Tourismus, Sport und Freizeit .....	65
6.4	Massnahmen Verkehr .....	67
6.4.1	Erläuterungen zu Änderungen und Neuerungen Verkehr .....	67
6.4.2	Erläuterungen Massnahmen Verkehr – Agglomerationsteil.....	69
6.4.3	Erläuterungen Massnahmen Verkehr – ländlicher Raum .....	71
<b>7</b>	<b>Würdigung, Schlussfolgerung, Ausblick .....</b>	<b>73</b>
<b>8</b>	<b>RGSK Richtplankarten.....</b>	<b>74</b>
<b>9</b>	<b>Genehmigungsvermerke (behördenverbindlich) .....</b>	<b>75</b>
<b>10</b>	<b>Abkürzungen .....</b>	<b>76</b>
<b>11</b>	<b>Abbildungs- und Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>77</b>

## 0 Zusammenfassung

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

### Bericht Teil I

#### Einleitung (Kapitel 1)

Ziel des RGSK 2025 ist eine Aktualisierung des gültigen RGSK 2021. Bestandteil sind auch die behördenverbindlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms Verkehr + Siedlung Thun der 5. Generation. Die Verabschiedung des RGSK TOW 2025 zuhanden des Kantons erfolgt durch die drei Regionen ERT, KA und OS-SA. Innerhalb des ERT ist eigens die Kommission Wirtschaft für die Verabschiedung der Inhalte des RGSK TOW 2025 zur Agglomeration (Agglomerationsprogramm Thun 5. Generation) zuständig.

#### Situations- und Trendanalyse (Kapitel 2)

In der Situations- und Trendanalyse werden die drei Planungsregionen Kandertal, Obersimmental-Saaneland und Entwicklungsraum Thun bezüglich Bevölkerungs- und Beschäftigungsentwicklung, Siedlungsentwicklung sowie Verkehrssituation beschrieben. Ausserdem wird kurz auf die ViV- und ESP-Standorte eingegangen. Die Entwicklungsprognosen gemäss kantonalem Richtplan 2030 werden als Grundlage für Aussagen zu Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung bis 2030 verwendet. Die statistischen Daten im Siedlungsteil wurden aus dem RGSK 2021 unverändert übernommen. Im Verkehrsteil wurden Anpassungen vorgenommen. Die vom ARE publizierten neuen schweizerischen Personen- und Güterverkehrsperspektiven 2050 sowie das in der Folge aktualisierte kantonale Gesamtverkehrsmodell (GVM) sind die Grundlagen für Aussagen zur Verkehrsentwicklung. Wichtige Grundlagen im öffentlichen Verkehr sind neben anderen das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) 2035 sowie das regionale Angebotskonzept 2027-2030 der RVK5 (erst in Bearbeitung).

#### Entwicklungsleitbild / Zukunftsbild (Kapitel 3)

Das räumliche Entwicklungsleitbild wurde im RGSK 2. Generation nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit erarbeitet und basiert auf bestehenden kantonalen und regionalen Grundlagen, einer Analyse von Landschaft und Siedlungsraum und den übergeordneten Zielsetzungen und Strategien. Für das RGSK2025 wurde das Leitbild aktualisiert, vereinfacht und neu dargestellt.

Für die Agglomeration wird im Rahmen des AP ein separates Zukunftsbild erarbeitet. Im AP4 wurde dieses komplett erneuert und konkretisiert. Insbesondere wird räumlich aufgezeigt, wo die Siedlungsentwicklung nach innen stattfinden soll und welche verkehrlichen Infrastrukturen dafür nötig sind. Zum Thema Landschaft wird aufgezeigt, in welchen Gebieten Erholung stattfinden soll und in welchen Gebieten andere Landschaftsfunktionen vorrangig sind. Im AP5 wurde das Zukunftsbild für die Agglomeration nur geringfügig überarbeitet. Es wird im RGSK 2025 abgebildet.

#### Handlungsbedarf (Kapitel 4)

Der Handlungsbedarf ist für das AP detaillierter zu erarbeiten als für das RGSK, weshalb für die Agglomeration die Inhalte aus dem AP 5 übernommen werden und für den ländlichen Raum die Aussagen aus dem RGSK 2021 lediglich aktualisiert werden. Im Bereich Siedlung wird ein Handlungsbedarf in den Bereichen Siedlungsentwicklung nach innen, Siedlungs- und Freiraumqualität, Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistung sowie Überkommunale Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung gemacht. Im Bereich Landschaft sind es Nutzungskonflikte an Siedlungsändern, Koordination der Nutzungen an den See- und Flussufern sowie Geotop Faulenseemoos. Für den Verkehr werden Handlungsbedarfe in den Bereichen ÖV, MIV, FVV sowie in der kombinierten Mobilität ausgewiesen.

#### Teilstrategien (Kapitel 5)

Basierend auf dem Zukunftsbild und auf dem Handlungsbedarf wurden für den Agglomerationsraum bereits im AP 4 detaillierte Teilstrategien erarbeitet und im AP 5 weiterentwickelt. Für den ländlichen Raum wurden primär die bestehenden strategischen Aussagen auf ihre Aktualität und den Umsetzungsstand hin überprüft und angepasst wiedergegeben. Im Bereich Siedlung umfassen die Teilstrategien die gezielte Weiterentwicklung der noch nicht umgesetzten Potentiale, mit Fokus auf die Siedlungsentwicklung nach Innen sowie die Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität. Interessen sollen überkommunal abgestimmt und Nutzungskonflikte soweit möglich bereinigt werden. Im Bereich Landschaft sollen die vielfältigen und qualitativ hochwertigen Naturräume, wo möglich zugänglich gemacht, wo nötig vor zu starken Eingriffen mit intelligenten Gestaltungs- und Informationsmassnahmen oder gar durch physische Trennung geschützt werden. Im Bereich ÖV werden insbesondere die Planungen zum Ausbau der zwei Verkehrsdrehscheiben ESP Bahnhof Thun und Thun-Nord vorangetrieben. Auf einzelnen Linien werden weitere Taktverdichtungen umgesetzt und die Hangbuslinie auf der rechten Thunerseeufer soll deutlich aufgewertet werden. Hauptziel im MIV ist es, den grossräumigen Verkehr möglichst von der Innenstadt Thun und den Quartieren fernzuhalten. Kapazitätsausbauten im Strassennetz sollen auf punktuelle Eingriffe (Knoten) beschränkt werden. Wichtig ist der Ausbau des gesamtregionalen Verkehrsmanagement (i.B.). Wichtige weitere Elemente der Teilstrategie sind die Sanierung der Unfallschwerpunkte sowie verstärkte Anstrengungen im Bereich Verkehrsmanagement. Im ländlichen Raum sind aufgrund der Bevölkerungsentwicklung keine neuen Engpässe zu erwarten, weshalb nicht Ausbauten, sondern der Substanzerhalt im Vordergrund steht. Zu lösen bzw. aufzuwerten sind hingegen verschiedene Ortsdurchfahrten. Ziel im Veloverkehr ist es, eine Trendumkehr zu erreichen, indem die guten topografischen und räumlichen Voraussetzungen im Agglomerationsraum Thun genutzt werden, um den Veloverkehrsanteil deutlich zu erhöhen. In den ländlichen Gebieten wird der Fuss- und Veloverkehr vor allem über den Ausflugsverkehr mehr Gewicht erhalten. Immer wichtiger werden die Mountainbike-Routen und deren Organisation, um Zielkonflikte mit den Wandernden zu vermeiden. Neben Angebots- und Infrastrukturausbauten setzt das Agglomerationsprogramm Thun vermehrt auf Aktivitäten zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, d.h. nachfrageseitige Lenkung, Information und Sensibilisierung. Die Zunahme der Pendlerbewegungen aus dem ländlichen Raum in die

Agglomeration erfordert bis 2040 ein grösseres Angebot von Park+Ride und vermehrt auch Bike+Ride-Anlagen. An guten Standorten, insbesondere an Haltestellen mit RE-Halt, muss das Angebot nachfragegerecht weiter ausgebaut werden.

**Massnahmen (Kapitel 6)**

Um die Zielsetzungen zu erfüllen und die Strategien umzusetzen, werden Massnahmen und Teilmassnahmen für einzelne Gebiete definiert und umschrieben. Einige Massnahmen aus den RGSK TOW und AP der früheren Generationen konnten bereits realisiert werden, andere sind noch in Umsetzung oder laufen als Daueraufgaben. Im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2025 wurde der Umsetzungsstand der Massnahmen überprüft und die bestehenden Massnahmenblätter aktualisiert und fortgeschrieben.

Im Bereich **Siedlung** wurden die Massnahmenblätter zu den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten, den verschiedenen Siedlungsschwerpunkten und Vorranggebieten Siedlungserweiterung (Wohnen, Arbeiten sowie Sport, Freizeit und Tourismus) überprüft, aktualisiert und punktuell ergänzt. Die realisierten oder aufgrund von übergeordneten Vorgaben nicht mehr realisierbaren Gebiete wurden aus den Massnahmenblättern entfernt. Zudem wurde eine Triage vorgenommen zwischen den Gebieten / Vorhaben von regionaler Bedeutung und denjenigen von lokaler Bedeutung. Letztere sind zwar für die Gemeinden von grosser Bedeutung, bedürfen aber keiner regionalen Abstimmung. Aus diesem Grund wurden die Vorhaben von lokaler Bedeutung ebenfalls aus den Massnahmenblättern entfernt. Im ländlichen Raum führte dies zu einer gewissen Ausdünnung der Standorte bzw. zu einer Konzentration auf geeignete Gebiete mit hoher Entwicklungsdynamik und grossem Erweiterungspotenzial. Während dies bei den regionalen Arbeitsschwerpunkten und den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Arbeiten zu einer Stärkung der regional bedeutenden Gebiete führte, sind für grössere Wohnentwicklungen in den ländlichen Zentren aktuell weder Wohnschwerpunkte noch Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen vorhanden, die die übergeordneten Vorgaben erfüllen könnten. Hingegen bestehen noch Potenziale für Wohnnutzungen in Umstrukturierungsgebieten sowie in den bestehenden Baulandreserven.

Im Bereich **Landschaft** wurde für den Agglomerationsraum bzw. das AP ein neues Massnahmenkonzept mit Massnahmen in den Bereichen Freiräume und Pärke, See- und Flussufer, siedlungsnaher Erholungsgebiete und Kleinstrukturen und Trittsteine erarbeitet.

Im Bereich **Verkehr** gibt in der Agglomeration der Beschluss zur Umsetzung der neuen S-Bahnhaltestelle Thun Nord (STEP AS 2035) Planungssicherheit für damit zusammenhängende Massnahmen im Umfeld (Anbindung Buslinien, Velo- und Fussverkehrsnetz sowie Platzgestaltung). Zudem werden die ESP-Planungen rund um den Bahnhof Thun forciert. Ein weiterer Massnahmenschwerpunkt liegt im Ausbau des städtischen und regionalen Velonetzes. Hier erfolgt insbesondere eine erste Umsetzungsetappe für eine Velovorzugsroute im Korridor Thun – Münsingen (-Bern). Schliesslich liegen mit der langfristigen Mobilitätsstrategie 2050 auch die strategischen Stossrichtungen in den nicht-infrastrukturellen Handlungsfeldern vor (Mobilitätsmanagement). Im ländlichen Raum konzentriert sich die Massnahmenliste des RGSK auf einzelne Strassenprojekte und Ortsdurchfahrten sowie die (verbleibenden) Ausbauten bei der Bahninfrastruktur. Zu prüfen im Rahmen der Mitwirkungen sind drei pendente Massnahmen gemäss kantonalem Sachplan Velo (Zweissimmen-Lenke sowie Ortskerne von Schönried und Saanen).

**Würdigung, Schlussfolgerung, Ausblick (Kapitel 7)**

*Kapitel folgt später*

**RGSK-Richtplankarten (Kapitel 8)**

Die Inhalte der RGSK-Übersichtskarten Nord und Süd im Massstab 1:50'000, sowie die Karte 1:25'000 zur Agglomeration Thun werden erläutert. Die Karten bilden unter anderem die Massnahmen ab und sind behördenverbindlich.

# 1 Einleitung

Für jede der sechs SARZ-Regionen<sup>1</sup> resp. Regionalkonferenzen, ist ein Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) zu erarbeiten und im Vierjahresrhythmus zu aktualisieren. Die RGSK dienen gemäss Art. 98a BauG der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene. Für die Erarbeitung der RGSK sind grundsätzlich die Regionalkonferenzen zuständig. In Gebieten, die über keine Regionalkonferenz verfügen, erarbeitet der Kanton in Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz und den Planungsregionen das RGSK. Die Einführung der Regionalkonferenz Thun-Oberland West wurde am 13. Juni 2010 vom Volk abgelehnt. Dadurch bleibt die Federführung bei den Planungsregionen. Der Perimeter des RGSK Thun-Oberland West umfasst dabei die Gebiete der drei bestehenden Planungsregionen Kandertal, Obersimmental-Saaneerland und Entwicklungsraum Thun, zusammen Thun Oberland West (TOW). Im Juni 2012 ist das RGSK TOW der 1. Generation in Kraft getreten und vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) als Teilrichtpläne genehmigt worden. Ende 2016 wurde das RGSK der 2. Generation genehmigt. Ziel des RGSK 2021 ist eine Aktualisierung des gültigen RGSK der 2. Generation. Bestandteil sind auch die behördenverbindlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms Verkehr + Siedlung Thun der 4. Generation.

## 1.1 Terminplan und Vorgehen

Die Erarbeitung des RGSK Thun-Oberland West 2025 erfolgt gemäss dem folgenden Terminplan:

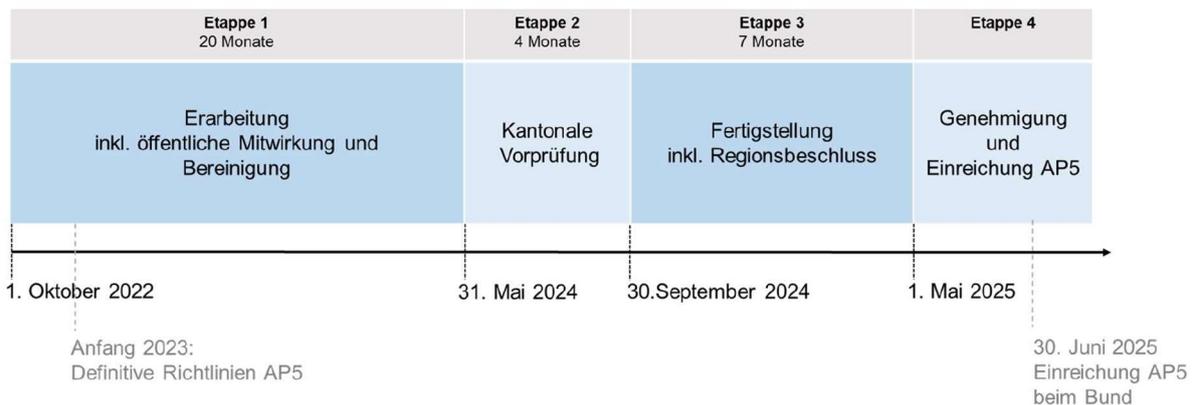


Abbildung 1 Zeitplan Erarbeitung RGSK 2025 und AP 5. Generation (Quelle: Kanton Bern 2023).

## 1.2 Projektorganisation

Die Verabschiedung des RGSK TOW 2025 zuhanden des Kantons erfolgt durch die drei Regionen ERT, KA und OS-SA. Innerhalb des ERT ist eigens die Kommission Wirtschaft für die Verabschiedung der Inhalte zur Agglomeration (Agglomerationsprogramm Thun 5. Generation) zuständig. Die Projektorganisation ist in der Abbildung 1 dargestellt, die Aufgaben und Zuständigkeiten der Projektorganisation sind in der Tabelle 2 dargestellt.

### **Auftraggeberschaft:**

Kanton Bern  
Bau- und Verkehrsdirektion (BVD)  
Direktion für Inneres und Justiz (DIJ)

### **Vertreten durch:**

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)  
Kant. Tiefbauamt, Oberingenieurkreis I (OIK I)  
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)

### **Beschlussfassung in den Regionen erfolgt durch:**

Entwicklungsraum Thun (ERT): DV und GL  
Bereich Agglomeration Thun: Kommission Wirtschaft (ERT)  
Region Kandertal (KA): DV und Vorstand  
Region Obersimmental-Saenenland (OS-SA): DV und GL

### **Lenkungsausschuss (LA):**

Manuela Gebert (Geschäftsführerin ERT)  
Andreas Grünig (Geschäftsführer KA und OSSA)  
Katja Bessire (AÖV)  
Beat Michel (AGR O+R)  
Markus Wyss (TBA-OIK I)  
Susanne Szentkuti (Stadtplanerin Thun)  
Beat Baumann (Stadttingenieur Thun)  
Hansjürg Müller (Leiter Abteilung Sicherheit Steffisburg)  
Elke Bergius (Abteilungsleiterin Hochbau/Planung/Umwelt Spiez)  
Emanuel Buchs (ALPGIS, PL ERT)  
Kim Balmer (ALPGIS, Protokoll ERT)  
Kaja Keller (Panorama AG, Siedlung und Landschaft RGSK)  
Raphael Dettling (Panorama AG, Siedlung und Landschaft RGSK)  
Roman Frick (INFRAS, Verkehr AP+RGSK)  
Raphael Grässli (INFRAS, Verkehr AP+RGSK)

### **Projektmanagement:**

ALPGIS Raumentwicklung GmbH  
Emanuel Buchs (PL)

### **Auftragnehmer Siedlung und Landschaft:**

ALPGIS Raumentwicklung GmbH  
Emanuel Buchs, Kim Balmer

### **Auftragnehmer Verkehr:**

INFRAS  
Roman Frick, Raphael Grässli

Tabelle 1: Projektorganisation: Aufgaben und Zuständigkeiten

Projektorgan	Aufgaben
<b>Beschlussfassung: Regionen KA, OS-SA, ERT</b>	Politisch-strategische Projektbegleitung Inputs, Feedbacks, Beratung Unterstützung bei Mitwirkung Unterstützung bei Bereinigung (politisch) umstrittener Fragen
<b>Lenkungsausschuss (LA)</b>	Operative Führung des Projekts Festlegen methodisch-inhaltliches Vorgehen Festlegen Terminplan und Budget Definition der externen Aufträge Aktive Mitarbeit an der Überarbeitung Analyse, Zielen und Strategie Anpassungen RGSK aufgrund Ergebnisse Mitwirkung Projektcontrolling Festlegung der Projekt-Kommunikation
<b>Projektmanagement</b>	Support des Lenkungsausschusses Organisation von Sitzungen und Workshops Führen der Sitzungsprotokolle Durchführung Projektcontrolling (Projektfortschritte, Führen einer Pendenzenliste, Termine, Budget) Organisation der Mitwirkung Qualitätssicherung Kommunikation nach Innen
<b>Auftragnehmer</b>	Bericht erstellen Massnahmenkatalog erarbeiten Bearbeitung der RGSK-Karte

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

### 1.3 Verbindlichkeit und rechtliche Wirkung

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

- Im Teil I: Das Entwicklungsleitbild (Kapitel 3) und die Teilstrategien (Kapitel 5) sowie die Genehmigungsvermerke
- Im Teil II: Die Massnahmen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Massnahmenblätter in Massnahmenkatalog) sowie die RGSK-Karten und die jeweiligen Genehmigungsvermerke

Im BauG wird das RGSK folgendermassen definiert:

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

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

und Verkehrsentwicklung, die verkehrsintensiven Vorhaben und die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr.

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

## 1.4 Aufbau

Der Aufbau des RGSK TOW 2025 im Überblick:

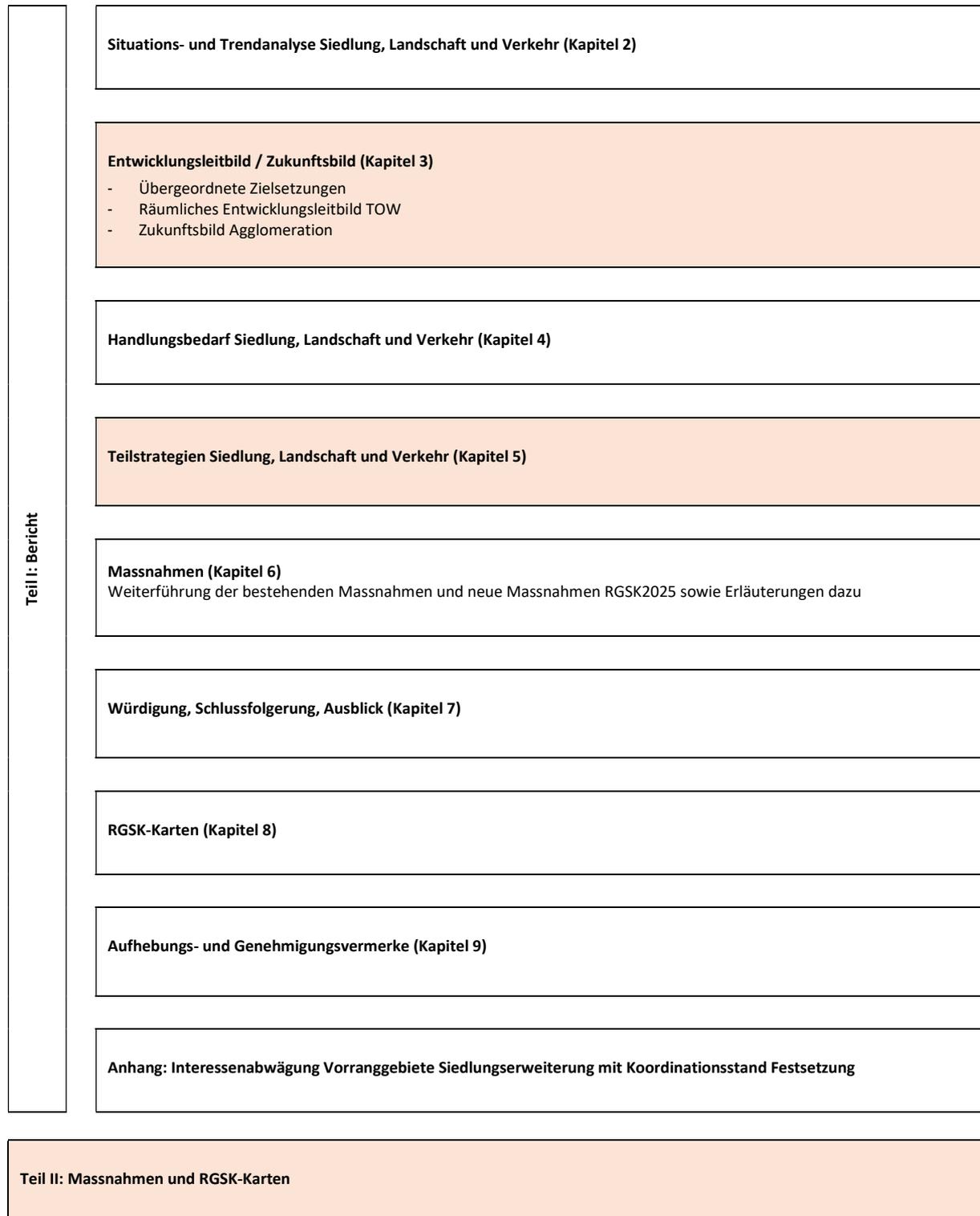


Abbildung 2: Projekt Aufbau und Vorgehen bei der Erarbeitung des RGSK TOW 2025. Die behördenverbindlichen Teile sind rot hinterlegt.

## 1.5 Planungsgebiet

Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept bezieht sich auf das Planungsgebiet der Region Thun-Oberland West. Dieses Gebiet umfasst 50 Gemeinden (ERT: 38 Gemeinden, Obersimmental-Saenenland: 7 Gemeinden, Kandertal: 5 Gemeinden) mit insgesamt rund 165'000 Einwohnern, wobei der grösste Anteil der Bevölkerung (rund 132'000 E.) im Gebiet des Entwicklungsraums Thun lebt (Stand Dezember 2018). Das Planungsgebiet lässt sich entsprechend der folgenden Abbildung 3 in die Teilregionen Agglomeration Thun, Ostamt - Rechte Seeseite, Westamt, Niedersimmental - linke Seeseite und Simmental-Saenenland unterteilen.

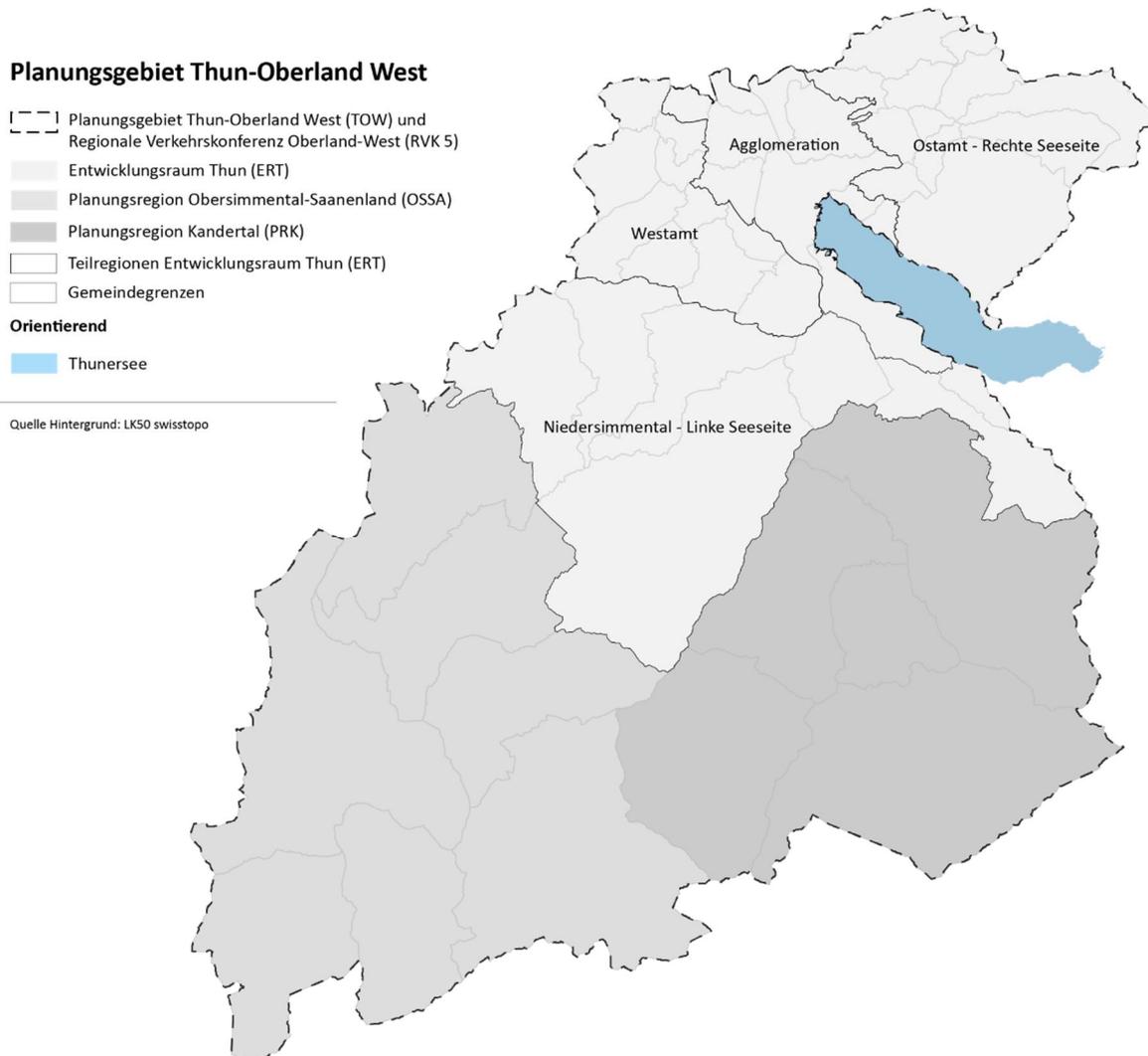


Abbildung 2: Planungsgebiet Thun-Oberland West mit Teilregionen

## 2 Situations- und Trendanalyse

### 2.1 Siedlung

Die statistischen Daten in der Analyse zum Siedlungsteil wurden unverändert aus dem RGSK 2021 übernommen.

#### 2.1.1 Entwicklung Bevölkerungs- und Beschäftigungszahlen

##### Bevölkerungsentwicklung 1997 – 2018

Die Region Thun-Oberland West besteht heute aus 50 Gemeinden und zählte Ende 2018 164'454 Einwohnerinnen und Einwohner (BFS, ESPOP Stand 31.12.2018). Die Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saenenland steuern dazu je etwas mehr als 16'000 Einwohner, der Entwicklungsraum Thun fast 132'000 Einwohner bei. Insgesamt hat die Bevölkerungszahl der Gesamtregion seit 1997 um + 9% zugenommen.

Die Bevölkerungsentwicklung innerhalb der Region Thun-Oberland West ist in den Jahren 1997 bis 2012 unterschiedlich verlaufen. Seit 1997 hat die ständige Wohnbevölkerung im Entwicklungsraum Thun aufgrund von deutlich positiven Wanderungssaldi um etwa + 11.6% zugenommen. Im Kandertal konnte die Bevölkerungszahl mit + 2.7% leicht erhöht werden. Hingegen ging die Bevölkerungszahl im Obersimmental-Saenenland um - 2.9% zurück, wobei die Veränderung zwischen 2007 und 2012 leicht positiv war.

Tabelle 2: Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 / 2018 Region Thun-Oberland West. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 1.1.1997, 1.1.2007, 31.12.2012 und 31.12.2018

Teilregion	Bevölkerung 1.1.97	Bevölkerung 1.1.07	Bevölkerung 31.12.2012	Bevölkerung 31.12.2018	Veränderung 1997-2018
Entwicklungsraum Thun (38 Gemeinden)	118'161	124'504	128'619	131'842	+ 11.6%
Kandertal (5 Gemeinden)	15'592	15'657	15'688	16'024	+ 2.7%
Obersimmental-Saenenland (7 Gemeinden)	17'069	16'551	16'697	16'588	- 2.9%
<b>Thun-Oberland West (51 Gemeinden)</b>	<b>150'822</b>	<b>156'712</b>	<b>161'004</b>	<b>164'454</b>	<b>+ 9%</b>

Auch innerhalb des Entwicklungsraums Thun haben sich die Bevölkerungszahlen unterschiedlich entwickelt. Die teilregionalen Bevölkerungsveränderungen von 1997 bis 2018 sehen wie folgt aus:

- Die Agglomeration Thun, bestehend aus 10 Gemeinden mit fast 96'000 Einwohnern, verzeichnete eine Zunahme um 13%.
- Auch die Gemeinden der linken Seeseite (+ 22.8%) und der rechten Seeseite (+ 7.6%) und das Westamt (+ 8.7%) verzeichneten einen Bevölkerungszuwachs.
- Mit einem geringeren Bevölkerungswachstum oder gar mit Abwanderungstendenzen sahen sich dagegen lange die Teilregionen Niedersimmental (- 0.2%) und Ostamt (- 0.6%) konfrontiert. Seit 2012 konnten jedoch beide Teilregionen wieder ein kleines Bevölkerungswachstum verzeichnen.

Tabelle 3: Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 / 2018 Entwicklungsraum Thun und Veränderung in den Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 1.1.1997, 1.1.2007, 31.12.2012 und 31.12.2018.

Entwicklungsraum Thun Teilregionen	Bevölkerung 1.1.97	Bevölkerung 1.1.07	Bevölkerung 31.12.12	Bevölkerung 31.12.18	Veränderung 1997-2018
<b>Agglomeration</b> Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf, Uttigen	86'787	92'705	96'034	98'115	<b>+ 13%</b> <b>(+ 11'328)</b>

<b>Westamt</b> Amsoldingen, Blumenstein, Burgistein, Forst-Längenbühl, Gurzelen, Stocken-Höfen, Pohlern, Reutigen, Uebeschi, Wattenwil	10'096	10'373	10'470	10'970	+ 8.7% (+ 874)
<b>Rechte Seeseite (ohne Hilterfingen und Oberhofen)</b> Heiligenschwendi, Homberg, Horrenbach-Buchen, Sigriswil, Teuffenthal	6'238	6'290	6'541	6'704	+ 7.6% (+ 466)
<b>Niedersimmental / InnertPort</b> Därstetten, Diemtigen, Erlenbach, Oberwil	5'713	5'546	5'488	5'653	- 0.2% (- 60)
<b>Linke Seeseite (ohne Spiez)</b> Aeschi, Krattigen, Wimmis	4'790	5'185	5'622	5'886	+ 22.8% (+ 1096)
<b>Ostamt</b> Buchholterberg, Eriz, Fahrni, Ober-, Unterlangenegg, Wachseldorn	4'537	4'405	4'464	4'514	- 0.6% (- 23)

Die Veränderungen der Wohnbevölkerung 1997 bis 2018 in der Gesamtregion, in den drei Teilregionen und in der Agglomeration Thun sind in der folgenden Abbildung 3 dargestellt.

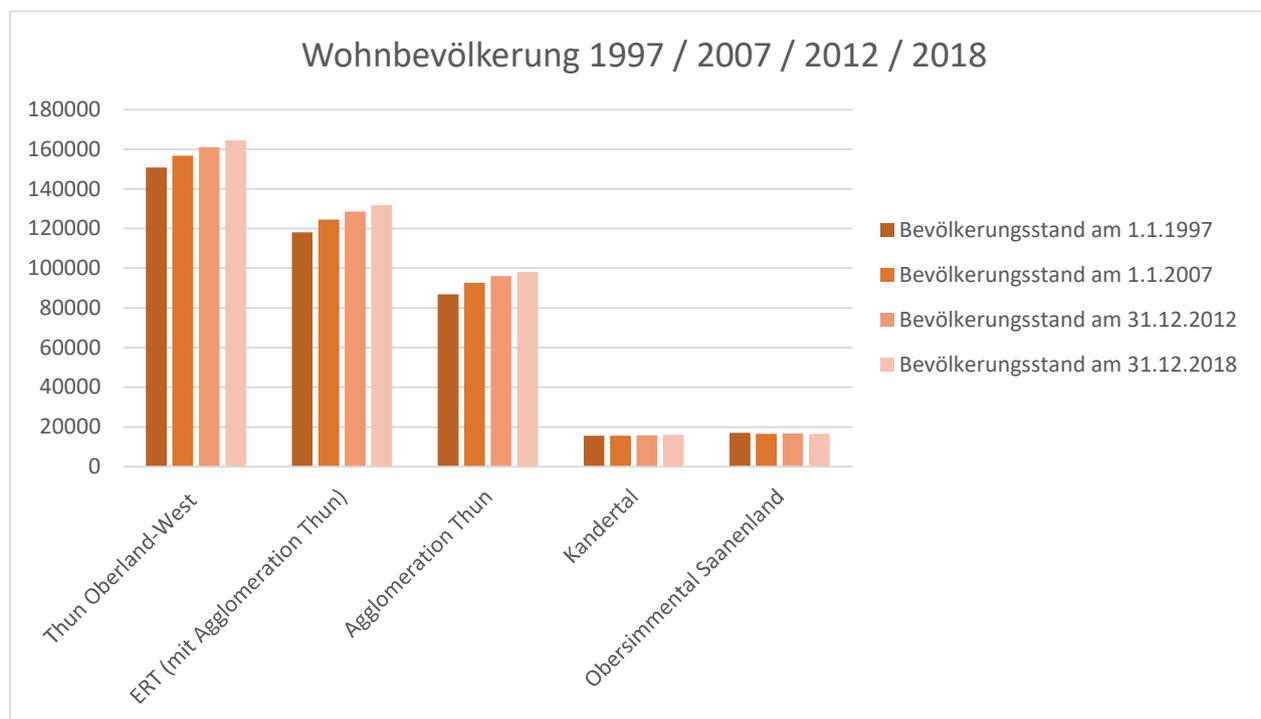


Abbildung 3: Säulendiagramm Bevölkerungsentwicklung 1997 / 2007 / 2012 / 2018.

### Entwicklung Erwerbstätige und Beschäftigte 1995 – 2017

Die Region Thun-Oberland West verfügte im Jahr 2012 total über 60'602 Beschäftigte nach Vollzeitäquivalenten in allen drei Wirtschaftssektoren. Während in den Jahren zwischen 1995 und 2005 in allen Teilregionen ein Rückgang der Beschäftigten zu beobachten war, steigt die Anzahl der Beschäftigten seit 2005 in allen Regionen stark. Im Zeitraum zwischen 1995 und 2017 verzeichneten deshalb alle drei Regionen wie auch die Agglomeration Thun eine Zunahme der Beschäftigten um zwischen 4% und 13.9%.

Tabelle 4: Beschäftigte nach Vollzeitäquivalenten und deren Veränderungen in allen Sektoren 1995, 2005, 2012 und 2017 in den Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT)

Region / Teilregion	Beschäftigte (VZÄ) 1995	Beschäftigte (VZÄ) 2005	Beschäftigte (VZÄ) 2012	Beschäftigte (VZÄ) 2017	Veränderung 1995-2017
Agglomeration	32'423	32'324	36'321	36'927	+ 13.9% (+ 4'504)
Entwicklungsraum Thun (mit Agglomeration Thun)	42'039	40'789	44'852	45'778	+ 8.9% (+ 3'739)
Kandertal	6'290	5'795	6'429	6'544	+ 4% (+ 254)
Obersimmental-Saaneland	8'418	7'703	9'321	9'214	+ 9.5% (+ 796)
Thun-Oberland West	56'747	54'287	60'602	61'535	+ 8.4% (+ 4'788)

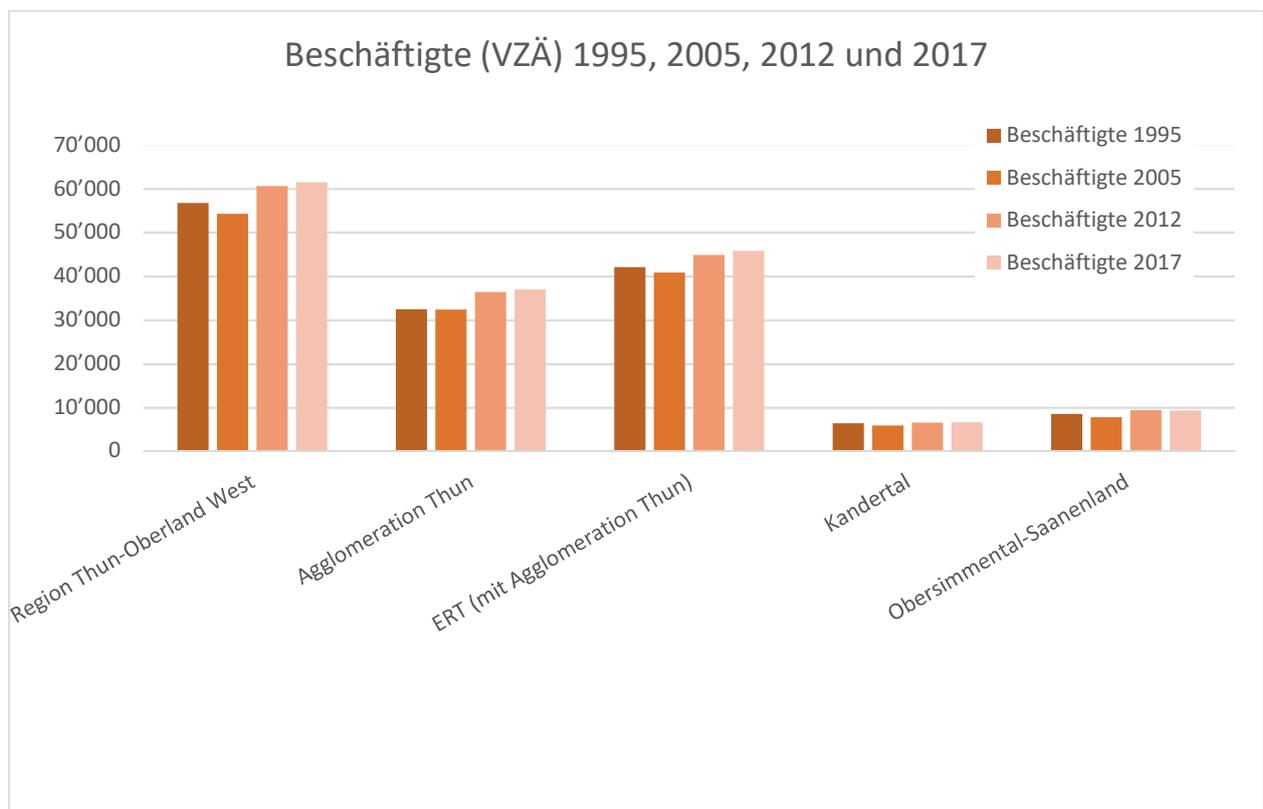


Abbildung 4: Säulendiagramm Beschäftigte 1995, 2005, 2012 und 2017 nach Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT).

### Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren im ganzen Perimeter und in den Planungsregionen

Für die Region Thun-Oberland West ist der **1. Sektor** 'Landwirtschaft' nach wie vor wichtig. Zwar gab es 2017 nur noch total 2354 Landwirtschaftsbetriebe im TOW, das ist noch etwa ein Drittel der Betriebe im Vergleich mit 1995 (7077 Betriebe im TOW) (Strukturdatenerhebung des Bundes 2019). Trotzdem ist der Rückgang im 1. Sektor nicht gleich stark, wie in anderen, weniger ländlich geprägten Regionen.

Auch die Anzahl der Beschäftigten im **2. Sektor** 'Gewerbe und Industrie' ist in Thun-Oberland West leicht gesunken (- 0.9%) und auch der Anteil an den VZÄ ist rückläufig (von 30.4% im Jahr 1995 auf 27.8% im Jahr 2017). Zwar konnte in den Planungsregionen Kandertal und Obersimmental-Saaneland gar eine leichte Zunahme im 2. Sektor verzeichnet werden, was ein erfreuliches Zeichen ist. Trotzdem befindet sich TOW als Gesamtregion in einer ähnlichen Situation wie viele andere, die Sektoren 1 und 2 sind rückläufig, währenddem der 3. Sektor wächst. Als beeinflussender Faktor für den Rückgang von Arbeitsplätzen im 2. Sektor sind die immer noch zunehmende Automatisierung und die Verlagerung von Arbeitsstellen ins günstigere Ausland zu nennen.

Der Anteil des **3. Sektors** 'Dienstleistungen' an der Gesamtbeschäftigungszahl stieg für den gesamten Perimeter Thun-Oberland West von bereits hohen 57.1% im Jahr 1995 auf 65.3% im Jahr 2017. Die Beschäftigtenzahlen haben im Entwicklungsraum Thun und im Kandertal stark zugenommen, im Obersimmental-Saenenland hingegen ist die Zahl seit 2012 leicht rückläufig und nähert sich 2017 bereits wieder dem Wert von 1995, obwohl zwischen 1997 und 2012 ein Wachstum von 17.3% im 3. Sektor verzeichnet wurde.

Im **Entwicklungsraum Thun** arbeiteten im Jahr 2017 (1995) 2'353 (4'046) Personen (VZÄ), das sind noch 5.1% (9.6%) der Beschäftigten (VZÄ) in der Landwirtschaft, 27.9% (32.7) in Gewerbe und Industrie und 67.0% (57.7%) in der Dienstleistungsbranche. Seit 1995 ist ein kontinuierlicher und klarer Rückgang in den Sektoren 1 und 2 zu verzeichnen. Dafür hat der 3. Sektor zugelegt.

In der **Region Kandertal** waren im Jahr 2017 (1995) 12.3% (19.6%) der Beschäftigten in der Landwirtschaft, 32.8% (31%) in Gewerbe und Industrie und 54.9% (49.5%) in der Dienstleistungsbranche tätig. Es ist ein klarer Rückgang im Sektor 1 zu verzeichnen und ein Zuwachs in den Sektoren 2 und 3.

In der **Region Obersimmental-Saenenland** arbeiteten anteilmässig im Jahr 2017 (1995) 15.1% (21.4%) der Beschäftigten in der Landwirtschaft, 24.7% (18.6%) in Gewerbe und Industrie und 60.3% (60.1%) in der Dienstleistungsbranche. Es ist ein klarer Rückgang im Sektor 1 zu verzeichnen, dafür haben der Sektor 2 stark und der Sektor 3 leicht zugelegt.

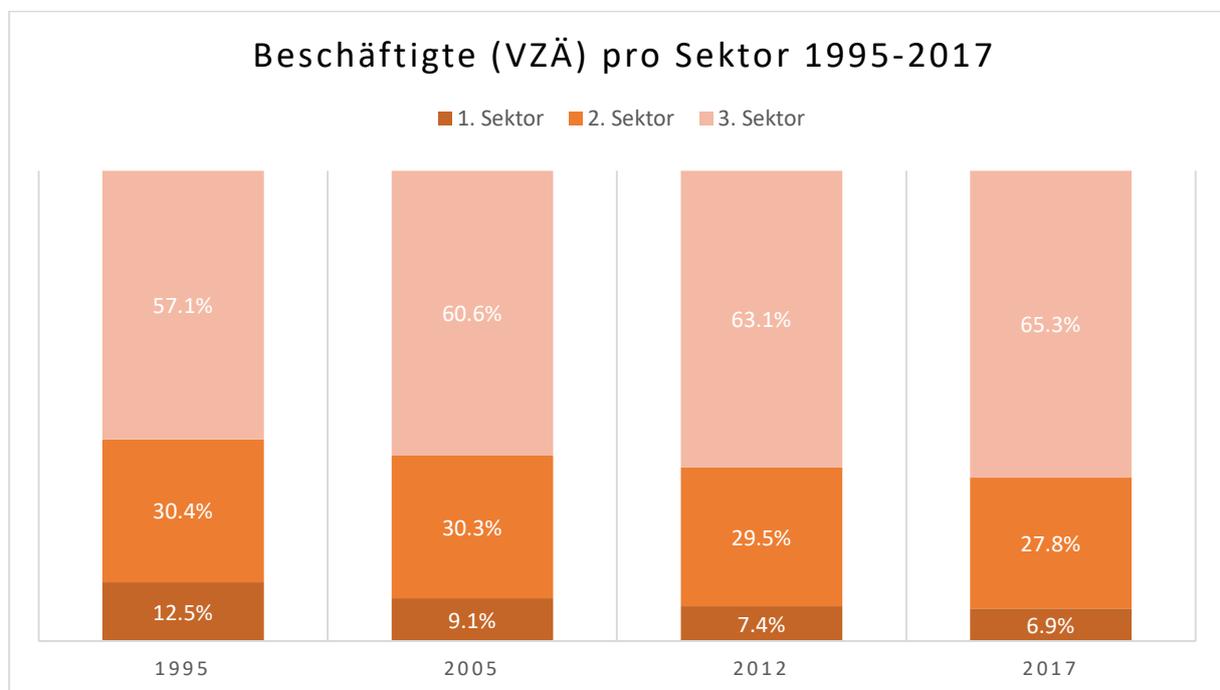


Abbildung 5: Säulendiagramm Anteil Beschäftigte nach Sektoren 1995, 2005, und 2012 und 2017. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT).

### 2.1.2 Baulandreserven und Verdichtungspotenzial

Der Kanton Bern hat 2018/2019 in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die unbebauten Bauzonen erhoben. Gemäss der Erhebung sind im Perimeter Thun-Oberland West am 1. Mai 2019 insgesamt noch knapp 267 ha unbebaute Baulandreserven vorhanden gewesen. Davon lagen 204 ha in Wohn-, Misch- und Kernzonen und knapp 63 ha Arbeitszonen. Der grösste Anteil der Reserven befand sich in der Agglomeration Thun.

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

Die Reserven im Bestand wurden durch den Kanton automatisiert erhoben. Die Tabelle 5 zeigt die grossen Potentiale zur Verdichtung im Bestand. Jedoch müssen die Flächenangaben – insbesondere die Innenreserven in überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen – teilweise relativiert werden. Durch die automatische rechnerische Ermittlung sind in den Flächen auch Gebiete enthalten, die für eine Verdichtung nicht oder nur beschränkt in Frage kommen (z.B. Strukturgebiete, Einfamilienhauszonen etc.). Deshalb sind die Angaben durch die

Gemeinden im Rahmen ihrer Planungen zu verifizieren. Eine substanzielle Verdichtung im Bestand wird vorwiegend in den grösseren Umstrukturierungsgebieten möglich sein. In Gemeinden, die den Dichterichtwert gemäss kantonalem Richtplan nicht erreichen, wird ein Drittel der Reserven im Bestand vom theoretischen Baulandbedarf Wohnen abgezogen.

Tabelle 5: Unbebaute und Innenreserven TOW (Datenstand: 1. Mai 2019, Quelle Daten: AGR und BFS 2018).

	ERT (ohne Agglomeration)	Agglomeration Thun	Kandertal	Obersimmental-Saenenland	Total TOW
<b>Unbebaute Reserven Total (ha)</b>	<b>52.46</b>	<b>120.38</b>	<b>31.47</b>	<b>62.51</b>	<b>266.82</b>
Davon unbebaute Wohn-, Misch- und Kernzonen (ha)	45.23	80.36	27.03	51.51	204.14
Davon unbebaute Arbeitszonen (ha)	7.22	40.03	4.44	11.0	62.69
<b>Innenreserven überbaute Wohn-, Misch und Kernzonen (ha)</b>	<b>93.96</b>	<b>248.00</b>	<b>43.95</b>	<b>85.26</b>	<b>471.18</b>

### 2.1.3 Verkehrsintensive Standorte von regionaler Bedeutung

Bei verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) handelt es sich um Bauten und Anlagen, die aufgrund des von ihnen induzierten Verkehrs erhebliche Auswirkungen auf Raum, Umwelt und die Verkehrsqualität haben (vgl. RPG Art. 8). Für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist die optimale Lage von verkehrsintensiven Vorhaben wichtig. Der kantonale Richtplan 2030 verlangt, dass solche Standorte möglichst zentral liegen und optimal erschlossen sein müssen. Die zu berücksichtigenden Planungsgrundsätze legt er im Massnahmenblatt B\_01 fest. Der Kanton, die Regionen und die Gemeinden stimmen bei der Dimensionierung der Vorhaben gemeinsam die Ziele der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und die Umweltziele (Lärm, Lufthygiene) aufeinander ab und schaffen die Voraussetzungen, um ViV an wichtigen kantonalen und regionalen Standorten anzusiedeln oder sie an geänderte Bedürfnisse anzupassen. Die Kapazität des Verkehrssystems ist massgebend.

Voraussetzung für die Bewilligung von ViV ist eine Standortfestsetzung entweder im kantonalen Richtplan (Vorhaben > 5'000 Fahrten/Tag) oder im RGSK (Vorhaben 2'000 bis 5'000 Fahrten/Tag). Im AP 2 bzw. RGSK 2012 wurden die verkehrsintensiven Standorte in der Region TOW festgelegt. Das Gesamtfahrtenkontingent gemäss Fahrleistungsmodell von 2005 (45'000 PW-km/Tag) wurde damals auf drei ViV-Standorte aufgeteilt. Diese sind:

- Thun Innenstadt
- Thun Süd
- Zentrum Spiez

In der Zwischenzeit wurden die Bundesgesetzgebung (RPG Art. 8) und die kantonalen Bestimmungen angepasst. Die Fahrleistungsmodelle und damit die Fahrtenkontingente wurden aufgehoben. Aufgrund der neuen Vorgaben sind die ViV-Standorte im AP 4 bzw. im RGSK 2021 zu überprüfen. Dies gilt insbesondere für Vorhaben, die aufgrund von altrechtlichen Baubewilligungen mehr als 2'000 Fahrten pro Tag erlauben. In der Region TOW betrifft dies folgende Standorte:

- Strättligenmarkt Thun
- Megastore Heimberg
- Spital Thun

### 2.1.4 ESP-Standorte

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

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

Der Entwicklungsschwerpunkt Uetendorf wurde aus dem kantonalen ESP-Programm entlassen, da er weitgehend realisiert ist. Die Entwicklungen in der Agglomeration konzentrieren sich in den nächsten Jahren vor allem auf den Raum Thun Nord / Steffisburg, wo in den ESP Thun Nord und Steffisburg Bahnhof in den nächsten Jahren grössere Entwicklungsschritte geplant sind. Mit der Inbetriebnahme des Bypasses und der Aufnahme der S-

Bahnhaltestelle Thun Nord in den STEP AS 2035 sind die Weichen für eine nachhaltige Entwicklung im ESP Thun Nord gestellt.

Ein weiterer Fokus liegt auf dem ESP Thun Bahnhof, der parallel zur laufenden Ortsplanung der Stadt Thun planerisch weiterentwickelt wird. Mit der Plattform ESP Bahnhof Thun liegt ein Planungs- und Koordinationsinstrument vor, dass die gezielte und abgestimmte Weiterentwicklung des ESP Bahnhof Thun sicherstellt.

## 2.1.5 Zukünftige Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung (Referenzzustand)

### Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2030

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

Tabelle 6: Massgebende Bevölkerungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan 2030. Quelle: Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, RRB 1032/2015 vom 2.9.2015

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

Tabelle 7: Bevölkerungsentwicklung 2012-2030 Region Thun-Oberland West nach Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2012, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030

Bevölkerung	Ausgangslage 31.12.2012	Zwischenstand 31.12.2018	Referenzzustand 2030	Veränderung absolut 2012-2030	Veränderung prozentual 2012-2030
Agglomeration Thun	96'034	98'115	106'368	+ 10'334	+ 10.8%
Entwicklungsraum Thun (inkl. Agglomeration)	128'619	131'842	140'394	+ 11'775	+ 9.2%
Kandertal	15'688	16'024	16'891	+ 1'203	+ 7.7%
Obersimmental-Saanenland	16'697	16'588	17'958	+ 1'261	+ 7.6%
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>161'004</b>	<b>164'454</b>	<b>175'243</b>	<b>+ 14'239</b>	<b>+ 8.8%</b>

Daraus wird ersichtlich, dass für die Gesamtregion zwischen 2012 und 2030 ein Bevölkerungswachstum von + 8.8% erwartet wird. Dies entspricht etwa dem gesamtkantonalen Wachstum von 9% aus dem kantonalen Richtplan 2030 resp. dem für den Kanton Bern errechneten Bevölkerungsszenario hoch des BFS aus dem Jahr 2011.

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

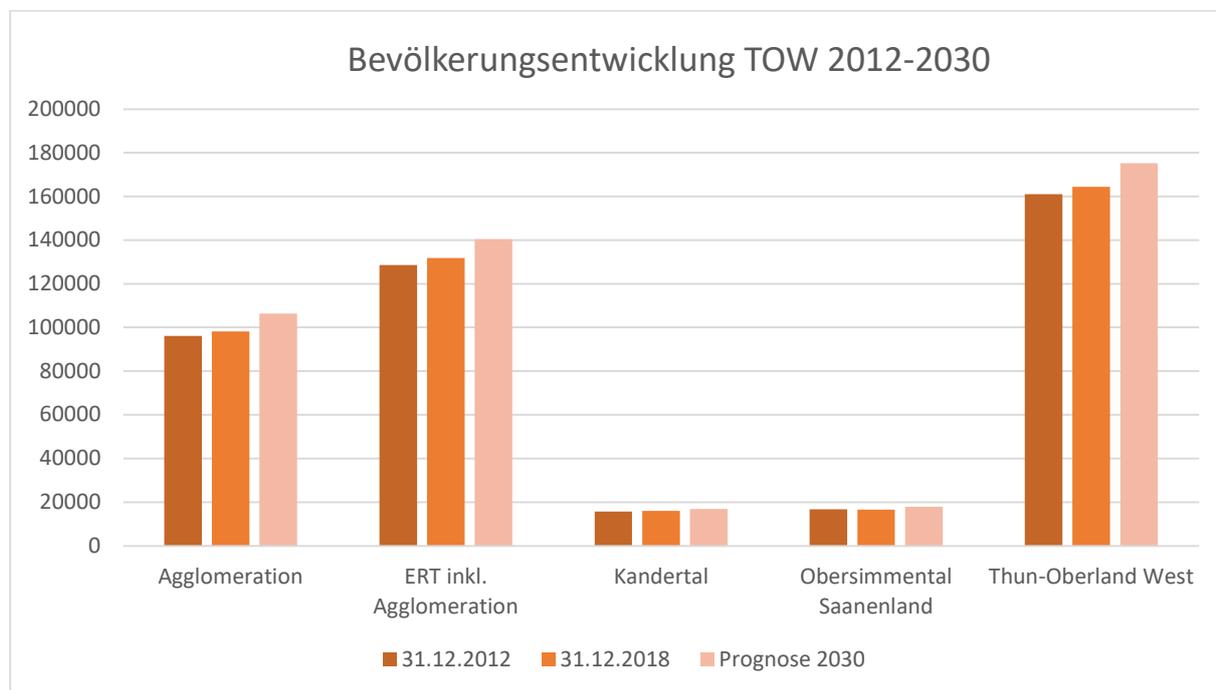


Abbildung 6: Wohnbevölkerung 2012 und Prognose 2030. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2018, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030

### Beschäftigtenentwicklung 2012 – 2030

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

Die grösste Zunahme der Beschäftigten wird in der Agglomeration Thun erwartet (+ 3'923 VZÄ, was etwa 75% der Gesamtwachstums der Region TOW entspricht). Im übrigen Perimeter des Entwicklungsraums Thun steigt die Anzahl der Beschäftigten um 203, im Kandertal um 495 und in der Region Obersimmental-Saanenland um 708 Vollzeitäquivalente. Zur Orientierung wurden in Abbildung 7 auch die Beschäftigtenzahlen vom 31.12.2017 abgebildet.

Tabelle 8: Beschäftigte in VZÄ 2012, 2017 und als Prognose 2030. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 012 und kantonaler Richtplan 2030

Beschäftigte (VZÄ)	Ausgangslage 2012	Zwischenstand 2017	Prognose2030	Prognose Veränderung absolut 2012-2030	Prognose Veränderung prozentual 2012-2030
Agglomeration Thun	36'321	36'927	40'244	+ 3'923	+ 10.8%
Entwicklungsraum Thun (inkl. Agglomeration)	44'852	45'778	48'978	+ 4'126	+ 9.2%
Kandertal	6'429	6'544	6'924	+ 495	+ 7.7%
Obersimmental-Saanenland	9'321	9'214	10'029	+ 708	+ 7.6%
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>60'602</b>	<b>61'535</b>	<b>65'931</b>	<b>+ 5'329</b>	<b>+ 8.8%</b>



Abbildung 7: Beschäftigte 2012 und Prognose 2030. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 012 Stand 31.12.2017 und kantonaler Richtplan 2030

### 2.1.6 Siedlungsentwicklung bis 2030

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

Als Ausgangslage für die Berechnung des theoretischen Baulandbedarfs dienen demnach die unterschiedlichen Wachstumsziele resp. Prognosen und Dichterichtwerte (Raumnutzerdichte) der sechs Raumtypen (vgl. Tabelle 9).

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

Tabelle 9: Theoretischer Wohnbaulandbedarf basierend auf den Zahlen aus dem Jahr 2019 (Datengrundlage: AGR 2020). Hinweis: In dieser Datengrundlage wurden Schwendibach und Zwieselberg noch als eigenständige Gemeinden gerechnet.

Raumtyp	Anzahl Gemeinden TOW	Bevölkerungs-entwicklung	Richtwert Dichte	Zusätzliche Raumnutzer in 15 Jahren	Theoretischer Wohnbaulandbedarf nächste 15 Jahre
Zentren 1. und 2. Stufe (Z)	1	+ 12 %	158 RN/ha	6'913	46.6 ha
Urbane Kerngebiete der Agglomerationen (UK)	3	+ 11 %	85 RN/ha	4'015	53.2 ha
Zentren 3. ausserhalb des urbanen Kerngebiets und Zentren 4. Stufe in Agglomerationsgürtel und Entwicklungssachse (Z34)	5	+ 10 %	57 RN/ha	2'682	42.8 ha
Agglomerationsgürtel und Entwicklungssachsen (AE) und regionale Tourismuszentren (Z34T)	8	+ 8 %	53 RN/ha	2'356	44.6 ha
Zentrumsnahe ländliche Gebiete (ZL)	22	+ 4 %	39 RN/ha	1'422	36 ha
Hügel- und Berggebiete (HB)	13	+ 2 %	34 RN/ha	222	6.5 ha
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>52</b>			<b>17'610</b>	<b>229.7 ha</b>

Für die gesamte Region Thun-Oberland West hat der Kanton Bern aus den Zahlen 2019 ein Wachstum um 17'610 Raumnutzer<sup>1</sup> in den nächsten 15 Jahren berechnet. Geteilt durch die entsprechenden Dichtewerte pro Raumtyp ergibt sich so ein theoretischer Wohnbaulandbedarf von insgesamt 229.7 ha. Diese Berechnung ist eine Modellrechnung und hat lediglich hinweisenden Charakter. Für die tatsächliche Berechnung des Wohnbaulandbedarfs bei Ortsplanungsrevisionen in Gemeinden werden die entsprechenden Werte zum entsprechenden Zeitpunkt mit den aktuellen Zahlen berechnet.

Der grösste Teil des erwarteten Siedlungswachstums, nämlich 170.9 ha wird im Entwicklungsraum Thun prognostiziert, davon 131.7 ha alleine in der Agglomeration Thun. Für die beiden Regionen Kandertal und Obersimmental-Saanenland wird ein theoretischer Wohnbaulandbedarf von 29.5 ha resp. 34.6 ha berechnet.

*Tabelle 10: Theoretischer Wohnbaulandbedarf in 15 Jahren in der Region Thun-Oberland West nach Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2019, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030. Hinweis: In dieser Berechnung ist Schwendibach noch nicht Teil der Agglomeration, da die Gemeinde erst später mit der Gemeinde Steffisburg fusioniert hat.*

Region / Teilregion	Zusätzliche Raumnutzer in 15 Jahren	Theoretischer Wohnbaulandbedarf nächste 15 Jahre
Agglomeration Thun	12'577	131.7ha
Entwicklungsraum Thun (inkl. Agglomeration)	14'195	170.9 ha
Kandertal	1'552	29.5 ha
Obersimmental-Saanenland	1'862	34.6 ha
<b>Thun-Oberland West</b>	<b>17'609</b>	<b>235 ha</b>

## 2.2 Verkehr

### 2.2.1 Analyse Ist-Zustand

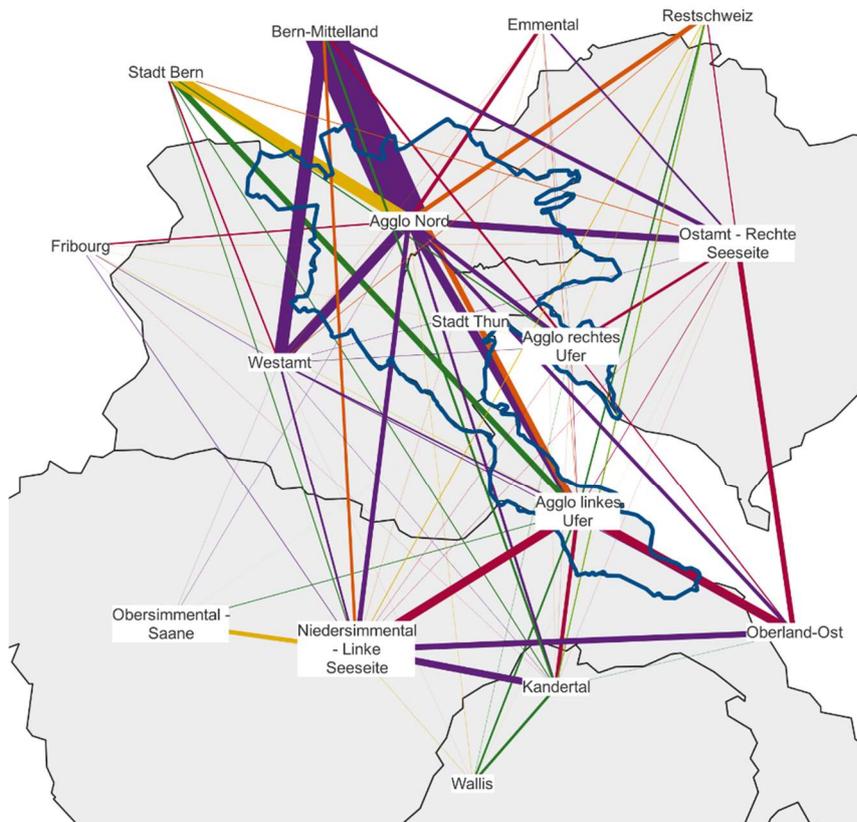
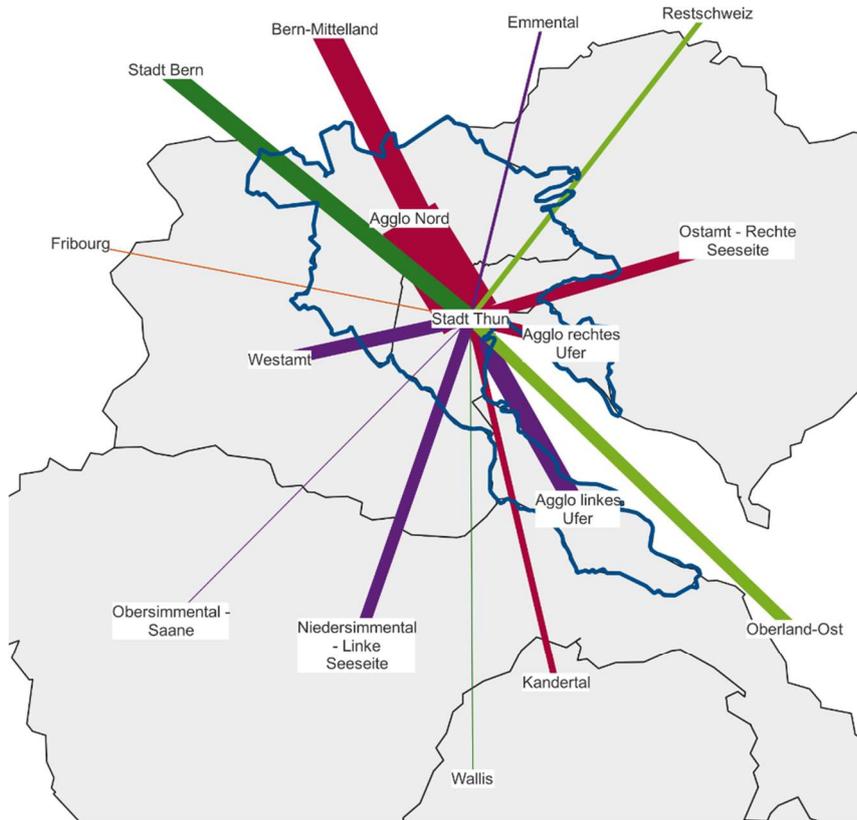
Gegenüber dem letzten RGSK Bericht liegen im Verkehr ausserhalb des Agglomerationsperimeters insbesondere neue Grundlagen aus dem Gesamtverkehrsmodell, Strassenverkehrsbelastungen sowie zur ÖV-Nachfrage vor. Im Folgenden werden diese drei Grundlagen kurz erläutert. Weitere Analysen wurden mit Schwerpunkt Agglomerationsraum durchgeführt und sind im Hauptbericht AP 5 dargestellt.

### Verkehrsbeziehungen

In Abbildung 8 ist die aktuelle Situation bezüglich Verkehrsbeziehungen sowie deren ÖV-Anteile dargestellt. In der oberen Darstellung sind die Verkehrsströme mit Start/Ziel in der Stadt Thun abgebildet, in der unteren Darstellung jene zwischen den benachbarten Agglomerations- und RGSK-Teilgebieten. Die stärksten Verkehrsbeziehungen bestehen auf den Relationen Stadt Thun – Agglo Nord und Agglo Nord – Bern-Mittelland. Auch zwischen der Stadt Thun und der Stadt Bern bzw. der Region Bern-Mittelland ist eine hohe Nachfrage vorhanden.

Mit Ausnahme der Relation Stadt Thun – Stadt Bern (ÖV-Anteil: 69%) sowie Linkes Seeufer (Spiez) – Stadt Bern haben die Nachfragerelationen teilweise sehr tiefe ÖV-Anteile von 10-15%. Wenig überraschend sind die ÖV-Anteile v.a. auf den Bahnachsen Richtung Wallis, Bern und Interlaken am höchsten. Selbst auf radialen Beziehungen in die Stadt Thun sind die ÖV-Anteile noch auf tiefem Niveau. Vom linken Thunerseeufer, dem Westamt und dem Niedersimmental liegen die Anteile bei unter 10%.

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



**Aggloprogramm Thun**  
**5. Generation**  
 Wunschlينien + ÖV-Anteile  
 DWV 2019

**Wunschlينien**

- 25'000 Personen/Richtung
- 10'000 Personen/Richtung
- 2'500 Personen/Richtung
- 1'000 Personen/Richtung

**ÖV-Anteile**

- > 50%
- > 40%
- > 30%
- > 20%
- > 10%
- ≤ 10%

Datengrundlagen  
 Wunschlينien: GVM BE  
 Zustand: Basisjahr 2019  
 Wunschlينien: Summe Velo, PW und ÖV  
 ÖV-Anteile: Anteile ÖV an Summe PW+ÖV

Datum: 26.05.2023



Abbildung 8: Verkehrsbeziehungen (Wunschlينien) und ÖV-Anteil 2019, radial (oben) und tangential (unten)

## Öffentlicher Verkehr

Die nachfolgende Grafik zeigt die Nachfrageentwicklung im **gesamten Bahnverkehr** (d.h. Fern- und Regionalverkehr zusammen). Der Fernverkehr im Umfeld der Agglomeration Thun ist auch stark vom Freizeitverkehr geprägt und erholte sich daher nach der Corona-Pandemie etwas schneller als klassische Pendlerstrecken. So lag beispielsweise die Nachfrage im Fernverkehr zwischen Spiez und dem Wallis im Gesamtjahr 2022 nur gerade 3% unter dem Jahr 2019, nach Spiez 4% unter dem Jahr 2019. Demgegenüber verläuft die Erholung der Bahnnachfrage im Aaretal langsamer (-18%).

DWV (max. Querschnitt), indiziert (2008 = 100%)

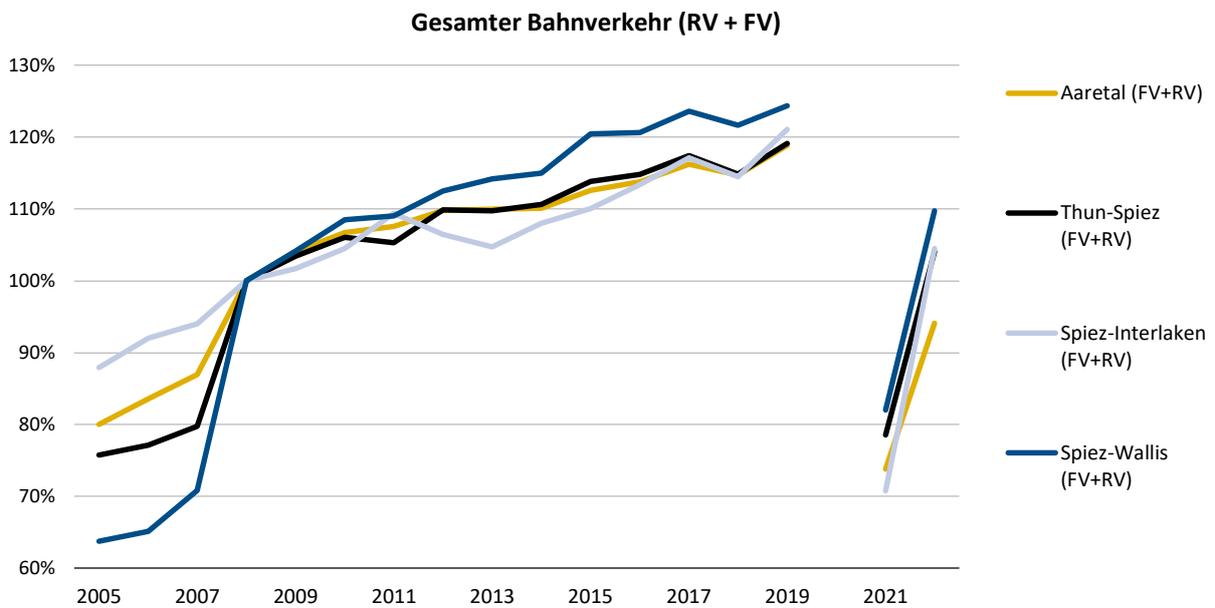


Abbildung 9: Nachfrageentwicklung Bahn-Gesamtverkehr (Fern- und Regionalverkehr, stärkste Abschnitte), Datenquelle: BLS AG/SBB AG (Anpassung Datenerhebungsmethodik im Jahr 2018).

Die Nachfrageentwicklung im **Bahn-Regionalverkehr** zeigt die folgende Abbildung 10. Zwischen 2008 und 2018 hat die Nachfrage über alle BLS-Linien um mehr als 40 % zugenommen (jeweils stärkere Querschnitte nahe am Bahnhof Thun). Das ist deutlich mehr als auf den Buslinien im selben Zeitraum. In den vergangenen Jahren ist die Nachfrageentwicklung stark von der COVID19-Pandemie geprägt. Bereits 2018 stagnierte das Wachstum, in einzelnen Korridoren nahm die Nachfrage gar leicht ab. Nach dem sprunghaften Einbruch im Jahr 2020 (nicht dargestellt), erholt sich der Regionalverkehr stetig und dürfte 2023 wieder das Vorkrisenniveau erreichen oder gar übertreffen.

In absoluten Mengen und auch bezüglich der Dynamik mit Abstand die wichtigste Linie ist die Aaretallinie (mit S1 und RE Lötschberger zusammen). Hier überlagert sich der Ausflugsverkehr in Gegenlastrichtung mit dem Arbeitsverkehr. Von den anderen Korridoren ist die Nachfrage zwischen Spiez und Frutigen ebenfalls stetig gestiegen. Hingegen sind auf den Achsen Richtung Konolfingen und Simmental in den letzten Jahren stagnierende Tendenzen zu beobachten, jüngst auch in Richtung Gürbetal. In Richtung Konolfingen (Querschnitt Steffisburg-Schwäbis) ist der Rückgang u.a. auf die Busangebotsausweitung der STI zurückzuführen. In den anderen Korridoren (v.a. Simmental) eher auf die unterdurchschnittliche Bevölkerungsentwicklung.

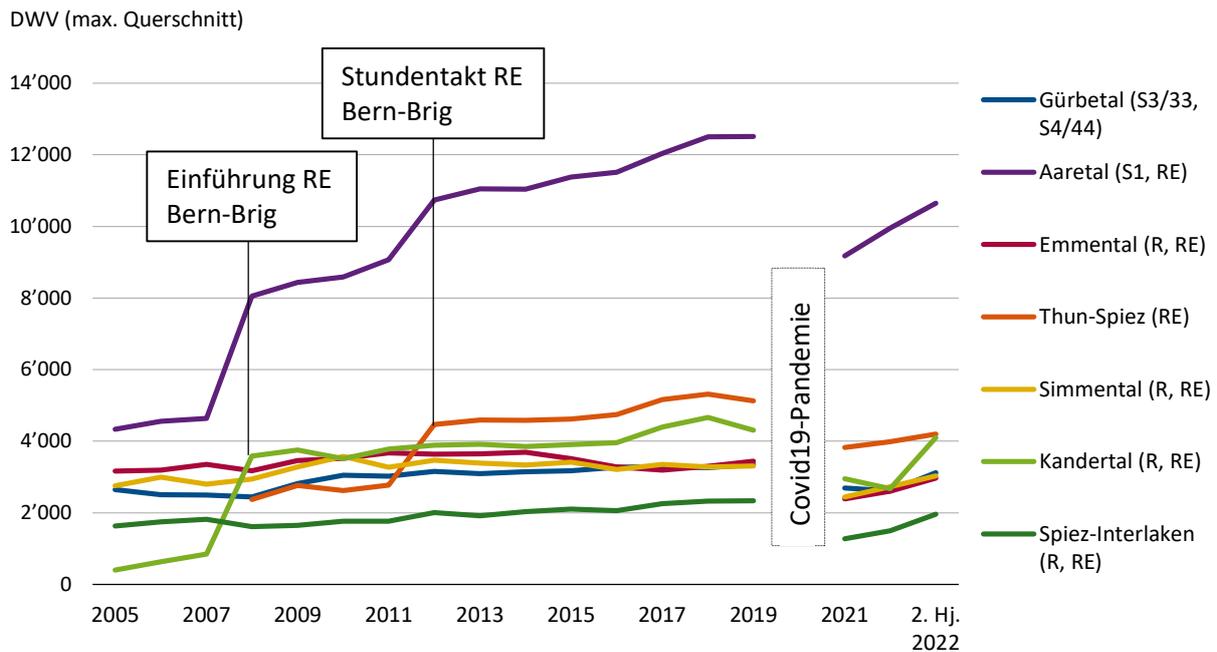


Abbildung 10: Nachfrageentwicklung Bahn-Regionalverkehr BLS 2005-2022 (exkl. 2020), 2022 als Halbjahreszahlen enthalten, Datenquelle: BLS AG (jeweils stärkste Querschnitte nahe am Bahnhof Thun)

Auf den **Buslinien** der Agglomeration Thun hat die Anzahl Fahrgäste im Zeitraum von 2005 bis 2023 zugenommen (vgl. Abbildung 12). Auf den städtischen Linien (Linien 1 bis 6) verkehren rund 3.1 Mio. Fahrgäste mehr als vor achtzehn Jahren, was einer Zunahme von 37% entspricht. Auf den Regionallinien sind es 1.0 Mio. zusätzliche Fahrgäste (+33%). Als Treiber für diese Zunahme ist primär der Angebotsausbau zu sehen: Durch Angebotsverdichtungen, Ausbau des Abendangebots, Verlängerungen bestehender Linien und die Einführung neuer Linien werden heute sowohl auf dem Stadtnetz als auch den regionalen Linien 33% mehr Fahrplankilometer auf dem zurückgelegt als im Jahr 2005, Die Nachfrage nimmt also im Gleichschritt mit den Fahrplankilometer zu. Neben der Reaktion auf den Angebotsausbau ist das Nachfragewachstum aber auch Ausdruck des Bevölkerungswachstums. Nachdem in den jüngsten Jahren das Angebot nicht mehr erheblich ausgebaut wurde, sind auf den Thuner Stadtlinien seit 2013 auch gewisse Stagnationserscheinungen<sup>2</sup> bei den Fahrgastzahlen zu beobachten (vgl. Abbildung 11).

Ein sehr starkes Wachstum konnte in den vergangenen Jahren das Nachtbusnetz verzeichnen, die Frequenzen im Jahr 2022 lagen 39% höher als im Jahr 2019. Dies hängt insbesondere mit der Integration des Moonliner-Angebots (Nachtnetz) ins reguläre Tarifsysteem sowie einem Angebotsausbau zusammen. Das Nachtleben war zu Beginn des Jahres 2022 noch spürbar beeinträchtigt, entsprechend ist ein weiteres Wachstum zu erwarten.

<sup>2</sup> Auch hier sind die Fahrgastzahlen im Zusammenhang mit der COVID19-Pandemie 2020 eingebrochen und erholen sich seither stetig, sodass voraussichtlich 2023 wieder das Niveau von 2019 erreicht oder gar übertroffen wird.

Anzahl Fahrgäste in Millionen

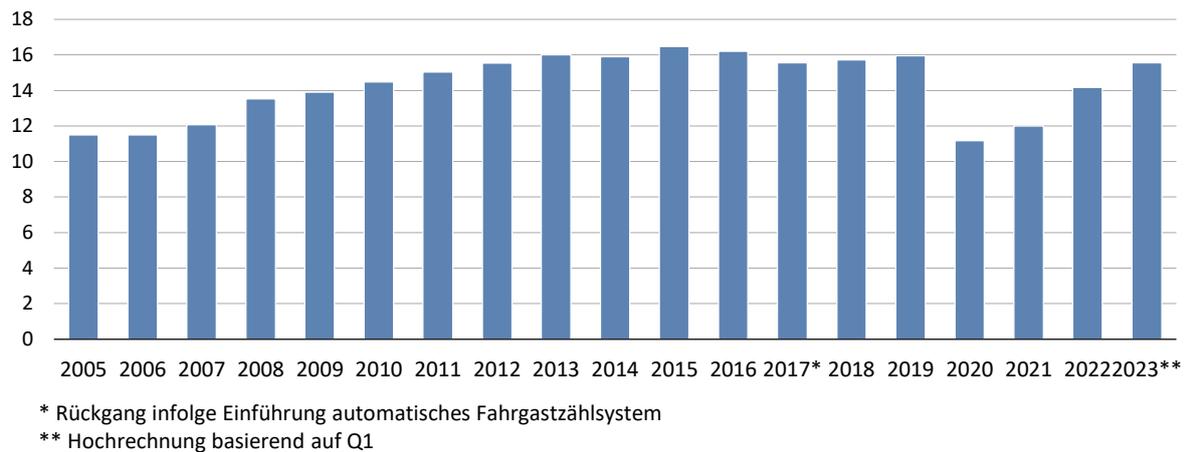


Abbildung 11: Jahresfahrgastzahlen auf dem gesamten STI-Netz, Datenquelle: STI Bus AG.

Fahrgäste pro Jahr indexiert (2008 = 100)

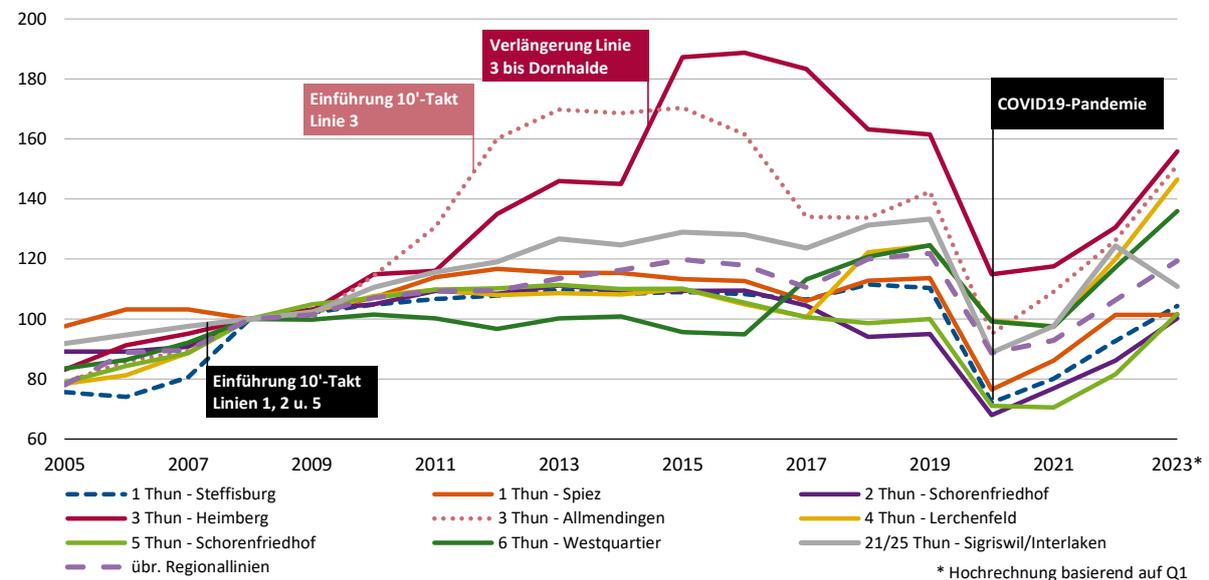


Abbildung 12: Jahresfahrgastzahlen der STI-Linien (indexiert), Datenquelle: STI Bus AG.

### Strassenverkehr

Die folgende Abbildung 13 zeigt die DWV-Belastung (durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr) im RGSK-Perimeter im Jahr 2019 gemäss Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern. Die stärksten Belastungen verzeichnet das Autobahnnetz, gefolgt vom das Basisnetz der Stadt Thun sowie einzelne Einfallsachsen von / zu den Nachbargemeinden in die Stadt Thun. Hier zeigen sich in den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten auch die höchsten Auslastungsgrade.

Im ländlichen RGSK-Perimeter sind die durchschnittlichen Tagesbelastungen deutlich tiefer, Maximalwerte liegen zwischen 5'000 bis 10'000 Fahrzeugen pro Tag. Auslastungsprobleme sind eher kleinräumig und tageszeitlich oder saisonal bedingt (Tourismusverkehr).

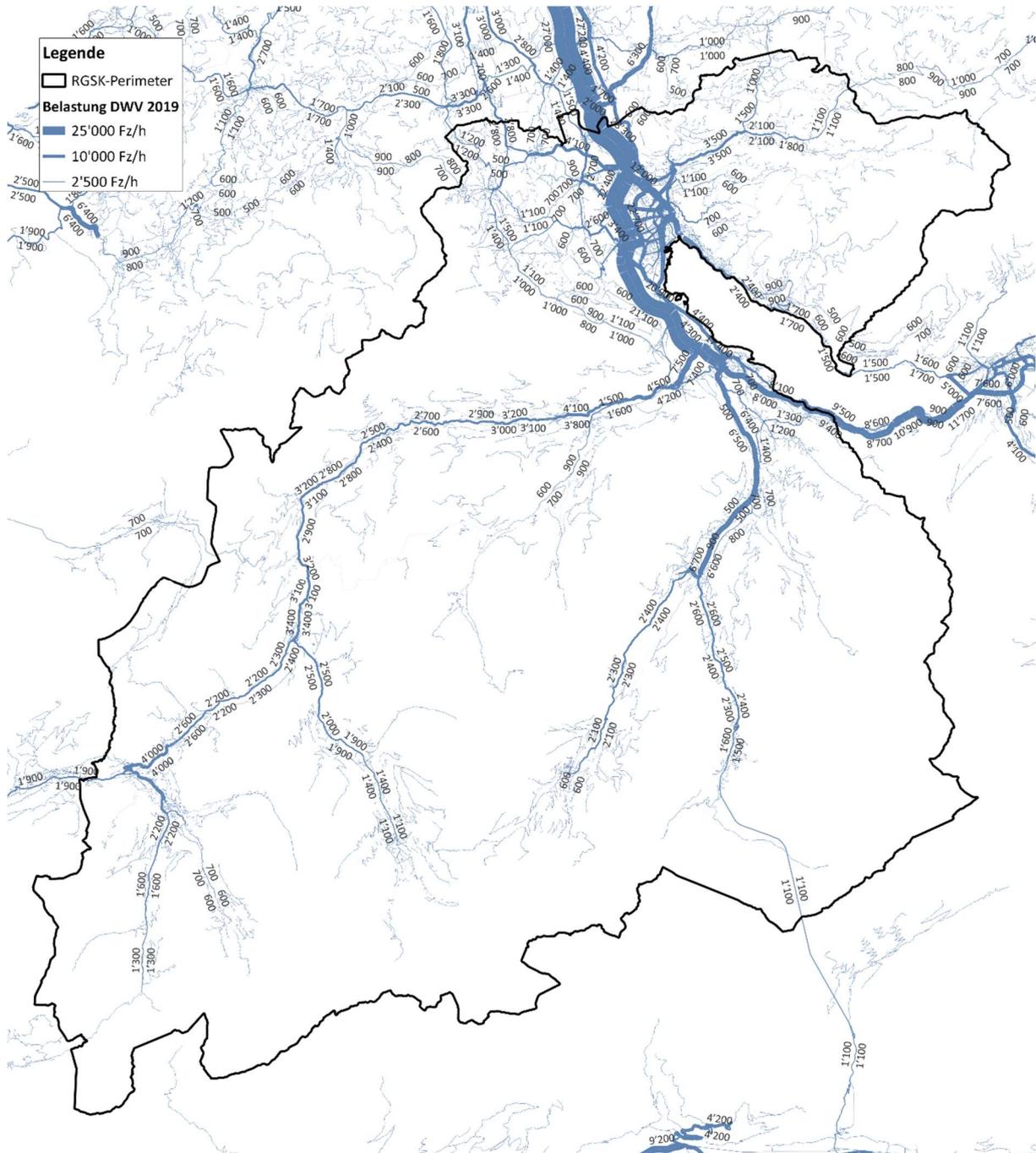


Abbildung 13: DWV-Belastung im RGSK-Perimeter; Datenquelle: GVM Kanton Bern.

## 2.2.2 Trendentwicklungen bis 2040

### Nationale Verkehrsprognosen

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat im Jahr 2022 die schweizerischen Verkehrsperspektiven 2050 publiziert. Demnach sollen die jährlichen Verkehrsleistungen im Personenverkehr gemäss Basisszenario zwischen 2017 und 2050 von 125 auf 139 Mrd. Personenkilometer zunehmen, was einer Zunahme von 11% entspricht (siehe Tabelle 11). Demnach wird, gegenüber den bisherigen Prognosen bis 2040, ein geringeres Wachstum angenommen.

Das stärkste Wachstum wird beim Veloverkehr (+97%), gefolgt vom ÖV (+29%) und Fussverkehr (21%) erwartet. Beim MIV wird nur noch ein minimales Wachstum von 3% prognostiziert. Dadurch nimmt der Anteil des ÖV am Modal Split von 21% auf 24% zu, jener des MIV von 73% auf 68% ab.

Das Basisszenario der Verkehrsperspektiven geht von einer starken Verschiebung der Verkehrszwecke aus. Demnach soll das Wegeaufkommen im Arbeitsverkehr um 13% zurückgehen, womit der Arbeitsverkehr nur noch einen Fünftel aller Wege ausmachen wird. Der Freizeit- (+41%) und Einkaufsverkehr (+15%) sollen jedoch stark wachsen. Damit entfallen im Jahr 2050 eine Mehrheit der Wege (53%) auf den Freizeitverkehr; der Einkaufsverkehr (18% aller Wege) wird beinahe gleichbedeutend wie der Arbeitsverkehr.

Die schweizerischen Verkehrsperspektiven 2050 lassen auch Rückschlüsse auf die Entwicklungen des Kantons Bern zu. Während gesamtschweizerisch ein Wachstum der Anzahl Wege von +18% erwartet wird, fällt dieses für den Kanton Bern infolge unterdurchschnittlicher Strukturentwicklung (Bevölkerung, Arbeitsplätze) mit +7% deutlich geringer aus. Das geringere Wachstum betrifft sämtliche Verkehrsmodi, besonders ausgeprägt zeigt es sich beim MIV. Hier wird kantonal ein Nachfragerückgang von 7% prognostiziert, während national ein Wachstum von 5% erwartet wird.

Dieses geringere Wachstum spiegelt sich auch in den kantonalen Prognosen für 2040 aus dem Gesamtverkehrsmodell wider. Die Verkehrsleistung im Basisszenario nimmt nur noch um 4.4% zu, im Szenario Moderat (vergleichbar mit dem nationalen WWB) noch um 10.8%.

Verkehrsperspektiven 2050					
	MIV	ÖV	Velo	Fuss	Total
Basisszenario	+2.9%	+29.4%	+97.2%	+21.1%	+11.2%
WWB	+17.2%	+29.5%	+56.3%	+19.1%	+20.7%

Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern					
	MIV	ÖV	Velo	Fuss	Total
Basisszenario	-1.7%	+13.9%	+47.8%	+6.1%	+4.4%
Moderat	+6.4%	+18.6%	+35.8%	+10.5%	+10.8%

Tabelle 11: oben: Entwicklung der Verkehrsleistung (2017-2050) gemäss nationaler Verkehrsperspektiven 2050  
 unten: Entwicklung der Verkehrsleistung (2019-2040) gemäss kantonalem Gesamtverkehrsmodell (jeweils Wachstum in %, Datenquellen: ARE, BVD Kt. Bern).

### Trendentwicklungen öffentlicher Verkehr

Folgende **Bahnangebotsverbesserungen** sind im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) 2035 im Fern- und Regionalverkehr geplant:

- Integraler Halbstundentakt auf beiden Fernverkehrsästen, d.h. neben Bern – Interlaken auch für Bern – Brig. Dies erfordert den Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT).
- In Ergänzung soll das RE-Angebot in die Viertelstunden gedreht werden, um einen durchgehenden Viertelstundentakt IC/RE zu erreichen.
- Effizienzsteigerung im Güterverkehr durch Führung weiterer Güterverkehrszüge durch den Lötschberg-Basistunnel
- Weitere Verdichtungszüge in der HVZ zwischen Bern und Thun (S12) ergänzend zum integralen Viertelstundentakt (bis Münsingen) bzw. Halbstundentakt bis Thun.
- Neue S-Bahnhaltestelle Thun Nord zur ÖV-Erschliessung des entsprechenden ESP.
- Neues Rollmaterial mit mehr Sitzplatzkapazitäten auf den BLS-Linien (längere Züge und weitere Dosto).

Infolge grosser Verzögerungen im nationalen Bahnausbau sowie Strategiewechsel in der Beschaffung von Rollmaterial (keine WAKO-Züge der SBB und damit Wegfall von Reisezeitgewinnen auf der Ost-West-Achse) überprüft das Bundesamt für Verkehr zurzeit das Bahn-Angebotskonzept STEP AS 2035. Die oben genannten Angebotsverbesserungen im RGSK-Perimeter sollten davon aber nicht betroffen sein, mit weiteren zeitlichen Verzögerungen ist aber zu rechnen.

Im **Busverkehr** soll bis 2025 das neue Angebotskonzept 2027-2030 erarbeitet werden. Geprüft werden soll u.a., ob in der Stadt Thun weitere Regionalbuslinien als Eilkurse geführt werden können. Weitere Taktverdichtungen

hängen stark von der Zuverlässigkeit bzw. von allfälligen flankierenden Massnahmen ggü. dem MIV ab. Ergebnisse für das neue Angebotskonzept liegen noch nicht vor.

Ohne diese geplanten Angebotsausbauten im Fern- und Regionalverkehr würden sich die schon heute starken Kapazitätsengpässe in den Spitzenzeiten weiter verschärfen. Gleichzeitig ist aber zu konstatieren, dass weitere Taktverdichtungen im städtischen Busverkehr (< 10'-Takt) immer schwieriger werden. D.h. eine verstärkte Verkehrsverlagerung auf den ÖV kann nicht nur mit Angebotsausbauten erreicht werden, sondern benötigt flankierende strassenseitige Massnahmen zur Eindämmung des MIV (Verkehrssteuerung, Parkraumbewirtschaftung, etc.).

### Trendentwicklungen Motorisierter Individualverkehr

Abbildung 15 zeigt die Prognosen gemäss moderatem Szenario aus dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern für den motorisierten Individualverkehr für das Jahr 2040 im RGSK-Perimeter als Differenzplot im Vergleich zum Jahr 2019. Rot bedeutet eine Belastungszunahme, grün eine Belastungsabnahme. Ohne stärker steuernde Eingriffe und ohne grundlegende Verhaltensänderungen bleiben die Belastungen an diversen Knoten sowie Teilen der Innenstadt hoch und insbesondere für den strassengebundenen ÖV problematisch. Der Bypass verfügt mit einer DWV-Belastung von 12'600 Fahrzeugen noch Restkapazitäten. Entsprechend sind die Anstrengungen zur Verlagerung auf das Durchleitungsnetz weiter voranzutreiben. Dazu ist vor allem das Verkehrsmanagement weiter auszubauen.

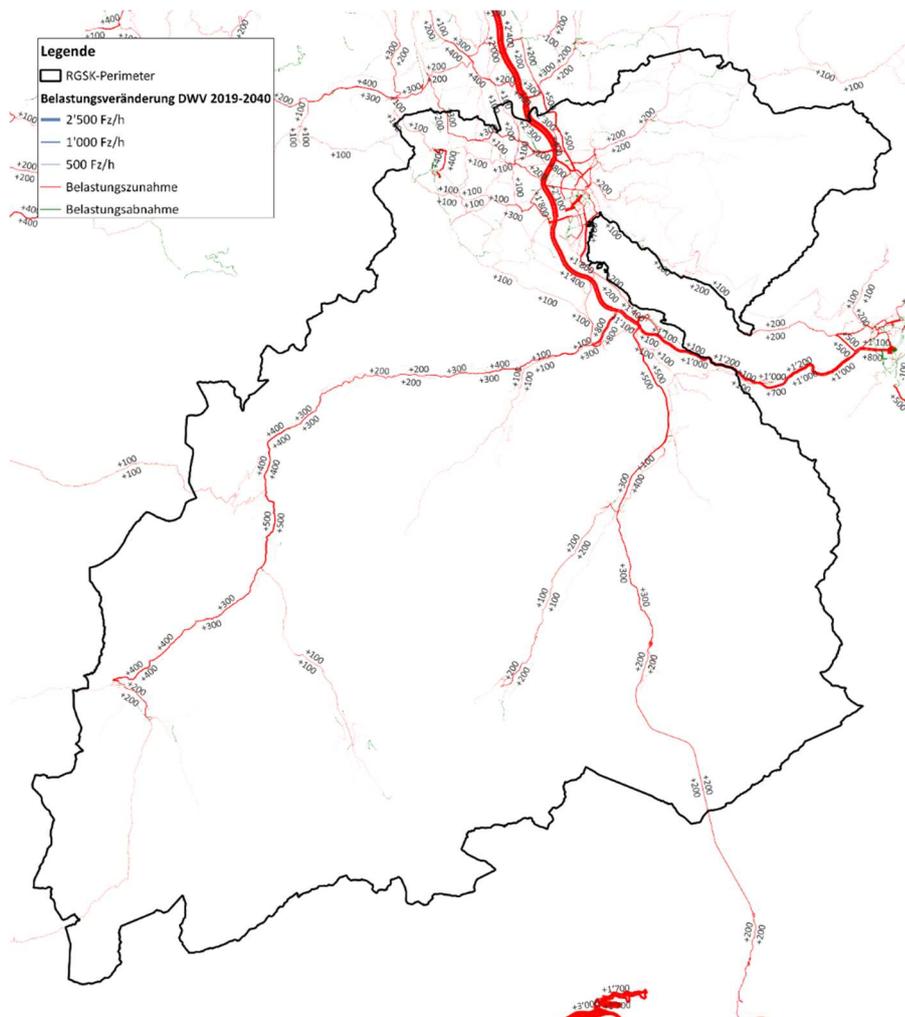


Abbildung 14: Belastungsveränderung im Zeitraum 2019 bis 2040 (DWV mit Szenario Moderat), Datenquelle: GVM Kanton Bern.

In Abbildung 15 ist zudem die prognostizierte Auslastung des Strassennetzes in der Abendspitze dargestellt. Auch dort bleibt der Handlungsbedarf mit der heutigen Situation vergleichbar.

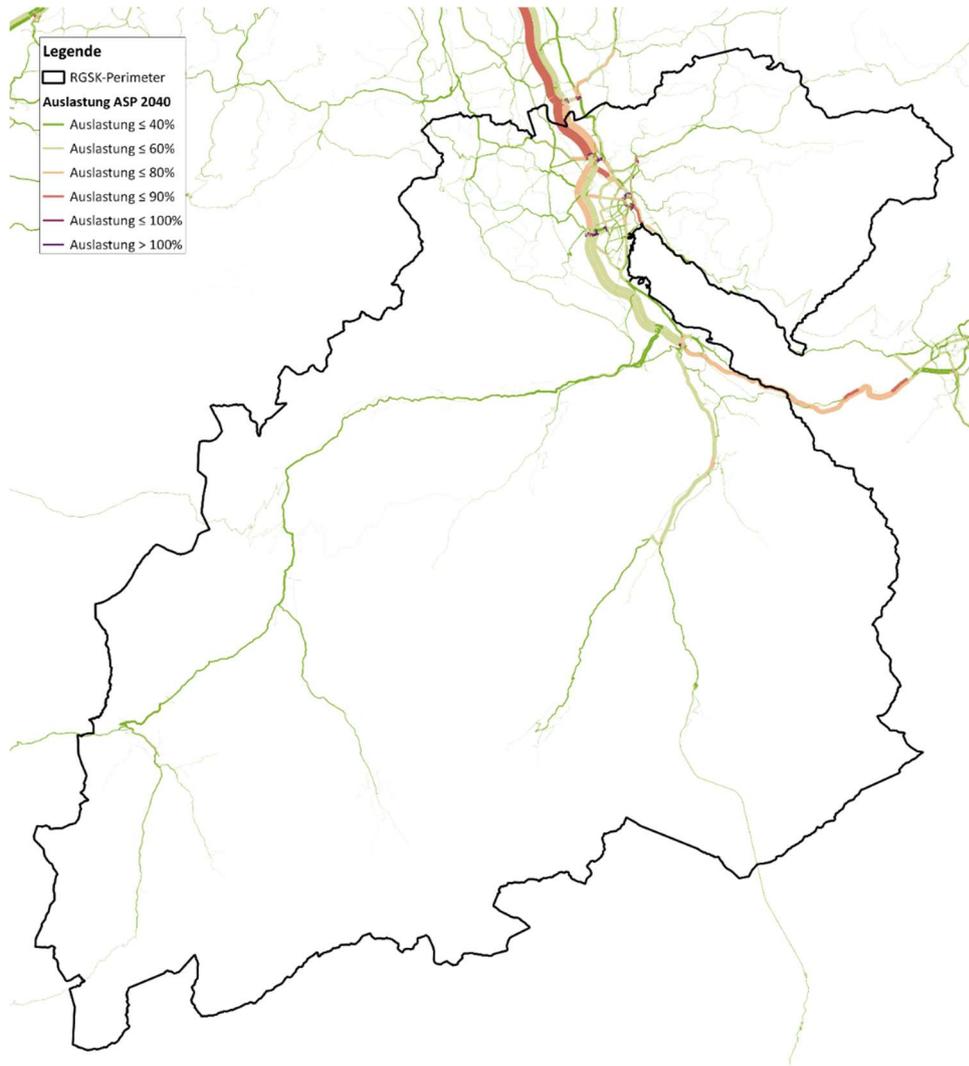


Abbildung 15: Auslastungsplot (ASP 2040 mit Szenario Moderat), Datenquelle: GVM Kanton Bern.

Zur Behebung der Engpässe vom und zum **rechten Thunerseeufer** werden von den betroffenen Gemeinden seit langer Zeit zwei kostenintensive Strassenausbauprojekte gefordert (eine Nordumfahrung - Hübelitunnel und eine neue Aarequerung Süd). Auf Grundlage der umfassenden Wirkungsanalysen Bypass Thun-Nord hatte das kantonale Tiefbauamt im September 2020 einen Forumsprozess gestartet. Daraus wurden Sofortmassnahmen abgeleitet. Anschliessend hat der ERT im Jahr 2023 eine Verkehrsstudie in Auftrag gegeben zur Evaluation von langfristigen Lösungsvarianten der Erschliessung des rechten Thunerseeufers. Mit der sogenannten «Gesamtverkehrsvariante», einem Massnahmenpaket aus ÖV-Ausbau, Velonetzweiterung und zusätzlichen Verkehrsmanagementmassnahmen, kann gemäss Studie ein wesentlicher Beitrag zur Beseitigung der Engpässe geleistet werden. Dieses Massnahmenpaket fliesst ins vorliegende RGSK 2025 ein. Ob und welche der grossen Tunnelvarianten als Langfristoption planerisch vertieft werden sollen, wird zurzeit in Gesprächen zwischen Bund, Kanton und Standortgemeinden geprüft.

Im kantonalen Strassennetzplan 2022-2037 sind verschiedene Massnahmen auf dem Strassennetz in der Agglomeration Thun und deren Umgebung vorgesehen. Die Achse Riggisberg-Seftigen-Thun-Schallenberg (183/221/229.4) soll von der Kategorie B zur Kategorie A aufklassiert werden, womit die Achse zum sogenannten «Ergänzungsnetz des Bundes»<sup>3</sup> gehören wird. Längerfristig ist zudem eine Umfahrung für Erlenbach im Simmental vorgesehen, deren Projektierungsbeginn soll ca. 2030 erfolgen. Darüber hinaus wird zurzeit das Verkehrsmanagementkonzept für die Region Thun aus dem Jahr 2010 komplett überarbeitet.

<sup>3</sup> nicht zu verwechseln mit der Nationalstrasse, 3. Kategorie, wie beispielsweise die Achse Spiez – Kandersteg.

### **Trendentwicklungen Veloverkehr**

Den wichtigsten Trend beim Velofahren stellen die E-Bikes dar. Rund 45% der verkauften Velos im Jahr 2022 sind motorisiert. Dadurch ergeben sich sowohl Chancen als auch neuer Handlungsbedarf. Die Chancen liegen einerseits in der Ausdehnung der leistbaren Distanzen (was insbesondere auch in den ländlichen RGSK-Gemeinden neue Nachfragepotenziale erschliesst) und andererseits in der Ansprache neuer Nutzergruppen (v.a. ältere Bevölkerung). Im Mischverkehr können höhere Geschwindigkeiten problematisch sein und vermehrt nach einer Trennung verlangen. Autos und Busse können die E-Bikes schlechter überholen und Konflikte mit dem Fussverkehr nehmen zu. In der Folge wird es noch wichtiger werden, ein Veloalltagsnetz mit hohem Qualitätsstandard bereitzustellen. Durchgängige Vorzugsrouten im Sinne von «Veloschnellbahnen» wie in europäischen Grossstädten, d.h. mit Fahrspurbreiten von 4 m, sind für die Agglomeration Thun aufgrund der engen Platzverhältnisse jedoch auf absehbare Zeit schwer oder nur auf Teilabschnitten realisierbar. Wo immer möglich sind entlang von stark befahrenen Strassen jedoch abgetrennte Radwege oder separat geführte Velorouten vorzuziehen. Höchste Priorität in der Stadt Thun hat ein durchgängiges, sicheres Hauptroutennetz mit Mindestspurbreiten von 1.5 m (gemäss Netzkonzept Velo des städtischen GVK) sowie die Optimierung der unfallträchtigen Kreisverkehre.

### **Trendentwicklungen Fussverkehr**

Der Stellenwert des Fussverkehrs in der Verkehrs- und Raumplanung hat gegenüber früheren Planungsphilosophien deutlich zugenommen. Flaniermeilen und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität in Städten und Ortskernen sind immer zahlreicher und geniessen hohe gesellschaftliche Akzeptanz. Trotz einzelner Widerstände kann dies auch bei der vollzogenen Erweiterung der Fussgängerzone Innenstadt Thun konstatiert werden.

Skepsis und Sicherheitsbedenken sind aber bei neuen Verkehrsregimes nach wie vor gross. Diese Bedenken sind bei ländlichen Gemeinden in der Regel grösser als in den Städten. Davon zeugen einige Beispiele auch in der Agglomeration, wo in Tempo-30 Zonen Fussgängerstreifen aufgehoben wurden, was von der Bevölkerung nicht ohne weiteres verstanden wird.

Weiterhin grosse Heterogenität herrscht gesamtschweizerisch hinsichtlich Gestaltung von Tempo-30 Abschnitten auf Kantonsstrassen. Dies obwohl zahlreiche Beispiele belegen, dass damit die Sicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht und gleichzeitig der Verkehrsfluss nicht behindert bzw. häufig sogar verbessert wird. Im Kanton Bern hat es der Grosse Rat im März 2018 abgelehnt, ein Verbot gesetzlich zu verankern. Auch jüngste Bundesgerichtsentscheide bestätigen Tempo 30 auf Kantonsstrassen (nicht zuletzt zur Senkung der Lärmimmissionen auf stark belasteten Strassenabschnitten). Vor diesem Hintergrund bleibt die Beruhigung von Ortsdurchfahrten (unabhängig ob Kantons- oder Gemeindestrasse) auch in den Gemeinden der Region Thun-Oberland-West ein zentrales Anliegen.

### **3 Entwicklungsbild / Zukunftsbild (behördenverbindlich)**

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

#### **3.1 Übergeordnete Zielsetzungen der Region TOW**

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

Mit dem RGSK soll diese spannungsvolle Heterogenität gefördert und dessen Potenzial mit einer optimalen Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Wert gesetzt werden. Dazu beitragen sollen starke, attraktive Zentren und Subzentren mit hoher Lebensqualität in einer intakten, gepflegten Landschaft und eine nachhaltige Tourismusentwicklung in den Tälern. Die angestrebte Entwicklung wird im Entwicklungsbild TOW abgebildet.

##### **Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsstruktur**

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

##### **Wohnen**

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

##### **Wirtschaft**

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

##### **Landschaft**

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

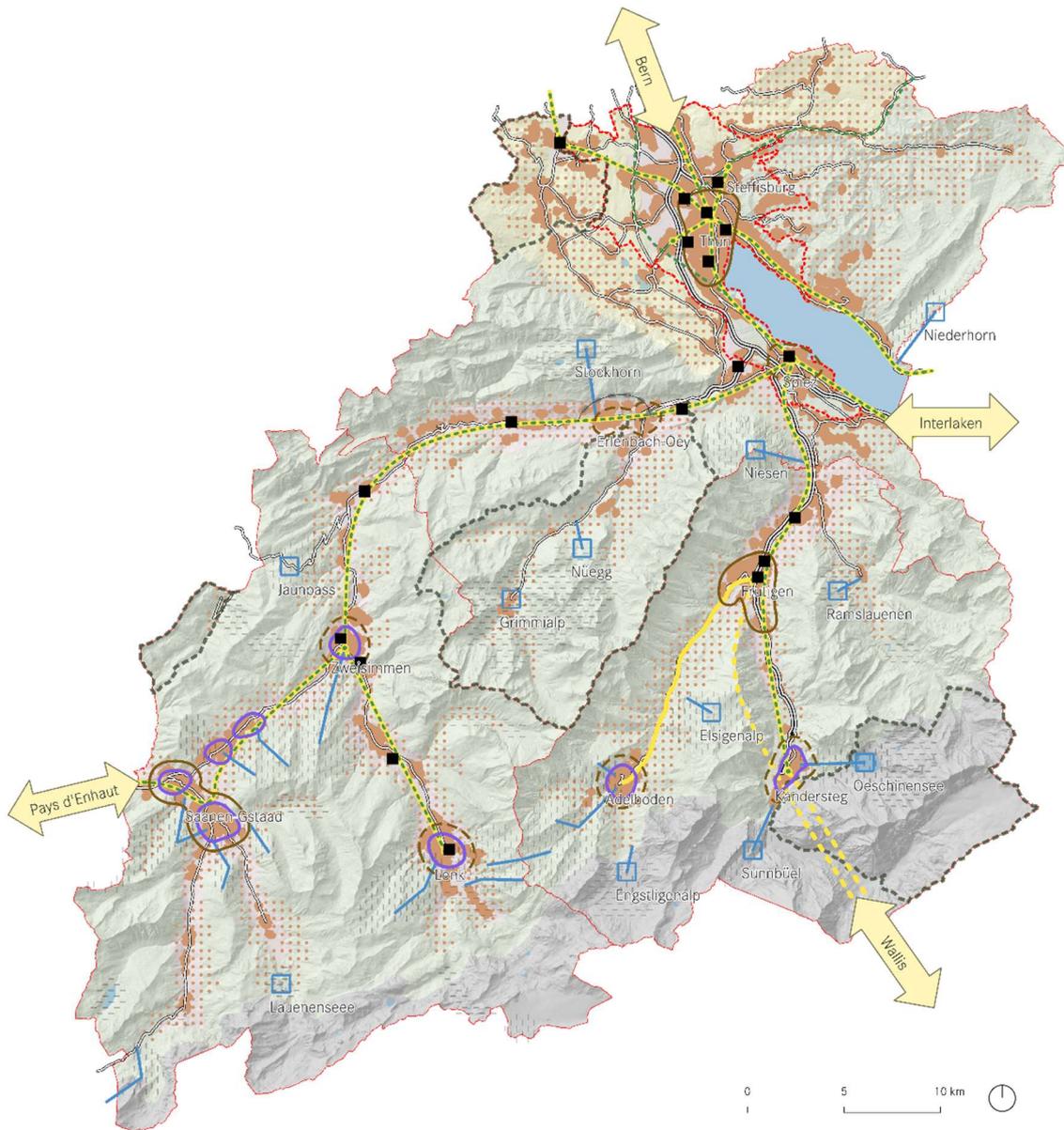
##### **Tourismus**

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

##### **Gesamtverkehr**

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

### 3.2 Räumliches Entwicklungsleitbild TOW



Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK

#### ENTWICKLUNGSLEITBILD THUN OBERLAND WEST



Abbildung 16: Räumliches Entwicklungsleitbild Thun-Oberland West, Quelle: RGSK TOW, Panorama

Das räumliche Entwicklungsleitbild für die Region Thun-Oberland West (Abbildung 16) basiert auf bestehenden kantonalen und regionalen Grundlagen, einer Analyse von Landschaft und Siedlungsraum und den übergeordneten Zielsetzungen und Strategien.

Mit dem räumlichen Entwicklungsleitbild wird versucht, eine realistische und erwünschte Entwicklung der Region bis ins Jahr 2050 zu vermitteln. Es basiert auf den heutigen Strukturen und Landschaftsgegebenheiten, die für die Region sehr prägend sind. Angesichts der Tatsache, dass sich das prognostizierte Wachstum der Siedlungsentwicklung auf ca. 10% der Siedlungsfläche beschränkt und dieses grösstenteils in der Agglomeration zu erwarten ist, bildet das räumliche Entwicklungsleitbild 2050 primär die bestehenden Strukturen der Siedlung ab.

### 3.2.1 Leitbildinhalte Siedlung



#### Kantonale und regionale Zentren

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

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



#### Teilregionale Zentren

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

- Erlenbach / Oey

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



#### Siedlungsgebiet

Nebst den städtischen Gebieten und den Agglomerationsräumen liegen auch in den Talböden des Simmentals und Kandertals attraktive Wohn- und Arbeitsgebiete. Sie konzentrieren sich auf die Gebiete zwischen Spiez und Frutigen im Kandertal und zwischen Wimmis und Erlenbach im Nidersimmental. Sie verfügen über eine gute bis sehr gute Strassenerschliessung und liegen entlang von Bahnlinien mit ansprechenden Anbindungen. Die Agglomerationen Thun und Bern sind rasch erreichbar. Das macht diese Gebiete sowohl als Wohn-, aber auch als Arbeitsstandorte attraktiv. Die funktionsfähigen Strukturen bilden eine enge funktionale Beziehung zu den umliegenden Dauersiedlungsräumen, wo nach Möglichkeit die Bevölkerungszahl gehalten werden soll. Die Qualität und Identität der Dorfstrukturen werden gepflegt und weiterentwickelt, wobei namentlich der Umgang mit dem Durchgangsverkehr ein wichtiges Thema darstellt.



#### Prioritäre Entwicklungsgebiete

Die prioritären Entwicklungsgebiete zeigen auf, wo die Rahmenbedingungen für eine verstärkte Wohn- und Arbeitsnutzungen optimal sind. Die Siedlungsentwicklung soll schwergewichtig auf diese Standorte gelenkt werden, Projekte von regionaler Bedeutung finden in diesen Standorten Platz. Untergeordnete Projekte von lokaler Bedeutung hingegen sind für die Entwicklung des ländlichen Raums in den Siedlungsgebieten und den Dauersiedlungsräumen nach wie vor wichtig. Wohnen soll in einer landschaftsverträglichen Form innerhalb der gesetzlichen Vorgaben auch ausserhalb der Ortszentren möglich sein.

Die Arbeitsschwerpunkte umfassen bestehende Arbeitszonen, welche sich aufgrund der übergeordneten Rahmenbedingungen, aufgrund ihrer Grösse resp. ihrem unüberbauten Flächenangebot für Arbeitsnutzungen in regionalem Interesse eignen. In allen Gemeinden kann sich das örtliche Gewerbe unabhängig von diesen Standorten nach den Vorgaben der Arbeitszonenbewirtschaftung

des Kantons weiterentwickelt und das nötige Bauland für die Betriebserweiterung – bei Einhaltung der kantonalen Kriterien – für den lokalen Bedarf eingezont werden.

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

Die Stadt Thun und die Agglomerationsgemeinden (Oberhofen, Hilterfingen, Steffisburg, Heimberg, Uttigen, Uetendorf, Thierachern, Seftigen und Spiez) sind wichtigster Wohn- und Arbeitsort in der Region. Thun ist Kernstadt der Agglomeration und ein Zentrum von kantonalen Bedeutung, ÖV-Drehscheibe insbesondere für den Pendlerverkehr nach Bern und ins Oberland sowie Standort von kulturellen Institutionen und Veranstaltungen. Das Wachstum der Region soll in erster Linie in der Agglomeration als konzentrierte und verdichtete Siedlungsentwicklung für Wohnen und Arbeiten mit vorhandener guter Erschliessung stattfinden. Die Agglomeration soll mit ihrem Einzugsgebiet und den umliegenden Dörfern in einem engen funktionalen Bezug bleiben. Spiez und Thun mit ihrer jeweiligen verkehrlichen Scharnierfunktion werden als Drehscheiben gestärkt.

## **3.2.2 Leitbildinhalte Tourismus**



### **Tourismuszentren**

Saanen/Gstaad, Lenk, Adelboden und Kandersteg sind Tourismusorte mit nationaler bis internationaler Ausstrahlung. Die Priorität wird auf die Ansiedlung von touristischen Infrastrukturen und Anlagen gelegt.

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

Die Tourismuszentren sind in den Hauptsaisonzeiten aufgrund der Bevölkerungszahlen kleine bis mittelgrosse Städte. Sie brauchen eine Infrastruktur, die zumindest teilweise auf diese Spitzenbelastungen ausgerichtet ist. Sie brauchen ebenso eine spezifische touristische Infrastruktur, um ihre Funktion als attraktiver Ferienort erfüllen zu können.



### **Überregionales Berg-Ausflugsziel und bedeutende Bergbahnverbindungen**

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



### **Bedeutende Bergbahnverbindungen**



### **Intensiverholungsgebiete**

Intensiverholungsgebiete bezeichnen Räume, die ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen und mit raumwirksamen touristischen Infrastruktureinrichtungen und einem hohen Besucheraufkommen verbunden sind. Sie umfassen insbesondere Gebiete, die mit Bergbahnen gut erschlossen sind oder werden sollen inkl. bestehende oder geplante Pisten und Beschneiungsanlagen und Verbindungen von Skigebieten. In den «Intensiverholungsgebieten» hat die Erholungsfunktion grosse Bedeutung. Touristische Nutzungen sind in den Intensiverholungsgebieten zu konzentrieren. Konflikte mit anderen Nutzungen sind dabei zu minimieren und Schutzbedürfnisse so weit wie möglich zu berücksichtigen.



### **Extensiverholungsgebiete**

Extensiverholungsgebiete bezeichnen Landschafts- und Erholungsräume (ausserhalb des Siedlungsgebiets), welche bereits heute mehrheitlich flächig, touristisch genutzt werden. Sie umfassen kleinere Wintersportgebiete (Langlauf, Ski, Schlitteln, Winterwandern) und Sommersportgebiete (Wandern, Bikerouten, Klettern), welche landschaftlich besonders attraktiv sind und ein mässiges touristisches Aufkommen nach sich ziehen.

## **3.2.3 Leitbildinhalte Landschaft**



### **Tal- und Ebenenlandschaft**

In der Tal- und Ebenenlandschaft liegt der grösste Teil der Siedlungen und der Infrastrukturanlagen. Die angrenzenden Hangflanken im Kander- und Simmental sowie im Saanenland liegen im Streusiedlungsgebiet gemäss Kantonalem Richtplan. Die flacheren Talböden werden landwirtschaftlich intensiv genutzt. Die Weite und Offenheit der Talböden soll trotz Siedlungsdruck und Infrastrukturen erhalten bleiben.



### **Hügellandschaft**

Angrenzend an die Agglomeration befindet sich die Hügellandschaft mit grösseren Siedlungen. Der Anteil an Bauten ausserhalb der Bauzone ist relativ gross. Hier verlaufen auch viele wichtige Strassenverbindungen zwischen den Zentren. Die Landnutzung ist geprägt durch intensive Landwirtschaft mit Schwergewicht beim Futterbau. Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrennlinien spielen in diesem Gebiet aufgrund des hohen Wachstumsdrucks eine lenkende Rolle.



### **Berglandschaft**

Die Berglandschaft umfasst ausserhalb der separat ausgeschiedenen Tallandschaften die Täler mit den angrenzenden Gebirgszügen. Die Gebäude der Dauerbesiedlung befinden sich meist im Streusiedlungsgebiet. Verschiedene Bauten liegen ausserhalb der Bauzone und werden oftmals anders genutzt, insbesondere als Ferienwohnungen. Der Anteil an Bauten ausserhalb der Bauzone ist relativ gross. Die Weiterführung der ortstypischen landwirtschaftlichen Nutzung sowie das verträgliche Wohnen ausserhalb der Dorfzentren soll weitergeführt werden.



### **Hochgebirgslandschaft**

Das Hochgebirge zieht sich entlang der Kantonsgrenze und bildet die Kulisse der Tourismusorte. Hier liegen die Vorranggebiete für Natur und Landschaft. Die Entwicklung wird mit einer Konzentration der intensiv touristisch genutzten Bereiche (Skiregionen Adelboden/Lenk und Gstaad) und einem nachhaltigen Tourismus im Hochgebirge gesteuert.



### **Regionale Naturpärke und UNESCO-Welterbe SAJA**

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

- Kompetenzzentren für den naturnahen Tourismus
- die Alp- / Landwirtschaft

- die Vermarktung von regionalen Produkten
- den sanften Ausbau der bestehenden Infrastruktur (insbesondere touristischer Art)
- bestehende Nutzungen (z.B. Wiriehorn-Bahnen, Niederhornbahn)

#### ••••• Dauersiedlungsraum

Im Dauersiedlungsraum soll Wohnen in einer landschaftsverträglichen Form und - innerhalb der gesetzlichen Vorgaben - auch ausserhalb der Ortszentren möglich sein. Die Qualität und die Struktur dieser Räume sollen als Bestandteil der regionalen Identität und des ländlichen Wirtschafts- und Kulturraumes erhalten und gepflegt werden. In den struktur- und bevölkerungsschwachen Regionen und Gemeinden müssen lokal angepasste Entwicklungsmöglichkeiten eröffnet werden. Die regionalen Zentren 4. Stufe müssen ihre Rolle als Anbieter von zentralörtlichen Funktionen für die umliegenden Gemeinden im ländlichen Raum übernehmen.

### 3.2.4 Leitbildinhalte Verkehr



#### Austauschräume

Die Region Thun-Oberland West ist stark nach Bern ausgerichtet. Der Pendlerstrom nach Bern und von Bern ist gross. Mit dem Lötschberg-Basistunnel hat das Wallis seit 2007 eine bessere Anbindung ans Berner Oberland und die Region Bern erhalten. Im 2023 hat das Parlament nun auch den Vollausbau im Rahmen der STEP-Planungen beschlossen. Neben dem Wallis ist auch Interlaken für die touristischen Beziehungen bedeutend. Im Saanenland ist der Austausch in den Kanton Waadt sehr wichtig.

- Austauschraum Bern: Die Achse Bern - Thun ist von grosser Bedeutung für die Infrastruktur, den Transport und die Pendlerströme von und nach Bern und dem Aaretal. Sie ist auch wichtig für den Austausch zwischen den Städten Bern und Thun. Die Siedlungsentwicklung ist sehr stark, da die Region am See ein idealer Wohnstandort ist.
- Austauschraum Wallis: Diese Beziehungen sind stark freizeitorientiert (Winter und Sommer). Thun bietet aber auch ein grosses Potenzial an Arbeitsplätzen für Zupendler aus dem Wallis. Dabei handelt es sich vor allem um qualifizierte Arbeitsplätze, die durch den Lötschbergausbau in weniger als einer Stunde mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sind.
- Austauschraum Interlaken: Die touristischen Beziehungen von Thun als städtischer Anziehungspunkt und der Region Interlaken als „Bergerlebnisraum“ sind wichtig. Zwischen den Agglomerationen Thun und Interlaken bestehen auch nicht zu vernachlässigende Pendlerbeziehungen.
- Austauschraum Pays-d’Enhaut: Die Beziehung des Saanenlandes mit seinem Magneten Gstaad zur Region des Bassin Lémanique über die Achse Châteaux-d’Oex - Rougemont - Bulle resp. Col des Mosses oder Col du Pillon ist wirtschaftlich und kulturell wichtig.



#### Bedeutende ÖV-Verbindungen

Das schienengebundene Netz des öffentlichen Verkehrs definiert die funktionale Grundstruktur, die ergänzt wird durch ein flächendeckendes Bussystem mit hoher Fahrplanstabilität im Siedlungsgebiet der Agglomeration und einzelnen Buslinien in den Tälern der Region. Mit STEP AS 2035 erfährt die Nord-Süd-Bahnachse einen weiteren Angebotssprung (siehe Kapitel 2.2.2).



#### Bedeutende Veloverbindungen

Für den Fuss- und Veloverkehr werden zusammenhängende Netze mit durchgehenden, sicheren und direkten Verbindungen gesichert. Der Fuss- und Veloverkehr wird in den Verkehrsablauf integriert. Wichtige Veloachsen, die für den Alltags- wie auch für den Freizeitverkehr eine bedeutende Rolle spielen, sollen prioritär ausgebaut werden.



#### Strassennetz und Entlastung Ortsdurchfahrt

Die Region TOW verfügt über ein leistungsfähiges National- und Kantonsstrassennetz, ergänzt durch die Feinerschliessung des kommunalen Strassennetzes. Das Strassensystem wird verträglich gestaltet und nur so weit ergänzt, als dadurch markante Entlastungen von bestehenden

Siedlungsgebieten erreicht werden können. Dabei wird eine Verstärkung des Verkehrs angestrebt. Dem Verkehrsmanagement kommt im Raum Thun eine hohe Bedeutung zu. Auf neue verkehrsin-tensive Nutzungen wird grundsätzlich verzichtet.

Das Kandertal, das Simmental und das Saanenland verfügen grundsätzlich über gute Strasseninfra-strukturen. Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung ist in diesen Gebieten nicht mit neuen Engpäs-sen bei den Strasseninfrastrukturen zu rechnen. Zu lösen sind hingegen verschiedene Ortsdurch-fahrten (Umfahrung, Neugestaltung, Sanierungen, Entschärfung von Unfallschwerpunkten oder Sa-nierung von Niveauübergängen, sichere Velo- und Fussverkehrsführungen).

### **3.3 Zukunftsbild Agglomeration**

Folgende Ziele wurden im Zukunftsbild des AP 5 (Abbildung 17) übergeordnet für die Agglomeration (AP 5 Be-richt, Kapitel 4.1 ff.) definiert:

- Die Agglomeration Thun entwickelt sich als attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum im Kanton Bern und in der Hauptstadtregion Schweiz.
- Die Gemeinden verfolgen gemeinsame Strategien für die Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Mobili-tät und stimmen ihre Entwicklungsziele aufeinander ab.
- Die Entwicklung der Agglomeration erfolgt nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit. Auf ein möglichst aus-gewogenes Verhältnis zwischen ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Zielen wird bei der Aus-arbeitung von Konzepten, Strategien und Massnahmen geachtet.
- Das Umland wird aktiv in die Überlegungen zur Weiterentwicklung der Agglomeration miteinbezogen. Der guten Stadt-Land Beziehung wird Sorge getragen.

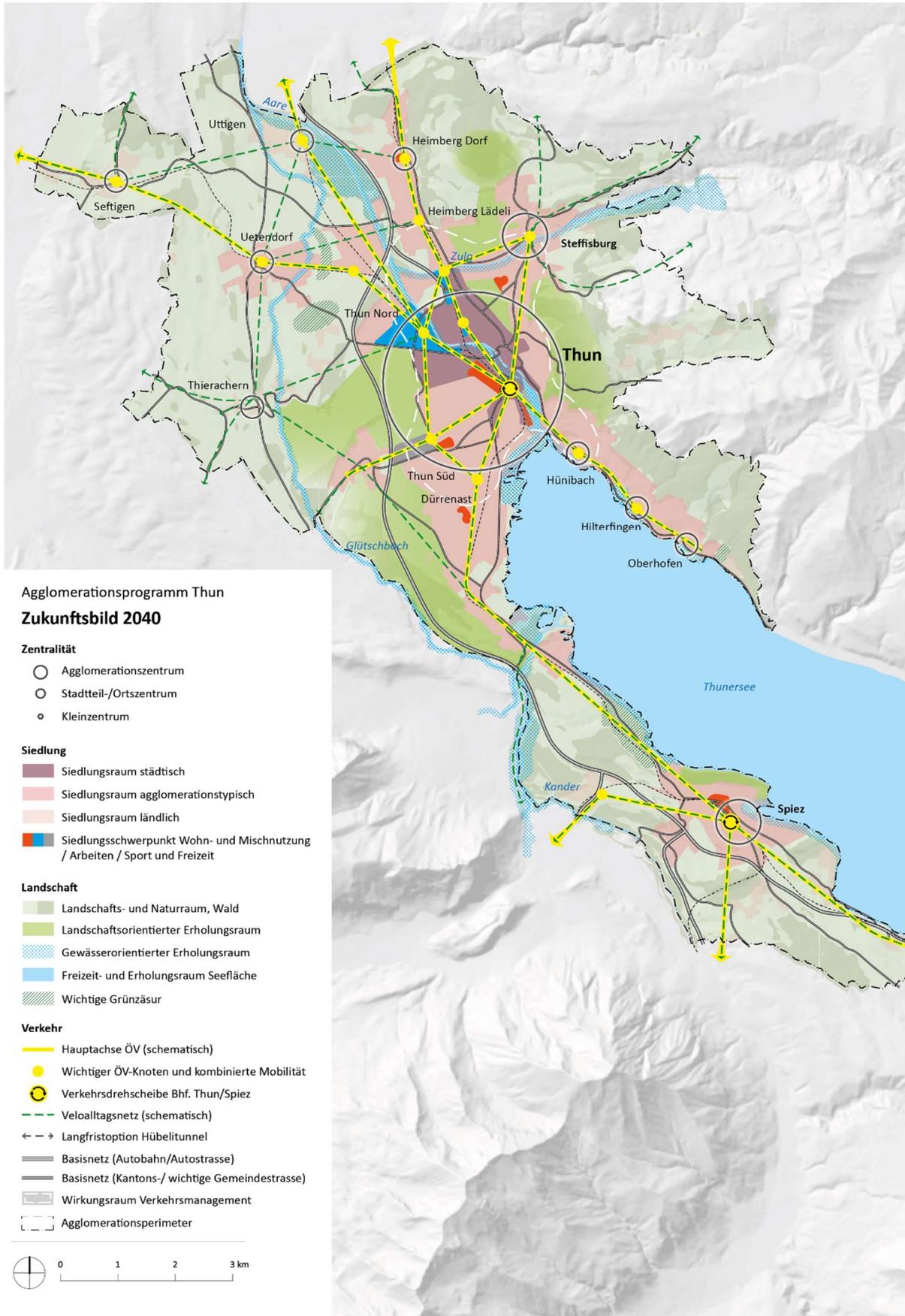


Abbildung 17: Zukunftsbild aus dem AP 5. Quelle: AP 5. Generation, AlpGIS Raumentwicklung GmbH / INFRAS

### 3.3.1 Zukunftsbild Siedlung und Landschaft

Die Agglomeration Thun formuliert mit dem Zukunftsbild ergänzend zum Entwicklungsleitbild der Region weitergehende Ziele im Bereich Siedlung und Landschaft:

- Die Agglomeration Thun schafft die Voraussetzungen zur Aufnahme der gemäss den Wachstumsprognosen erwarteten 6'400 Einwohnenden und 2'000 Beschäftigten.
- Durch die besondere Förderung von Arbeitsplätzen vor Ort wird verhindert, dass die Abhängigkeit von Arbeitsplätzen ausserhalb der Agglomeration und der Verkehr weiter zunehmen.
- Das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erfolgt hauptsächlich im bestehenden Siedlungsgebiet. Es wird auf gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossene Gebiete konzentriert und auf die Infrastruktur und das Angebot an öffentlichen Einrichtungen und Grün- und Freiräumen abgestimmt. Siedlungserweiterungen sind die Ausnahme und werden auf optimal geeignete Standorte beschränkt.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen erfolgt gemäss den Zielen und Leitsätzen des Leitadens für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) mit hoher städtebaulicher Qualität und unter Berücksichtigung der vorhandenen sozioökonomischen und ortsbaulichen Strukturen.
- Es wird auf ein genügendes und qualitativ hochstehendes Angebot von Grün- und Freiräumen im Siedlungsgebiet geachtet und die Aspekte des Stadtklimas werden bei der Planung und Umsetzung berücksichtigt.
- Die nachhaltige Aufwertung, Weiterentwicklung und Vernetzung von Natur-, Landschafts- sowie Erholungs- und Freiräumen ist eine Schwerpunktaufgabe.

Im Zukunftsbild der Agglomeration Thun im AP 5 werden die Themen Zentralität, Struktur des Siedlungsgebiets, Siedlungsschwerpunkte sowie Natur-, Landschafts- und Erholungsräume vertieft.

- Alle Zentren sind gut in die Siedlungsstruktur integriert und vernetzt. Sie haben ein hohes Potenzial für eine dichte und vielfältige Konzentration von Nutzungen und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität. Als Kristallisationspunkte der «Region der aktiven und kurzen Wege» verfügen sie über eine ausgezeichnete Erschliessung, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- und Veloverkehr.
- Die Grundstruktur des Siedlungsgebietes ist durch die vorhandene Bebauung vorgezeichnet. Von zentraler Bedeutung als Stadtraum ist das vernetzte Siedlungsgebiet von Thun, Steffisburg und Heimberg. Vom zentralen Siedlungsraum ausgehend schliessen sich die übrigen Siedlungsgebiete fingerförmig an, wobei diese in Richtung Spiez und Uetendorf durch Grünzäsuren unterbrochen werden.
- Die Siedlungsschwerpunkte sind bedeutende Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandorte innerhalb der Agglomeration. Sie erfüllen hohe Anforderungen bezüglich der Zentralität, Erschliessung (insbesondere ÖV, Velo und Fussverkehr), Dichte sowie der Bau- und Aussenraumqualität.
- Das wertvollste Potenzial der Region und Agglomeration Thun ist die intakte Landschaft. Sie dient als Wohn- und Erholungsraum für die Bevölkerung, Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie der landwirtschaftlichen Produktion. Diese sich überlagernden Nutzungen sind intelligent aufeinander abzustimmen und zu gestalten.

### 3.3.2 Zukunftsbild Verkehr

Grundsätzlich ist das Strassen- und Schienennetz der Agglomeration Thun weitestgehend angelegt. Deren Funktionen sollen aber noch stärker mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Dazu gehört namentlich eine weitere Aufwertung von ÖV-Knoten und -Hubs in Richtung vermehrter multimodaler Drehscheiben. Netzergänzungen sind vor allem beim Veloalltagsnetz geplant. Die wichtigsten Elemente des Zukunftsbild Agglomeration Thun im Bereich Verkehr sind die folgenden:

- Die Agglomeration Thun verfügt im nördlichen Teil über drei Regionalverkehrskorridore, deren Bedeutung für die Siedlungsentwicklung weiter gestärkt werden soll: Richtung Aaretal (Uttigen), Gürbetal (Uetendorf, Seftigen) sowie Richtung Konolfingen (Steffisburg, Heimberg). Alle drei Korridore verfügen bis 2040 über integrale 30-Minuten-Takte im Regionalverkehr mit nachfragegerechten HVZ-Verdichtungen und attraktivem Rollmaterial. Ein dem Regionalverkehr überlagertes attraktives Fernverkehrsangebot im Aaretal verbindet Thun mit Bern und den weiteren Schweizer Destinationen (Ziel STEP AS 2035): 2x2 IC-Produkte pro Stunde plus überlagerter RE via Münsingen). Im südlichen Agglomerationsteil funktioniert die Bahn als Mittelverteiler zwischen Thun und Spiez bzw. den anschliessenden drei Korridoren Richtung Interlaken, Brig und

Zweisimmen. Eine Reaktivierung der Bahn-Haltestellen im Süden von Thun ist mit den Umstellungen Bahn-Bus (Thun – Spiez sowie Spiez - Interlaken) auf absehbare Zeit kein Ziel.

- Der Bahnhof Thun ist der zentrale ÖV-Hub der Agglomeration mit Überlagerung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Gleichzeitig ist der Bahnhof Thun Entwicklungsschwerpunkt. Vor diesem Hintergrund und den aktuellen Schwachstellen ist eine Neuorganisation des Bahnhofsperrimeter in Planung (ESP Bahnhof Thun, Teilprojekt Verkehr). Das Zielkonzept sieht eine Aufteilung der Buslinien in einen (neuen) Bushof-Süd und (umgestalteten) Bushof-Nord vor.
- Der Bahnhof Spiez übernimmt eine weitere Hub-Funktion in Bezug auf die Verteilung auf die verschiedenen Bahnkorridore und regionalen Buslinien im Süden der Agglomeration. Infolge der guten Lage zu ländlichen Gebieten ist Spiez auch für P+R von Bedeutung.
- Der neuen Haltestelle Thun Nord kommt eine besondere Rolle zur Erschliessung des entsprechenden Entwicklungsschwerpunktes zu. Er schliesst die zwei Korridore Aaretal und Gürbetal direkt an. Der dritte Bahnkorridor wird über die neue Bustangente zwischen Bahnhof Steffisburg und ESP Thun Nord angeschlossen werden.
- Wo die Bahn die Fläche nicht ausreichend erschliesst, übernehmen starke regionale Busachsen diese Funktion. Die wichtigen regionalen Busachsen verfügen im Minimum über einen durchgehenden 30-Minuten-Takt mit zum Teil nachfragegerechten Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten. In Ergänzung zu den bestehenden radialen Linien wird eine neue Bustangente von Thun Süd über Thun West bis nach Steffisburg realisiert. Ein dichtes städtisches Busnetz in der Stadt Thun ergänzt das regionale Busnetz. Neben ausreichenden Kapazitäten steht die Sicherstellung der Zuverlässigkeit im zunehmend belasteten Strassennetz im Vordergrund.
- Nebst Autobahn samt Anschlüssen leitet auch das «Basisnetz» (grau dargestellt) den regionalen Verkehr durch. Der Verkehr von siedlungsorientierten Strassen wird konsequent auf diese Achsen gelenkt und Innenstadt wie Quartiere vom Durchgangsverkehr entlastet. Kernelement ist die Tangente im Westen Thuns via Bypass Thun Nord. Darüber werden insbesondere die grossräumigen Verkehrsbeziehungen siedlungsverträglich zu den beiden Autobahnanschlüssen gelenkt. Die beiden Innenstadtquerungen sind weiterhin nur im Einbahnregime möglich (zentraler Baustein vom Bypass Thun Nord) und dank Verkehrsmanagement- und Gestaltungsmaßnahmen aufgewertet. Die Erschliessung des rechten Thunerseeufers wird durch ein Massnahmenpaket von ÖV-Angebot und Velonetz-Ausbauten sowie zusätzlichen Verkehrsmanagementmassnahmen verbessert. Ob die grossen Tunnelvarianten als Langfristoption planerisch vertieft werden sollen, wird zurzeit in Gesprächen zwischen Bund, Kanton und Standortgemeinden geprüft.
- Zentraler Bestandteil des Zukunftsbilds ist ein sicheres und lückenloses regionales Veloalltagsnetz mit ausreichend Abstellanlagen (B+R) an allen Bahnhaltstellen. Das regionale Alltagsnetz ist im Zukunftsbild grobschematisch dargestellt, Details sind in der Teilstrategie Velo des Agglomerationsprogramms ersichtlich. Das Alltagsnetz erschliesst alle regional wichtigen Ziele, die ein entsprechendes Potenzial an Velofahrenden aufweisen und in der Regel nicht weiter als 5 km voneinander entfernt sind (Zentren versch. Stufen, ESP, Einkaufszentren, regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, Bahnhöfe, etc.). Auf den nachfragstärksten Beziehungen wird das Alltagsnetz überlagert durch Vorrangrouten, die in hohem Masse die Qualitätskriterien eines sicheren, direkten und komfortablen Velonetzes erfüllen (vorerst auf die Achse Thun – Münsingen – Bern fokussiert).

## 4 Handlungsbedarf

### 4.1 Siedlung

In den AP 1. bis 4. Generation lag der Fokus darauf, die Siedlungsentwicklung an die Standorte mit guter ÖV-Erschliessung zu lenken und das Wachstum gegen aussen zu begrenzen. Diese Massnahmen sind grösstenteils umgesetzt. Nun gilt es, den im AP 4 eingeschlagenen Weg mit einem klaren Fokus auf die Siedlungsentwicklung nach innen weiter fortzusetzen. Die Analyse im AP hat dafür grosse Potenziale aufgezeigt. Dafür gilt es, die zentral gelegenen und gut erschlossenen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete zeitnah umzusetzen und gleichzeitig von peripher gelegenen Siedlungserweiterungen Abstand zu nehmen.

#### Siedlungsentwicklung nach Innen

Bei der Entwicklung von Gebieten, die sich für die Innen- und Aussenentwicklung eignen, muss auch die Verkehrsentwicklung über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmt werden. Die Entwicklung einzelner grösserer Siedlungsentwicklungsgebiete und zusätzlich geschaffene Wohnzonen erfordern die Realisierung neuer bzw. die Erneuerung bestehender Verkehrsinfrastrukturen sowie Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr. Durch die Siedlungsentwicklung nach innen wird die Bedeutung einer siedlungsverträglichen Mobilität stark erhöht. Die negativen Auswirkungen (Lärm, Luft, Verkehrssicherheit etc.) auf die Siedlungsqualität sind mit intelligenten Lösungen im Rahmen der Planung sowie einer guten Abstimmung der Interessen vorzubeugen.

#### Siedlungs- und Freiraumqualität

Mit der Verdichtung und dem fortschreitenden Klimawandel steigen die Anforderungen an Grün- und Freiräume und an die Gestaltung des Siedlungsraums. Es besteht die Gefahr, dass Freiflächen im Siedlungsgebiet überbaut werden und der Nutzungsdruck auf siedlungsnahen Landschaftsräume und Naturschutzgebiete, z.B. an den Gewässern und am Seeufer, zunimmt. Dieser Nutzungsdruck ist auf Flächen in unmittelbarer Nähe zu dichtem Siedlungsgebiet bereits sehr deutlich zu spüren, breitet sich aber auch immer weiter aus. An den Siedlungsrändern besteht teilweise Abstimmungsbedarf zwischen zukünftiger Siedlungs- und Landschaftsentwicklung bzw. mit den Interessen der Landwirtschaft oder des Naturschutzes.

#### Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistung

Die Agglomeration Thun verfügt trotz einer positiven Beschäftigungsentwicklung in den vergangenen Jahren immer noch über ein unausgewogenes Verhältnis von Einwohnern und Arbeitsplätzen. Der Entwicklung zu einer Pendler-Region muss mit einer Stärkung der Agglomeration als Wirtschaftsstandort entgegengewirkt werden. Die grössten Nutzungsreserven für Arbeitsnutzungen in der Region befinden sich in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten, insbesondere im ESP Thun Nord und im ESP Bahnhof Thun. Um die Pendlerströme aus der Agglomeration nicht weiter ansteigen zu lassen und den Modalsplit zu verbessern, ist eine zeitnahe Realisierung dieser Gebiete erforderlich und die Verkehrserschliessung (S-Bahnhaltestelle Thun Nord und Verkehrsregime rund um den Bahnhof Thun) ist dabei prioritär zu behandeln.

#### Ländlicher Raum

Die Gemeinden im ländlichen Raum der Region TOW haben zusehends Mühe, geeignete Flächen für grössere Siedlungsentwicklungen zu finden. Grössere Einzonen werden oftmals von der Bevölkerung kritisch beurteilt und auch die gesetzlichen Vorgaben definieren einen sehr engen Rahmen. Die Landwirtschaft hat ein Interesse, die wenigen topografisch geeigneten Flächen weiterhin zu bewirtschaften. Für die Wohnnutzung werden im RGSK 2025 keine Schwerpunkte oder Vorranggebiete mehr definiert. Ein Grossteil der bisherigen Standorte befindet sich in Umsetzung oder sind bereits umgesetzt. Andere Standorte aus früheren RGSK-Generationen sind zwar durchaus wichtig und richtig, fallen aufgrund ihrer Grösse und ihres geringen regionalen Abstimmungsbedarfs jedoch in die Kategorie «lokaler Bedarf» und sind daher nicht mehr im RGSK verzeichnet.

Für die Arbeitsnutzung wird ebenfalls in vielen Gemeinden ein beträchtlicher Bedarf für die Erweiterung von bestehenden Betrieben festgestellt. Grosse Flächen für Arbeitsnutzungen, die eine regionale Abstimmung benötigen, sind jedoch kaum gefragt. Kommt dazu, dass nur wenige Flächen, die den kantonalen Vorgaben entsprechen, angeboten werden können. Das Angebot an Flächen von regionaler Bedeutung wird aus diesen Gründen auf wenige, dafür zusammenhängende und geeignete Standorte konzentriert. Untergeordnete

Betriebserweiterungen können gemäss den Vorgaben der kantonalen Arbeitszonenbewirtschaftung unabhängig von den regionalen Standorten nach wie vor eingezont werden.

In den eher peripheren, ländlichen Gebieten ist die Umnutzung von leerstehenden Liegenschaften, insbesondere von Bauernhäusern, ein Bedürfnis. Hier sind jedoch von Gesetzes wegen enge Grenzen gesetzt. Mit der zweiten Etappe der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes sollen die Bestimmungen über das Bauen ausserhalb der Bauzone weiterentwickelt werden. Die Kantone erhalten mehr Spielraum, um regional differenzierte Lösungen umzusetzen und die Situation ausserhalb der Bauzonen zu verbessern.

## 4.2 Landschaft

Im Bereich Landschaft besteht teilweise Handlungsbedarf bei der Abstimmung von Siedlung und Landschaft oder von Naherholungs- und Freizeitinteressen mit der Natur bzw. mit der Landwirtschaft. Die aussergewöhnliche Vielfalt der Landschaft kann als Alleinstellungsmerkmal der Region weiter ausgebaut werden, indem die wertvollen Landschaftsräume mit geeigneten Massnahmen weiter aufgewertet werden. Mit den revidierten Landschaftsrichtplänen der drei Teilregionen wird ausserdem die Umsetzung von Landschaftsschutz- oder -Schongebieten in die Ortsplanungen angestrebt.

### Nutzungskonflikte an Siedlungsändern

Die Siedlungsänder in der Agglomeration sind zugunsten der landschaftlichen und ökologischen Qualität und zur Vermeidung von Konflikten zu klären. Als Puffer sind hier Nutzungsüberlagerungen explizit anzustreben und ins Landschaftsbild zu integrieren. Zudem ist die ökologische Vernetzung insbesondere bei der Entwicklung grosser Areale wie in der Agglomeration bspw. des ESP Thun Nord unbedingt mitzuplanen. Die Siedlungsentwicklung nach innen führt zu einem grösseren Bedarf an Naherholungsflächen ausserhalb der Siedlung, was den Druck auf sensible Naturräume zusätzlich verstärkt und Mehrverkehr verursacht. Es sind Lösungen zu finden, wie damit umgegangen werden kann. Dazu müssen die wichtigsten Punkte, resp. die für die Naherholung gefragtesten Orte zuerst festgelegt werden. Bestehende Grünräume und Bachläufe im sonst mehrheitlich überbauten Raum sind zu erhalten und fördern. Auf der anderen Seite ist auch die Landwirtschaft als wichtige Partnerin in die Planungen einzubeziehen. Landwirtschaftsflächen geraten immer stärker unter Druck. In der Agglomeration werden vermehrt auch Konflikte mit Naherholungssuchenden sowie Bewohnerschaft der angrenzenden Siedlungen bekannt. Die Landwirtschaftsflächen entlang von Siedlungsändern sind zu erhalten und die Flächen sind zu optimieren (z.B. mit Landumlegungen oder Meliorationen und dem Rückbau nicht mehr genutzter Infrastruktur).

### Koordination der Nutzungen an den See- und Flussufern

Wichtig für die Vernetzung wie auch Naherholung sind die Gewässerlandschaften von Aare und Zulg und in geringerem Masse auch jene des Glütschbachs. Diese Funktionen werden teilweise durch Verbauungen und das angrenzende Siedlungsgebiet eingeschränkt. Weiter bestehen teilweise Konflikte zwischen Naturschutz und Naherholung, welche es zu klären gilt. Entlang dem Thunersee gibt es vereinzelte Uferabschnitte mit ungenügendem Zugang für die Naherholung bzw. mit wichtigen Lücken im Uferwegnetz. Die fehlenden Abschnitte sind in naher Zukunft zu realisieren. An den Seeufern verdeutlicht sich der Bedarf einer überkommunalen Strategie, wie mit Naherholungs- und Siedlungsdruck und dem Schutz der wertvollen Natur- und Landschaftswerte in Zukunft umgegangen werden soll.

### Ländlicher Raum

Durch die Zunahme baulicher Vorhaben und Projekte (teilweise auch ausserhalb der Bauzone), touristische Infrastrukturanlagen und allgemein das Wachstum der Siedlungsfläche erhöht sich auch im ländlichen Raum, resp. in Zentren 3. und 4. Stufe sowie in touristisch bedeutenden Gebieten der Druck auf die Landschaft. Künftig wird deshalb die Erhaltung der Landschaft besondere Anstrengungen erfordern, indem neue Vorhaben sorgfältig abgewogen und mit grosser Rücksicht auf die landschaftlichen Gegebenheiten eingeordnet werden. Eine Konzentration der intensiven technischen Erschliessung des Voralpen- und Alpenraumes für den Tourismus auf wenige, bereits heute stark genutzte Gebiete kann dazu beitragen, dass die alpinen Landschaften erhalten bleiben.

## 4.3 Verkehr

### 4.3.1 Öffentlicher Verkehr

Das Bahn- und Busangebot wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich, mit Taktverdichtungen, neuen Buslinien oder Linienverlängerungen ausgebaut. Auf der Lötschberg-Strecke und im Aaretal sind weitere Kapazitätsausbauten im Rahmen des STEP beschlossen und die BLS erneuert schrittweise die Perronkanten in den Bahnhöfen. Der verbleibende zukünftige Handlungsbedarf im öffentlichen Verkehr in der **Agglomeration** fokussiert sich auf folgende Bereiche:

- Ein Handlungsschwerpunkt liegt beim ÖV-Hub Bahnhof Thun. Auf der Nordseite des Bahnhofs überlagern sich auf knappen Platzverhältnissen die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus sowie die Strassenzugänge zur Stadt. Die täglichen Staus beeinträchtigen die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV und wichtige Veloverbindungen stark. Zudem leidet die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr. Handlungsbedarf besteht aber vor allem auch vor dem Hintergrund der geplanten Siedlungsentwicklung des ESP Bahnhof Thun. Im Teilprojekt Verkehr sowie dem Charette-Verfahren zu den ESP-Planungen Bahnhof Thun wurden konkrete Gestaltungsvorschläge erarbeitet. Ziel bleibt die Aufteilung in zwei Bushöfe Süd und Nord zwecks Entflechtung und vermehrter Durchbindung von Buslinien.
- Mit einem neuen Bushof auf der südlichen Bahnhofsseite wäre die Verbindung der Linien 4 und 5 zu einer Durchmesserlinie leichter möglich als mit der aktuellen Konzentration aller Buslinien auf der Nordseite. Das Ziel ist somit die Verlegung der Haltekanten der Linien 3 und 4/5 auf die Südseite des Bahnhofs. Durch diese Durchbindungen wird die Haltestelle Postbrücke zu einem städtischen ÖV-Hub aufgewertet.
- Die Buslinien 6 (Westquartier) ist mit dem heutigen 15-Minuten-Takt voll ausgelastet und soll verdichtet werden. Die Buslinie 21 (rechtes Seeufer) soll künftig auch tagsüber im verdichtet werden. Aus strukturellen Gründen bleiben Durchmesserlinien mit der Linie 21 aber schwierig.
- Die neue S-Bahnhaltestelle Thun Nord ist Teil des Bahn-Ausbauschritts STEP 2035. Die Planungen dazu laufen. Bis Ende 2020 wurde eine städtebauliche Vision entwickelt. 2024 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Planverfahren gestartet. Handlungsbedarf im Verkehr besteht in der Einbindung der zukünftigen Bahnhaltestelle in das MIV-, Bus-, Fuss- und Velonetz. Dazu gehört auch die gesamte Umfeldgestaltung. Eine spezielle Herausforderung ist die möglichst direkte Anbindung der neuen Bustangente via Bypass Thun-Nord (Alpenbrücke) sowie die neuen Aarequerungen für den Fuss- und Veloverkehr ins Schwäbisquartier.
- Im Kerngebiet der Stadtbusse (v.a. Innenstadt Thun und Einfallsachsen) besteht Handlungsbedarf bezüglich Busbehinderung aufgrund des hohen MIV-Aufkommens resp. der Knotenkapazitäten. Die Zuverlässigkeit muss erhöht werden, wozu v.a. Handlungsbedarf im Verkehrsmanagement besteht. Dazu wurde 2023 die Erarbeitung eines neuen regionalen Verkehrsmanagement-Konzept gestartet. Die Ergebnisse der ersten Phase (Schwachstellenanalyse) sind in diesem Bericht eingeflossen. Das VM-Konzept mit Massnahmen wird 2024 erarbeitet.
- Bei den regionalen Linien aus den Agglomerationsgemeinden in die Stadt Thun besteht weiterer Handlungsbedarf im Ausbau des Angebots am Wochenende und abends.

Im **Simmental** hat sich dank direkter Züge die Anbindung des Simmentals an die Agglomerationen Thun und Bern verbessert. Im **Kandertal** hat sich seit der Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels die Situation für Frutigen verschlechtert, weil die IC-Züge nicht mehr halten. Die direkten «Lötschberger»-Züge nach Bern resp. Brig bilden für Kandersteg resp. Reichenbach eine Verbesserung, sind für Frutigen aber nur ein teilweiser Ersatz für die wegfallenden IC-Verbindungen.

### 4.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Im motorisierten Individualverkehr wurde mit dem Bypass Thun Nord und den flankierenden Massnahmen eine zentrale Massnahme im Strassenverkehr zur Entlastung der Innenstadt von Thun sowie Gebieten von Steffisburg und Heimberg umgesetzt. Der Bypass zeigt nach verschiedenen Wirkungsanalysen eine sehr positive Wirkung auf die Innenstadtquerungen, die Bernstrasse und das Schwäbis-Quartier. Parallel dazu wurde die Autobahn zwischen Thun Süd und Thun Nord, inkl. Knoten Thun Nord und Thun Süd) erneuert.

Es besteht jedoch weiterer Handlungsbedarf im Strassenverkehr, insbesondere vor dem Hintergrund des überdurchschnittlich hohen MIV-Anteils in der Agglomeration Thun, den verbleibenden Engpässen im Innenstadtbereich sowie dem strukturell zu erwartenden Verkehrswachstum (d.h. infolge weiterem Einwohner- und

Arbeitsplatzwachstums). Handlungsbedarf beim MIV zeigt sich in der **Agglomeration** insbesondere in folgenden Bereichen:

- Der Innenstadtbereich und einige Knoten entlang dem Basisnetz sind nach wie vor an der Leistungsgrenze. Dies wirkt sich auch negativ auf die Zuverlässigkeit des Busverkehrs aus.
- Speziell stark belastet bleibt die Bahnhofszufahrt von und zum Maulbeerkreisel, die Zufahrten vom rechten Thunerseeufer via Hofstettenstrasse (inklusive Lauitor) und die Aarestrasse. Hinzu kommen weitere Knoten an der Leistungsgrenze, z.B. Allmend-/General-Wille-Strasse oder Thun-/Stornstrasse in Steffisburg. Hier sind weitergehende Verkehrsmanagementmassnahmen notwendig.
- In zahlreichen Strassenachsen städtischer Wohngebiete ist der Verkehrsfluss durch die Überlagerung von MIV, ÖV und Veloverkehr in den engen Strassenverhältnissen beeinträchtigt und teilweise ungenügend behilft. Hierzu sind weitere BGKs in der Stadt Thun geplant.
- Bezüglich Strassengestaltung in den Ortskernen der Agglomerationsgemeinden werden in Spiez im Rahmen der Dorfkernentwicklung weitere Massnahmen notwendig sein.
- Neben den bisherigen Unfallschwerpunkten mit geplanten Massnahmen zeigen die neuesten Analysen zusätzliche USP, die zu sanieren sind (z.B. Hofstettenstrasse, Allmendstrasse oder im Bereich Zentrum Oberland). Auffallend ist zudem, dass einige neue USP auch in den Nachbargemeinden hinzugekommen sind, insbesondere in Heimberg, Allmendingen und Spiez.
- Der Parkraum soll in sämtlichen Agglomerationsgemeinden noch konsequenter bewirtschaftet werden. Die Ausdehnung des Thuner Parkleitsystem auf andere Gemeinden ist zu prüfen (z.B. Spiez, Steffisburg).

**Das Kandertal, das Simmental und das Saanenland** verfügen über gute Strasseninfrastrukturen. Dazu beigetragen haben u.a. die Umfahrung Emdtal im Kandertal und die sukzessive Umsetzung der Massnahmen aus der Korridorstudie Simmental (u.a. Tunnel Wimmis). Im Saanenland beseitigen die realisierten Umfahrungen Gstaad und Saanen die Schwachstellen. Im Kandertal bilden die Ortsdurchfahrten Reichenbach und Frutigen an einigen Spitzentagen (rund 10 - 20 Wochenenden) ein Problem. Eine generelle Herausforderung bleibt die Substanzerhaltung, bspw. auf der Strasse von Zweisimmen nach Saanenmöser oder der Adelbodenstrasse. Diese Herausforderungen dürften im Zuge des Klimawandels im gesamten Berner Oberland zunehmen.

Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung ist im Kandertal, Simmental und Saanenland nicht mit neuen Engpässen bei den Strasseninfrastrukturen zu rechnen. Zu lösen bzw. aufzuwerten sind hingegen verschiedene Ortsdurchfahrten (z.B. Reichenbach, Erlenbach).

### 4.3.3 Velo- und Fussverkehr

Für den Veloverkehr bestehen zahlreiche Grundlagen. Dazu gehört das städtische Gesamtverkehrskonzept GVK, der kantonale Sachplan Veloverkehr, die regionale Velonetzplanung für den Entwicklungsraum Thun und jüngst die Korridorstudie Münsingen – Thun. Verschiedene Massnahmen konnten umgesetzt werden oder sind in Umsetzung (z.B. wurde im AP4 ein umfangreiches Massnahmenpaket im nördlichen Agglomerationsteil bewilligt). Auf der anderen Seite sind wichtige Massnahmen aus den vorangegangenen RGSK/AP-Generationen punkto Umsetzung in Verzug. Verbleibender Handlungsbedarf besteht in der **Agglomeration** in folgenden Bereichen:

- Das Netz der Stadt Thun sowie viele Ortsdurchfahrten der Agglomerationsgemeinden sind für den Veloverkehr zu wenig durchgängig und viele Radstreifen sind zu schmal. Im Rahmen des GVK Stadt Thun wurde der Handlungsbedarf im Velonetz systematisch aufgezeigt, eine neue Netzkonzeption geschaffen und die prioritären Massnahmen abgeleitet.
- Mit der Realisierung des ESP Bahnhof Thun sind die Durchbindungen der Velohaupttrouten zu verbessern, insbesondere auch Richtung rechtes Thunerseeufer (via Panoramastrasse od. Kleist-Inseli).
- Mit der Realisierung der neuen S-Bahnhaltestelle Thun-Nord besteht Handlungsbedarf hinsichtlich attraktiver Velozugänge, Querverbindungen zu den nördlichen Quartieren (inkl. neuer Aarequerungen) sowie Velo-Abstellplätzen.
- Die gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr definierten Korridore von Vorrangrouten wurden geprüft. Dabei stehen die zwei Korridore Thun – Heimberg (-Kiesen) sowie Thun – Uttigen (-Kiesen) im Vordergrund. Die Veloroute via Heimberg hat insgesamt einen guten Standard. Deutlich grösserer Handlungsbedarf besteht auf der Achse westlich der Aare, d.h. Thun-Uttigen (-Kiesen). Auf den anderen Achsen des regionalen Alltagsnetzes sind Ausbauten zu einem Standard «Velovorrangrouten» infolge enger Raumverhältnisse zurzeit nicht realistisch. Hier bleibt das Ziel, ein qualitativ hochstehendes Velo-Haupttroutennetz fertigzustellen.

- Im Velohaupttroutennetz gibt es weitere Netzlücken oder Schwachstellen von regionaler Bedeutung: z.B. hinsichtlich diverser Veloverbindungen in den westlichen Gebieten von Thun, einer neuen Querverbindung zwischen Heimberg und Uttigen, einer Verbindung in Steffisburg-Glockental sowie zwischen Spiez und Faulensee.
- Neben den bereits bekannten, noch nicht sanierten Unfallschwerpunkten zeigen sich in den Agglomerationsgemeinden um Thun neue USP mit Velo- oder E-Bike-Beteiligung.
- Die Veloabstellplätze sind an ÖV-Haltepunkten vielerorts ausbaubar, insbesondere beim Bahnhof Thun besteht diesbezüglich grosser Handlungsbedarf.

In den **ländlichen Gebieten** wird der Fuss- und Veloverkehr vor allem über den Ausflugsverkehr mehr Gewicht erhalten. Immer wichtiger werden die Mountain-Bike-Routen und deren Organisation, um Zielkonflikte mit den Wandernden zu vermeiden. Im Sachplan Veloverkehr des Kantons werden drei Netzlücken explizit erwähnt: Velo-Alltagsroute Zweisimmen – Lenk (Ertüchtigung heutiger MTB-Route) sowie die Ortsquerungen von Schönried und Saanen.

#### 4.3.4 Kombinierte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Angebote für Park+Ride und Bike+Ride existieren sowohl in der **Agglomeration** als auch an einzelnen Standorten im **Kandertal, Simmental und Saanenland**. Ein Konzept B+R, P+R wurde 2011 erstellt. Die Parkplatzbewirtschaftung ist in den Städten Thun und Spiez flächendeckend eingeführt, in den übrigen Gemeinden der Agglomeration teilweise. Ansätze für ein umfassendes Mobilitätsmanagement sind für die Agglomeration neu erarbeitet worden und ins Agglomerationsprogramm der 4. Generation eingeflossen. Im Jahr 2021 wurde ein externes Büro mit der Koordination und Umsetzung von MM-Massnahmen beauftragt. Hier gilt es dranzubleiben und die Aktivitäten weiterzuentwickeln. Wichtig wäre zudem eine Ausdehnung der Aktivitäten von der Stadt Thun in die gesamte Agglomeration (z.B. gesamtregionales Veloverleihsystem).

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

Die Zunahme der Pendlerbewegungen erfordert bis 2040 ein grösseres Angebot von Park+Ride und Bike+Ride. An guten Standorten, insbesondere an Haltestellen mit RE-Halt, wird die Nachfrage das Angebot wahrscheinlich übersteigen.

Weil die Mobilitätsangebote nicht mit der Nachfrage Schritt halten können, kommt dem Mobilitätsmanagement eine viel grössere Bedeutung zu als heute. Hier wird es neue Konzepte brauchen, welche die Bedürfnisse der Menschen besser berücksichtigen. Eine Implementierung des Mobilitätsmanagements durch eine regionale Koordinationsstelle ist im Aufbau. Mit einem Mobilitätsmanagement können auch **Tourismuszentren** einen Beitrag dazu leisten, das zukünftige Verkehrsaufkommen des Tagestourismus besser zu bewältigen.

## 5 Teilstrategien (behördenverbindlich)

### 5.1 Siedlung

Der Fokus wird in der Teilstrategie Siedlung im AP 5 stark auf die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen und der regionalen Entwicklungsgebiete gelegt, welche sich vorwiegend in der **Agglomeration** befinden. Die Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität ist ein weiteres wichtiges Ziel. Zur Umsetzung der gemäss Zukunftsbild erwünschten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird die überkommunale Abstimmung verstärkt und es wird eine siedlungsverträgliche Mobilität gefördert.

Die im Zukunftsbild des AP 5. Generation festgelegten Zentren werden in ihrer Funktion gestärkt und gezielt weiterentwickelt. Die im Zukunftsbild bezeichneten Siedlungsräume werden differenziert weiterentwickelt. Während die städtisch geprägten Siedlungsräume vollumfänglich für eine qualitativ hochwertige Verdichtung für Wohn- und Mischnutzungen vorgesehen sind, sind im agglomerationstypischen und im ländlichen Siedlungsraum insbesondere auch die Bauzonenreserven mit guter ÖV-Erschliessung im Fokus. Wo nötig wird eine (stadt-)räumliche Aufwertung und Siedlungserneuerung angestrebt. Das Potenzial der bestehenden Arbeitszonen wird in den agglomerationstypischen Siedlungsräumen optimal ausgeschöpft und Konflikte mit Wohnnutzungen werden vermieden.

Die Umsetzung der bezeichneten Siedlungsentwicklungsgebiete erfolgt etappiert in Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung. Es gilt der Grundsatz «Innenentwicklung vor Aussenentwicklung». Grössere Siedlungserweiterungen werden nur noch als Langfristoptionen behandelt. Siedlungserweiterungen sollen allgemein nur noch punktuell erfolgen. Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung werden entsprechend dem Bedarf reduziert. Der Bedarf wird periodisch überprüft und neu beurteilt.

Zum Schutz der wertvollen Landschafts- und Erholungsräume vor der Zersiedelung wird das Siedlungswachstum, wo nötig mit Siedlungsbegrenzungslinien eingeschränkt und wo Klärungsbedarf besteht, werden die betroffenen Interessen im Rahmen der Nutzungsplanung durch die Gemeinden abgewogen.

Die demografische Entwicklung wird bei der Gestaltung der Siedlungs- und Freiräume sowie der Ausgestaltung des Wohnraumangebots berücksichtigt. Die erhöhten Ansprüche an die Gestaltung der Siedlungsräume werden durch qualitativ hochstehende Grün- und Freiräume, die Ausrichtung auf ÖV und Langsamverkehr und den Einsatz städtebaulicher Konzepte und qualitätssichernder Verfahren umgesetzt. Die öffentlichen Grün- und Freiräume werden in ihren ökologischen und klimaregulierenden Funktionen gestärkt und untereinander vernetzt und die Aufenthaltsqualität wird in den Entwicklungsgebieten optimiert. Insbesondere für grössere Arealentwicklungen werden Vorgaben für Mobilitäts- und Parkplatzmanagement eingeführt. Die Realisierung von autoarmen oder -freien Siedlungen wird unterstützt. Schützenswerte und identitätsstiftende Ortsbilder werden gepflegt und sorgfältig weiterentwickelt.

Mittels der Konzentration der Siedlungsentwicklung und der Förderung der Innenentwicklung in Anlehnung an das RPG und den kantonalen Richtplan wird die Bevölkerungszahl in allen Teilregionen der Region TOW, insbesondere im Thuner Ostamt, im Simmental, im Kandertal und somit auch im **ländlichen Raum** gehalten. Die Agglomeration bleibt mit ihrem Einzugsgebiet und den umliegenden Dörfern in einem engen funktionalen Bezug. Die Qualität und Identität der Dorfstrukturen werden gepflegt und weiterentwickelt. Die regionalen Zentren 4. Stufe übernehmen die Rolle als Anbieter von zentralörtlichen Funktionen für die umliegenden Gemeinden im ländlichen Raum. In den Vorranggebieten Arbeiten und in den Arbeitsschwerpunkten sowie in den Schwerpunkten / Vorranggebieten Sport, Freizeit und Tourismus wird für die ansässigen (touristischen) Betriebe ein möglichst grosser Entwicklungsspielraum gewährleistet, damit sie ihre Funktionen erfüllen können und die Arbeitsplätze in der Region gehalten werden.

Die intensivere touristische Entwicklung (Ansiedlung von Resorts) wird auf die Tourismuszentren (Zentren 3. und 4. Stufe) konzentriert und innerhalb der jeweiligen Tourismusdestinationen geplant. Der Fokus der touristischen Entwicklung liegt für die ganze Region TOW auf der Förderung auch des sanften und nachhaltigen Tourismus, entsprechend den spezifischen Profilen der Teilregionen. Die regionalen Naturpärke fungieren als Kompetenzzentren. Sie fördern den sanften Ausbau der bestehenden (touristischen) Infrastruktur.

## 5.2 Landschaft

Die Teilstrategie Landschaft im AP 5 leitet sich auch aus dem Zukunftsbild und den Teilstrategien ab, nimmt jedoch auch Ansätze aus verschiedenen bestehenden Instrumenten wie dem Landschaftsrichtplan ERT, dem regionalen touristischen Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, der landwirtschaftlichen Planung ERT oder den Ortsplanungen der Gemeinden auf. Sie beschränkt sich auf Inhalte mit Bezug zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sowie zur Naherholung.

Gebiete mit besonderer Eigenart, Schönheit, kulturellem, ökologischem Wert oder Erholungswert, werden vor dem Nutzungsdruck durch Siedlungs- und Verkehrsflächen geschützt und entsprechend ihrer Funktion weiterentwickelt. Dazu gehören nebst den übergeordneten Schutzgebieten von Bund und Kanton auch die regionalen Landschaftsschutzgebiete aus dem Landschaftsrichtplan. Die regional bedeutenden Erholungsgebiete sowie die wichtigen Ziele und Ausgangspunkte der Naherholung werden festgelegt und entsprechend entwickelt. Konflikte zwischen Erholung und Natur wird mit intelligenten Gestaltungs- und Informationsmassnahmen und, wenn nicht anders lösbar, durch physische Trennung vorgebeugt.

Die vielfältige Landschaft von besonderer Schönheit und einer Vielzahl von mehrheitlich intakten Naturräumen der **Agglomeration** Thun wird mit geeigneten Massnahmen vor störenden Eingriffen geschützt. Die Räume werden, wo möglich, als attraktive Naherholungsgebiete der Bevölkerung zugänglich gemacht, jedoch ohne ihren ökologischen Wert zu schmälern.

- Die hauptsächlich landwirtschaftlich genutzten Grünräume sowie die Waldflächen rund um das Siedlungsgebiet der Agglomeration, insbesondere auch grossräumige landschaftliche Zäsuren bleiben weitestgehend erhalten und die Bewirtschaftungseinheiten werden nach Möglichkeit und Bedarf optimiert, insbesondere an den Siedlungsrändern und entlang von Gewässern. Der Übergang von Landwirtschaftsflächen zu Siedlungs- und Naherholungsgebieten wird landschaftsverträglich gestaltet. Damit er als Puffer funktionieren kann, sind sich überlagernde Nutzungen gut zu organisieren. Die Bevölkerung ist entsprechend zu informieren.
- Die Wasser- und Uferbereiche des Thunersees und der regional bedeutenden Fließgewässer haben wichtige Funktionen für die ökologische Vernetzung und die Erholung, weshalb die un bebauten Uferbereiche freigehalten werden. Sie werden durch überkommunal abgestimmte Revitalisierungs- und Aufwertungsmassnahmen gefördert und ihre Zugänglichkeit wird verbessert.

Durch die sorgfältige räumliche Abstimmung der touristischen, land-, alp- und forstwirtschaftlichen und Freizeitbedürfnisse auf die ökologische und ästhetische Qualität der Landschaft wird die vielfältige Landschaft auch im **ländlichen Raum** der Region TOW als Kulturland, Lebens- und Naturraum erhalten und aufgewertet. Dabei spielt auch die Sicherung von Siedlungsrändern und Grüngürteln eine wichtige Rolle. Dadurch wird die Ablesbarkeit der Ortschaften von hoher Bedeutung und die Vernetzung der Landschaftsräume unterstützt. Der Übergang von Landwirtschaftsflächen zu Siedlungs- und Naherholungsgebieten wird landschaftsverträglich gestaltet. Die Region TOW zeichnet sich (abgesehen von der Agglomeration) durch eine kleinräumige, stark landwirtschaftlich ausgerichtete Kulturlandschaft aus, die sich auf die Verarbeitung und Veredelung von landwirtschaftlichen Produkten spezialisiert hat. Diese (land-)wirtschaftliche Entwicklung wird weiter gefördert. Unterstützend dabei wirken die beiden regionalen Naturpärke, die einerseits Kompetenzzentren für den naturnahen Tourismus und die Alp-/Landwirtschaft darstellen, andererseits auch die Vermarktung regionaler Produkte vorantreiben können.

Weiter unterstützt die Region den Schutz von wichtigen Naturräumen wie dem Geotop Faulenseemoos und dem potenziellen Auengebiet Glütschbach, von welchen der Schutzstatus aktuell geprüft wird.

## 5.3 Verkehr

Auch im Verkehr hat sich die Weiterentwicklung der Teilstrategien auf den Agglomerationsraum konzentriert. Für den ländlichen Raum des TOW wurden keine neuen Netzkonzepte erarbeitet. Der Handlungsbedarf ist punkto Netzanpassung und Netzhierarchien aber auch deutlich geringer.

### 5.3.1 Öffentlicher Verkehr

Das ÖV-Konzept Thun 2035 (Metron 2018), das GVK Netzkonzept ÖV (INFRAS, 2018), die Vertiefungsstudie Innenstadt (Metron 2019) sowie das Teilprojekt Verkehr im Rahmen der ESP-Planungen Bahnhof Thun (Stadt Thun 2019) sind wesentliche Grundlagen für die Weiterentwicklung des Stadt- und Regionalbusnetzes. Welche Angebote in periodischen Abständen ausgebaut werden, wird jeweils im Regionalen Angebotskonzept (RAK) definiert<sup>4</sup>. Das Soll-Angebotskonzept für die Periode 2022-2025 ist in Abbildung 18 dargestellt. Für den Schienenfern- und Regionalverkehr ist das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) Taktgeber. Die wesentlichen Elemente der Teilstrategie ÖV in der **Agglomeration** sind die folgenden:

- Die beschlossenen Ausbauprioritäten im Bahnverkehr (STEP AS 2035): Überlagerter, systematischer Halbstundentakt im Aaretal (IC-Züge Interlaken und Brig, RE Lötschberg, S-Bahn Thun, S-Bahn Münsingen) und neue S-Bahnhaltestelle Thun Nord werden konsequent umgesetzt.
- Die multimodalen Drehscheiben in der Agglomeration Thun können in drei Gruppen unterteilt werden: Zwei ÖV-Hubs mit den Fernverkehrsbahnhöfen Thun und Spiez, die weiteren S-Bahnhöfe sowie ausgewählte Haltepunkte auf Hauptachsen im Bussystem (Kreuzungspunkte und / oder wichtige städtische Zielgebiete).
- Die S-Bahnhaltestelle Thun Nord (STEP AS 2035) wird realisiert und optimal an die MIV-, Bus-, Fuss- und Velowegenetze angeschlossen. Das Haltestellenumfeld wird optimal in die Entwicklung des ESP eingebettet. Die Zugänge für Fuss- und Veloverkehr sind attraktiv und sicher und die Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld ist hoch.
- Die Bustangente Thun Süd/West - ESP Thun Nord - Steffisburg via S-Bahnhaltestelle Thun Nord wird realisiert und an den ESP Thun Nord angeschlossen (in einem ersten Schritt als Versuchsbetrieb). Eine möglichst attraktive Verbindung zwischen Bahnhof und Bushaltestelle Alpenbrücke (Bypass) stellt eine besondere Herausforderung dar.
- Der ÖV-Hub Bahnhof Thun stösst zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen, die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV und die Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr sind zu verbessern. Im Teilprojekt Verkehr wurde im Rahmen der ESP-Planungen ein Masterplan zum schrittweisen Ausbau erarbeitet, bestehend aus einer Neuorganisation der Buskanten auf der nördlichen und neu auch auf der Südseite des Bahnhofs. An diesem Zielkonzept wird grundsätzlich festgehalten, es laufen jedoch vertiefende Planungen.
- Auf der Linie 21 wird auch tagsüber ein 10-Minuten-Takt zwischen Thun Bahnhof und Oberhofen eingeführt. Betriebliche Reserven werden durch ein zusätzliches Fahrzeug in Spitzenzeiten geschaffen. Zusätzliche Massnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit werden geprüft. Zur besseren ÖV-Erschliessung des rechten Thunerseeufers soll die Hangbuslinie deutlich aufgewertet werden (Taktverdichtung und direktere Linienführung). Auf der Linie 6 soll ebenfalls ein 10-Minuten-Takt eingeführt werden. Dazu ist die Linienführung zu überprüfen und ggf. anzupassen.
- Die ÖV-Feinerschliessung zwischen Spiez und Interlaken wurde per Ende 2020 von Bahn auf Busse umgestellt. In der Folge wurden weitere Anpassungen im Busangebot rund um Spiez umgesetzt.

---

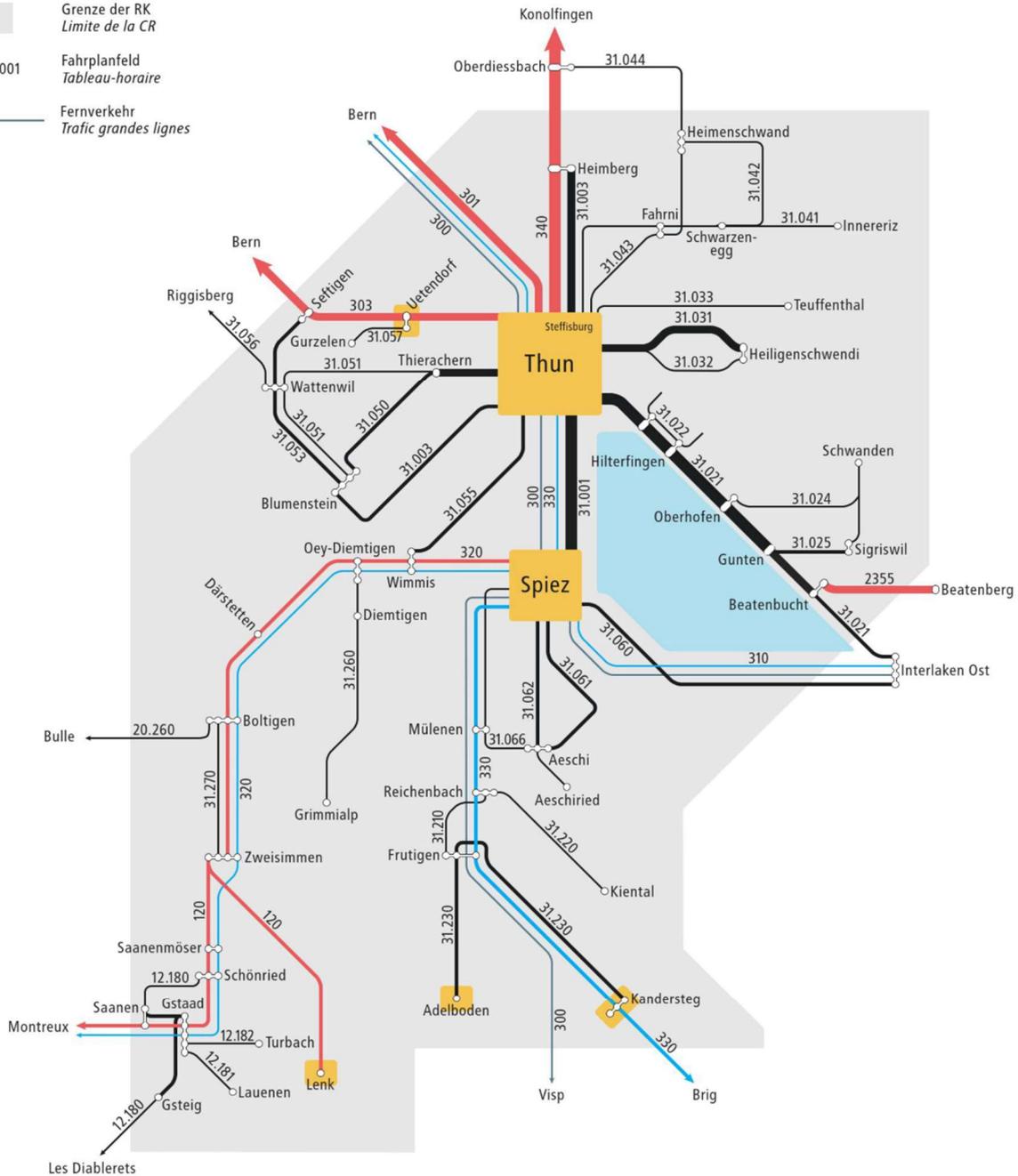
<sup>4</sup> Mit dem RRB (Nr. 1388/2020) vom 2.12.2020 zum ÖV-Angebotskonzept 2022-25 wurden die Taktverdichtungen der Linien 6 und 21 sowie die Neuorganisation der Buslinien im Bahnhof Thun auf später verschoben. Eingeführt wird das neue Buskonzept im Raum Spiez sowie diverse Abendkurse im regionalen Busangebot. Die Einführung der neuen Bustangente als Versuchsbetrieb liegt in der Kompetenz der Regierung.

Regionalzug <i>Chemin de fer</i>	RE mit Halt <i>RE avec arrêt</i>	Bus	Kurspaare / Tag <i>Paires de courses / jour</i>
			1
			2
			3
			4
			4-15
			16-25
			26-39
			≥40

Angebotskonzept 2022-25, Soll-Zustand  
**RVK 5 Oberland-West**

Schéma d'offre 2022-25, situation prévue  
**CRT 5 Oberland-Ouest**

- Ortsbus  
*Bus local*
- Grenze der RK  
*Limite de la CR*
- 31.001 Fahrplanfeld  
*Tableau-horaire*
- Fernverkehr  
*Trafic grandes lignes*



30.03.2021

Abbildung 18: Angebotskonzept 2022-25, Sollzustand, RVK 5 Oberland-West; Quelle: Grossratsbeschluss Kanton Bern (März 2021).

Im **ländlichen Raum** wurden die bereits im RGSK II aufgeführten diversen Perronanpassungen, Kreuzungsstellen und Doppelspurausbauten im Rahmen der entsprechenden Leistungsvereinbarungen von BLS und SBB

mehrheitlich umgesetzt. Betroffen waren vor allem das Gürbetal sowie das Simmental. Offen sind u.a. noch die Anpassungen am Bahnhof Därstetten (geplant für 2025-2026) und die Perronverlängerungen am Bahnhof Seftigen (Umsetzung noch offen).

Angebotsseitig sind im Rahmen von STEP insbesondere der Ausbau des Fernverkehrs Richtung Wallis sowie RE/Lötschberger geplant. Der dazu notwendige Ausbau der zweiten Lötschberg-Tunnelröhre wurde vom Parlament im Jahr 2023 bewilligt. In diesem Zusammenhang besteht auch die Zielsetzung, einen stündlichen Fernverkehrshalt in Frutigen einzuführen.

Im Regionalverkehr wird die bewährte Strategie des punktuellen Angebotsausbaus (z.B. Taktverdichtungen in den Spitzenstunden, Ausbau Abendangebot und teilweise am Wochenende) in den kommenden Angebotskonzepten fortgeführt. Mittelfristig werden für das Kander- und das Simmental aber auch substantielle Verdichtungen des Regio zwischen Spiez und Frutigen sowie des RE zwischen Spiez und Zweisimmen (u.a. integraler Stundentakt auf beiden Linien, RE-Halt Därstetten) gefordert. Zudem werden auf Basis der regionsübergreifenden Studie «ÖV-Erschliessung im ländlichen Raum» Optionen zur Verbesserung des ÖV-Grundangebots im ländlichen Raum geprüft.

### 5.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Hauptziel der Teilstrategie MIV ist es, den grossräumigen Verkehr möglichst von der Innenstadt Thun und den Quartieren fernzuhalten. Wie in den Zielen, im Zukunftsbild und dem Handlungsbedarf bereits dargelegt, werden Kapazitätsausbauten im Strassennetz auf punktuelle Eingriffe (Knoten) beschränkt. Im Wesentlichen geht es bei der Teilstrategie MIV darum, die mit dem Bypass Thun Nord bereits umgesetzten flankierenden Massnahmen auf Basis der neuen Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln. Wichtige weitere Elemente der Teilstrategie sind die Sanierung der Unfallschwerpunkte sowie verstärkte Anstrengungen im Bereich Mobilitätsmanagement. Letzteres ist zusammen mit dem Angebotsausbau im ÖV, Velo- und Fussverkehr zu betrachten. D.h. es geht bei der Teilstrategie MIV nicht nur darum, Verkehr effizienter zu organisieren, sondern auch zu verlagern und im besten Fall zu vermeiden. Die Kernelemente der Teilstrategie MIV in der **Agglomeration** sind:

- Möglichst grosse Lenkung des Strassenverkehrs auf das Basisnetz und die Entlastung der untergeordneten (zumeist wohnorientierten) Strassennetze. Dies erfolgt weitgehend über Massnahmen des Verkehrsmanagement (MIV priorisieren vs. dosieren). Um das bestehende Netz effizienter zu nutzen, wird das Verkehrsmanagement nach umfassenden Wirkungskontrollen des Bypasses überarbeitet bzw. weiter ausgebaut.
- Der Innenstadtbereich soll vom Transitverkehr ferngehalten werden. Die beiden Innenstadtquerungen bleiben nur im Einbahnregime möglich (zentraler Baustein des Bypass Thun Nord). Dasselbe gilt für die Hohmadstrasse. Die Querungsachsen (Guisan- und Freienhof-Achse) wurden für den Fuss- und Veloverkehr aufgewertet, weitere Optimierungen sind zu prüfen.
- Auf den Einfallsachsen wird der ÖV priorisiert, um den Betrieb ohne wesentliche Zeitverluste sicherzustellen (Busspuren oder Dosierung des MIV). Ausserdem wird der Verkehrsfluss aufrechterhalten, um Rückstaus und grössere Reisezeitverluste zu verhindern. Daraus ergeben sich auf wichtigen Knoten der Einfallsachsen und der tangentialen Strassenverbindungen Fahrbeziehungen, die priorisiert und solche, die dosiert werden müssen.
- Strassen mit Durchleitungscharakter in Zentrumslagen, in Ortskernen oder bei hohem Anteil an flächig querendem Fussverkehr werden verkehrsberuhigt (Tempo 30). In den Agglomerationsgemeinden werden die Ortsdurchfahrten schrittweise aufgewertet. Einzelne Gemeinden verfügen bereits über entsprechende Massnahmen, wenn auch tlw. in Verzug (z.B. Spiez), in anderen sind neue Massnahmen notwendig (z.B. Steffisburg, Oberdorf oder Uetendorf). Bei Kantonsstrassen erfolgt dies in enger Abstimmung mit den Gemeinden.
- Das Parkraummanagement in der Stadt Thun wird weitergeführt bzw. schrittweise ausgebaut. Dazu gehört die Überprüfung zur Aufhebung weiterer oberirdischer Parkplätze in der Stadt Thun (über den PP-Kompromiss 2012 hinaus) wie auch eine Verschärfung der PP-Politik in den übrigen Agglomerationsgemeinden.
- Netzergänzungen sind kurzfristig nicht zwingend: Die früher vorgesehene Spange Lüssli hat an Priorität verloren, weil die Siedlungsentwicklung sich gemäss Ortsplanungsrevision in den nächsten Jahren auf andere Gebiete konzentriert. Hinsichtlich langfristiger Erschliessung des rechten Thunerseeufers kommt die weiter oben erwähnte Verkehrsstudie zum Schluss, dass mit der sogenannten «Gesamtverkehrslösung», d.h. einem Massnahmenpaket von ÖV-Ausbau, Velonetzenerweiterung und Verkehrsmanagement die grössten Engpässe gelöst werden können. Ob die grossen Tunnelvarianten (Hübelitunnel, Aarequerung Süd) als Langfristoption planerisch vertieft werden sollen, wird zurzeit in Gesprächen zwischen Bund, Kanton und Standortgemeinden geprüft.

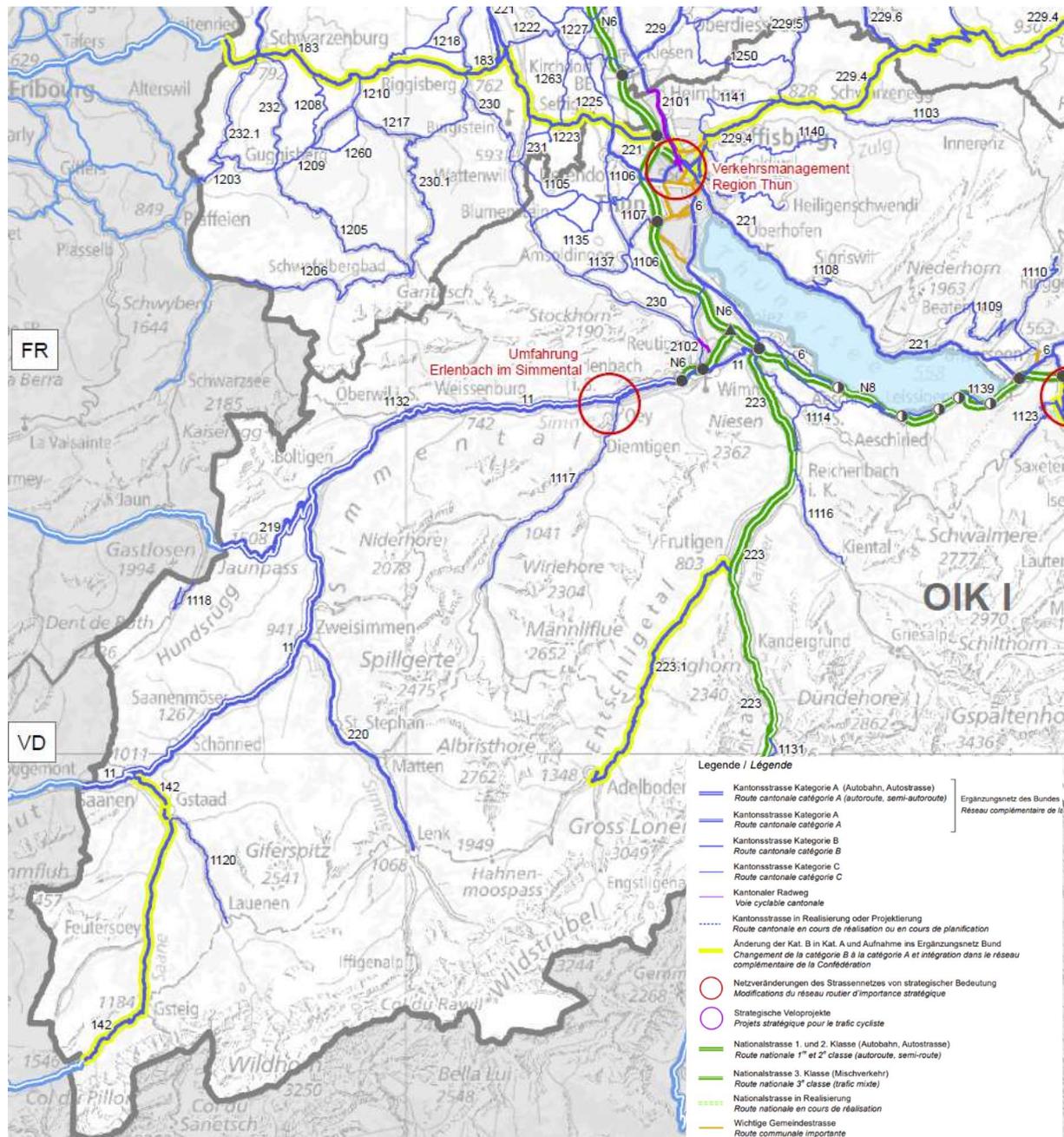


Abbildung 19: Kantonaler Strassennetzplan 2022 – 2037: Zielbild Kantonsstrassennetz inkl. strategische Veränderungen; Quelle: TBA Kanton Bern.

**Im ländlichen Raum** verfügen das Kandertal, das Simmental und das Saanenland grundsätzlich über gute Strasseninfrastrukturen. Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung ist in diesen Gebieten nicht mit neuen Engpässen bei den Strasseninfrastrukturen zu rechnen. In Zukunft stehen nicht Ausbauten im Vordergrund, sondern der Substanzerhalt. In den Hügel- und Voralpengebieten ist dieser sehr aufwändig und darf trotz des heute guten Zustandes der Infrastruktur nicht vernachlässigt werden. Zudem erhöhen klimabedingte Risiken die Kosten des Unterhalts. Weiter zu verbessern sind verschiedene Ortsdurchfahrten (Neugestaltung, Sanierungen, Entschärfung von Unfallschwerpunkten oder Sanierung von Niveauübergängen, sichere Velo- und Fussverkehrsführungen). Die Massnahmen im vorliegenden RGSK befinden sich vor allem im Simmental. In Erlenbach ist weiterhin eine Ortsumfahrung geplant. Das Projekt ist Bestandteil im kantonalen Strassennetzplan 2022-2037 (siehe Abbildung 19) als strategisches Projekt. Das OIK I wird die Planungen weiter vorantreiben und strebt einen Projektierungsbeginn ca. 2030 an.

### 5.3.3 Velo- und Fussverkehr

Ziel im Veloverkehr ist eine Trendumkehr zu erreichen, indem die guten topografischen und räumlichen Voraussetzungen im **Agglomerationsraum** Thun genutzt werden, um den Veloverkehrsanteil deutlich zu erhöhen. Die Teilstrategie Velo basiert auf drei Netzkonzepten von Stadt Thun (Haupttroutennetz GVK), Region (Regionales Alltagsnetz) sowie Kanton (Sachplan Veloverkehr). Neu hinzu kommt die Planungsstudie Velohauptroute Münsingen-Thun. Die Elemente der Teilstrategien Velo- und Fussverkehr auf Stufe Agglomeration sind:

- Das regionale Velonetz für den Alltagsverkehr verbindet alle wichtigen Ziele der Agglomeration Thun, die ein entsprechendes Potenzial an Velofahrenden aufweisen und in der Regel nicht weiter als 5 km voneinander entfernt sind. Die Infrastruktur für den Veloverkehr muss für alle Zielgruppen sicher, direkt und komfortabel ausgestaltet sein. Schulwege bedürfen besonderer Aufmerksamkeit bezüglich Sicherheit und Qualität.
- Die Korridore für Vorrangrouten bilden die wichtigsten regionalen Verbindungen ab und weisen in Bezug auf die Veloinfrastruktur die höchsten Qualitätsansprüche auf. Vorerst werden in der Agglomeration Thun nur die beiden Korridore Richtung Münsingen (siehe Abbildung 20) weiterverfolgt. Konfliktfreies Überholen innerhalb der Veloinfrastruktur, eine separierte Führung (möglichst getrennt vom MIV oder breite Radstreifen von mind. 2.6 m) und ein hoher Fahrfluss (selten anhalten z.B. durch Vortrittsregelung oder velofreundliche LSA) sind die wesentlichen Merkmale.
- Das Angebot von Veloabstellplätzen an den wichtigen ÖV-Haltepunkten ist in Einklang mit dem starken ÖV-Wachstumsprognosen bedarfsgerecht weiter auszubauen.
- Ein weiteres zentrales Element der Teilstrategien Velo- und Fussverkehr ist die Sanierung von Unfallschwerpunkten (USP). Neben bereits sanierten gibt es auch neue USP mit Fussgänger-, Velo- und E-Bike-Beteiligung, insbesondere im innenstädtischen Bereich von Thun.
- Die Teilstrategie Fussverkehr fokussiert auf die regional bedeutenden Netzlücken, die insbesondere auch die Zugänglichkeit der Erholungsgebiete betreffen. Netzlücken sollen etwa im Glockental/Steffisburg sowie im Westen von Thun (Lüssli, Neufeld) geschlossen werden.
- Grosse Bedeutung für die Agglomeration haben dabei auch Uferwege, die aufgewertet und Lücken zu schliessen sind, etwa in Thun, Hünibach sowie Spiez.
- Vor allem in den Agglomerationsgemeinden ausserhalb der Stadt Thun gilt es, wo noch nicht umgesetzt, Verkehrsberuhigungen in wohnorientierten Quartieren einzuführen (v.a. Uetendorf, Uttigen, Teile von Steffisburg, Thierachern und Allmendingen). Die Massnahmen sind ortsangepasst zu entwickeln und können Tempo 30, Begegnungszonen oder andere Massnahmen beinhalten.
- In der Stadt Thun hat das Gesamtverkehrskonzept neben den im Fussverkehr zu verbessernden Verbindungen auch aufzuwertende publikumsintensiven Räume aufgezeigt. Hier sind vor allem Verbindungen im Umfeld des ESP Thun Nord, zwischen Thun und Allmendingen, die Schadauquerung sowie das Entwicklungsgebiet Lachen und dessen Verbindungen zu den westlichen Thuner Quartieren zu nennen.

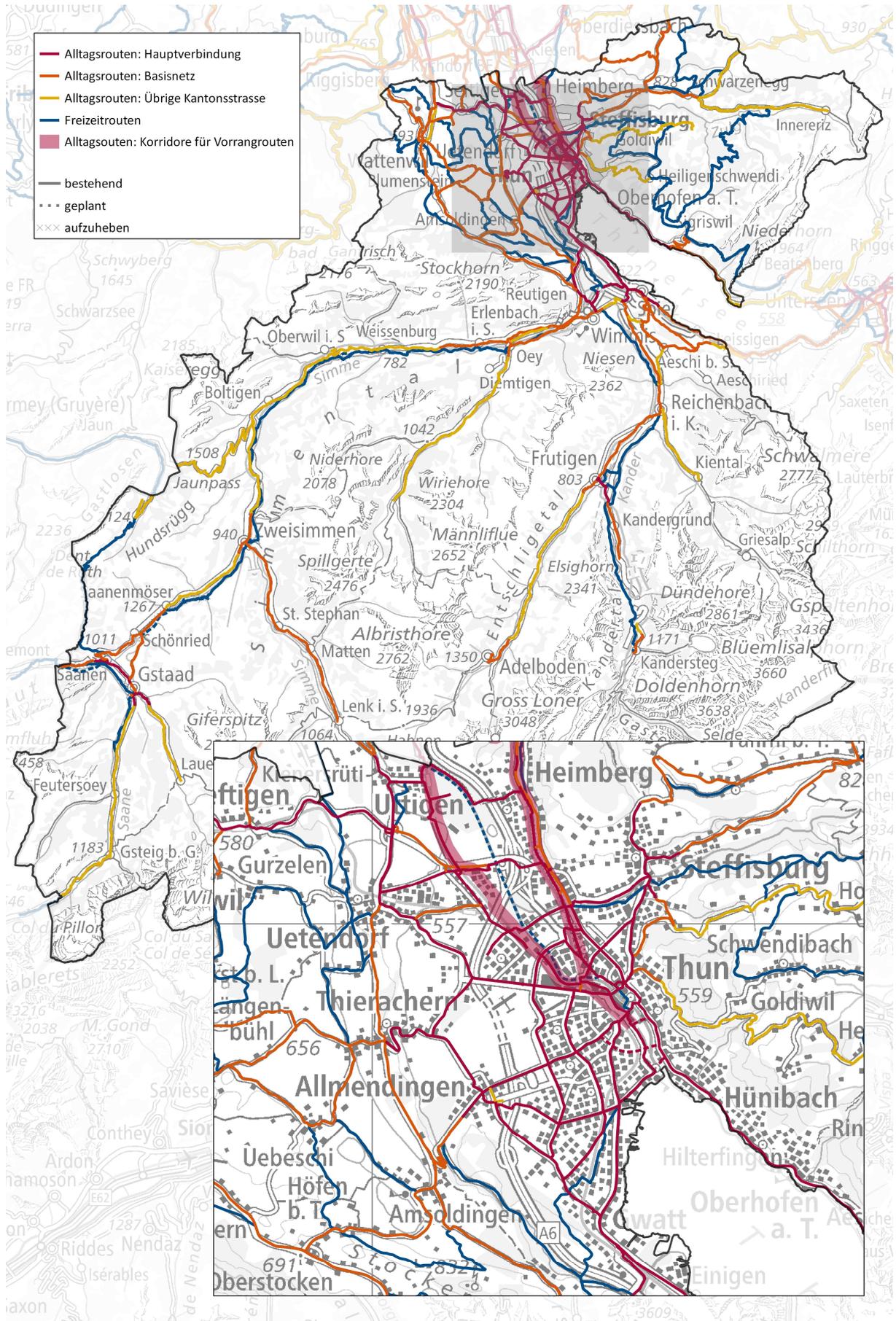


Abbildung 20: Kantonaler Sachplan Veloverkehr (mit Ergänzungen der Teilstrategie Veloverkehr vom AP5); Quelle: TBA Kanton Bern.



## 6 Massnahmen

Für die Massnahmenblätter der RGSK 2025 und das AP 5 stehen neue Vorlagen zur Verfügung. Die Massnahmenblätter der RGSK und AP werden separat und die AP-Massnahmen entsprechend des Umsetzungshorizontes umfangreicher und mit konkreteren Informationen geführt.

<p><b>Massnahmenband RGSK 2025</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Alle neuen Massnahmen sind aufgenommen und je nach erwartetem Realisierungsbeginn einem Zeithorizont zuzuweisen. Sie sind behördenverbindlich und durchschreiten die dafür vorgesehenen Verfahrensschritte (Mitwirkung, kantonale Vorprüfung, kantonale Genehmigung).</li> <li>– Alle pendenten Massnahmen aus dem RGSK 2021 mit ggf. aktualisiertem Koordinationsstand sind in das RGSK 2025 übernommen.</li> <li>– Alle pendenten A-Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen der AP 1-4, welche noch nicht umgesetzt sind, sind im RGSK 2025 aufgeführt. Damit diese pendenten A-Massnahmen mit Leistungsvereinbarung von den übrigen Massnahmen im RGSK gut zu unterscheiden sind, sind diese Massnahmenblätter in einem separaten Kapitel im Massnahmenband mit dem Titel «Pendente A-Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen der 1. bis 4. Generation» eingefügt. <i>(folgt noch)</i></li> </ul>
<p><b>Massnahmenband AP 5. Generation</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– A-Massnahmen (idealerweise sind dies B-Massnahmen aus dem AP 4), mit Umsetzung 2028-2031 sowie B-Massnahmen, mit Umsetzung zwischen 2032-2035 (und gegebenenfalls C-Massnahmen, Umsetzung nach 2035) sind im AP- Massnahmenband aufzuführen.</li> <li>– Alle diese Massnahmen sind zwingend im RGSK verankert und durchlaufen damit die vorgesehenen Verfahrensschritte (Mitwirkung, kantonale Vorprüfung, kantonale Genehmigung).</li> </ul>

Tabelle 11: Das Zusammenspiel Massnahmenband RGSK 2025 und AP 5. Generation

### 6.1 Umsetzungsstand Massnahmen frühere Generationen

*Folgt noch*

### 6.2 Lesehilfe Massnahmenliste

**Definition der Koordinationsstände KS bei den RGSK-Massnahmen:**

**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.

**Kennzeichnung Massnahmen Agglomerationsprogramm V+S 5. Generation:**

Diejenigen Massnahmen und Teilmassnahmen, die das Agglomerationsprogramm V+S Thun der 5. Generation betreffen, sind rosa hinterlegt. Ausserdem werden bei den AP-Massnahmen folgende Umsetzungshorizonte (UH) unterschieden:

D	A	B	C
Daueraufgabe	2028-2031	2032-2035	ab 2036

## 6.3 Massnahmen Siedlung und Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus

### 6.3.1 Erläuterungen zu Änderungen und Neuerungen Siedlung und Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus

Die Massnahmen im Agglomerationsteil des TOW sind ähnlich umfangreich wie im letzten RGSK wurden jedoch nach ihrem aktuellen Planungsstand und im Umsetzungshorizont aktualisiert.

Die folgende (provisorische) Liste zeigt alle Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus des RGSK 2025. Die Massnahmen des Agglomerationsteils sind rosa eingefärbt, diejenigen im ländlichen Teil des TOW sind weiss.

Tabelle 12: Massnahmenliste Siedlung, Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus **(provisorisch)**

RGSK-Nr.	ARE-Code <sup>5</sup>	Massnahmenblatt	Teilmassnahme / Gebiet	Lead	KS	UH
<b>Massnahmen Siedlung</b>						
TOW.S-UV.1		Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)		Gemeinden		D
TOW.S-UV.1.1			Heimberg, Gesamtentwicklung Bahnhof		FS	A/B
TOW.S-UV.1.2			Seftigen, Ortskern		ZE	B
TOW.S-UV.1.3			Steffisburg, Schwäbis-Cremo		FS	A
TOW.S-UV.1.4			Steffisburg, VBS-Areal		ZE	C
TOW.S-UV.1.5			Steffisburg, Stockhorn-/Bernstrasse		FS	C
TOW.S-UV.1.6			Steffisburg, Pfrundmatte		FS	A/C
TOW.S-UV.1.7			Thun, ESP Thun Nord		FS	A/B
TOW.S-UV.1.8			Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof		FS / ZE	A/B
TOW.S-UV.1.9			Thun, ESP Bahnhof Thun		FS	A/B
TOW.S-UV.1.10			Thun, Gwattstrasse		ZE	C
TOW.S-UV.1.11			Thun, Hoffmatte		ZE	A/C
TOW.S-UV.1.12			Thun, Schönau		ZE	C
TOW.S-UV.1.13			Thun, Freistatt		FS	A
TOW.S-UV.1.14			Thun, Aarestrasse		ZE	A/C
TOW.S-UV.1.15			Thun, STI-Areal		VO	C
TOW.S-UV.1.16			Thun, Hohmadstrasse BWG		ZE	C
TOW.S-UV.1.17			Spiez, Entwicklung Zentrum Spiez		ZE	B
TOW.S-UV.1.18			Spiez, Kandergrien		VO	C
TOW.S-UV.2		Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (ländlicher Raum)		Gemeinden		D
TOW.S-UV.2.1			Frutigen, Bahnhof		FS	D
TOW.S-UV.2.2			Frutigen, Güterbahnhof		ZE	D
TOW.S-UV.2.3			Lenk, Bahnhof		FS	D
TOW.S-UV.2.4			Lenk, Bärenmatte		FS	D

<sup>5</sup> Bei Massnahmen, die bereits in früheren Generationen beantragt wurden (i.d.R. in einem fernerem Umsetzungshorizont)

TOW.S-UV.2.6		Reichenbach im Kandertal, Flugplatz	VO	D
TOW.S-UV.2.7		St. Stephan, Flugplatz	FS	D
TOW.S-UV.2.12		Zweisimmen, Spitalareal	VO	D
TOW.S-UV.2.13		Zweisimmen, Militärareal Blankenburg	VO	D
TOW.S-UV.2.14		Boltigen, Bahnhof / Kaserne	VO	D
TOW.S-SW.1	Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)		Gemeinden	D
TOW.S-SW.1.1		Steffisburg, Hodelmatte / Au	FS	A
TOW.S-SW.1.2		Thun, <del>Postdenzelg</del> Bläuerstrasse	FS	A/B
TOW.S-SW.1.3		Thun, Rösslimatte	FS	C
TOW.S-SW.1.4		Spiez, Simmentalstrasse (Uechli)	FS	C
TOW.S-SW.1.5		Spiez, Bühl Nord	FS	C
TOW.S-SW.1.6		Spiez, Roggern	FS	B
TOW.S-SW.1.7		Spiez, Zelg	FS	C
TOW.S-SW.2	Regionale Wohnschwerpunkte (Zentren)		Gemeinden	D
		<i>Aktuell keine Wohnschwerpunkte im ländlichen Raum</i>		
TOW.S-SA.1	Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)		Gemeinden	D
TOW.S-SA.1.1		Spiez, Lattigen / Au	FS	A
TOW.S-SA.1.2		Spiez, Angolder	FS	A
TOW.S-SA.1.3		Steffisburg, ESP Bahnhof Steffisburg	FS	A
TOW.S-SA.1.4		Thun, Schoren / Gwattmösli	FS	A/C
TOW.S-SA.1.5		Thun, Mittlere Strasse / Rütlistrasse / Industriestrasse	FS	C
TOW.S-SA.2	Regionale Arbeitsschwerpunkte (ländlicher Raum)		Gemeinden	D
TOW.S-SA.2.7		Frutigen, Unters Widi Ost	FS	D
TOW.S-SA.2.8		Frutigen, Wengmatti I	FS	D
TOW.S-SA.2.10		Zweisimmen, Grosse matte	FS	D
TOW.S-SÜ.1	Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz		Gemeinden	D
TOW.S-SÜ.1.1		Adelboden, Neuweg Paradiesli	ZE	D
TOW.S-SÜ.1.2		Frutigen, Wengimatti	ZE	D
TOW.S-SÜ.1.3		Frutigen, Im Grund	FS	D
TOW.S-SÜ.1.4		Frutigen, Zrydsbrügg	ZE	D
TOW.S-SÜ.1.5		Kandergrund, Underem Büel	FS	D
TOW.S-SÜ.1.6		Reichenbach im Kandertal, Sägerei Bettschen	FS/VO	D
TOW.S-VW.1	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)		Gemeinden	D
TOW.S-VW.1.1		Seftigen, Breitmoos	FS	C
TOW.S-VW.1.2		Steffisburg, Bruchegg	ZE	C
TOW.S-VW.1.3		Steffisburg, Oberdorf-Gumm	ZE	C
TOW.S-VW.1.4		Steffisburg, Erlen	ZE	C
TOW.S-VW.1.5		Steffisburg, Thunstrasse-Glockenthal	FS	C
TOW.S-VW.1.6		Steffisburg, Bahnhofstrasse	FS	C
TOW.S-VW.1.7		Thun, Siegenthalergut	FS	A/B
TOW.S-VW.1.8		Uetendorf, <del>Schlag</del> Oberi Zälg Süd	FS	B
TOW.S-VW.2	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Zentren)		Gemeinden	
		<i>Aktuell keine Vorranggebiete Wohnen im ländlichen Raum</i>		

TOW.S-VA.1	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)		Gemeinden	D
TOW.S-VA.1.1		Heimberg, Heimberg Süd	ZE	C
TOW.S-VA.1.2		Steffisburg, Bernstrasse	FS	C
TOW.S-VA.1.3		Thun, Weststrasse Süd	FS	C
TOW.S-VA.2	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (ländlicher Raum)		Gemeinden	D
TOW.S-VA.2.1		Seftigen/ Burgistein, Pfandersmatt	ZE	D
TOW.S-VA.2.2		Därstetten, Gewerbezentrum	ZE	D
TOW.S-VA.2.3		Diemtigen, Burgholz / Asmatti	ZE	D
TOW.S-VA.2.6		Wimmis, Eyfeld	ZE	D
TOW.S-VA.2.17		Frutigen, Unteres Widi West	VO	D
TOW.S-VA.2.18		Frutigen, Wengimatti II	VO	D
TOW.S-VÜ.1	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport und Freizeit		Gemeinden	D
TOW.T-VÜ.1.1		Thun, Weststrasse Nord	FS	A/B
TOW.S-VIV.1	Verkehr-intensive Vorhaben (VIV)		Gemeinden	D
TOW.S-VIV.1.1		Spiez, Zentrum (altrechtlich)		D
TOW.S-VIV.1.2		Thun, Innenstadt (altrechtlich)		D
TOW.S-VIV.1.3		Thun, Strättligenmarkt (altrechtliche, verkehr-intensive Anlage mit Besitzstandsgarantie)		D
TOW.S-VIV.1.4		Thun, Thun-Süd (Verkehr-intensiver Standort von kantonaler Bedeutung)		D
TOW.S-VIV.1.5		Heimberg, Megastore und Hobby (Verkehr-intensiver Standort von kantonaler Bedeutung)		D
TOW.S-Bgo/Bgm.1 TOW.L-Tg.1	Wichtige Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel ohne/mit Interessenabwägung (ERT inkl. Agglomeration)		Gemeinden	FS D
TOW.S-Bgo.2	Wichtige Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel (KA und OSSA)		Gemeinden	ZE D
TOW.S-Ü.1	Koordination der Siedlungsentwicklung: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen		Region ERT	FS D
TOW.S-Ü.2	Koordination der Siedlungsentwicklung: Umsetzung Regionaler Arbeitszonenpool		Region ERT	FS D
TOW.S-Ü.3	Koordination der Siedlungsentwicklung: Überkommunale Kompensation Fruchtfolgeflächen (FFF)		Region ERT	VO D
TOW.S-Ü.4	Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren		Regionen	FS D
<b>Massnahmen Landschaft</b>				
TOW.L-Schu.1	Vorranggebiete Natur und Landschaft		Gemeinden	FS D
TOW.L Schu/ Scho.2	Vorranggebiete Natur und Landschaft (ländlicher Raum)		Gemeinden	FS D
TOW.L-Ü.1	Konzeptionelle Massnahme: Frei- raumkonzept Agglomeration Thun		ERT	FS A
TOW.L-Ü.2	Freiräume und Pärke		Gemeinden	D
TOW.L-Ü.2.1		Thun, Park Siegenthalergut	FS	A
TOW.L-Ü.2.2		Thun, Park B5	FS	B
TOW.L-Ü.2.3		Thun, Park Bläuerstrasse	FS	A/B
TOW.L-Ü.2.4		Heimberg, Park Louelipark	FS	A
TOW.L-Ü.3	See- und Flussufer		Gemeinden	D
TOW.L-Ü.3.1		Thun, Lachenareal	VO	B

TOW.L-Ü.3.2		Thun, Pfaffenbühl	VO	B
TOW.L-Ü.3.3		Steffisburg/Heimberg, Aareufer Zugmündung / Längsnetzung Zug	FS	A
TOW.L-Ü.3.4		Thun, Aareufer Thun Nord	ZE	B
TOW.L-Ü.3.5		Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aareufer Kleist-Inseli	ZE	B
TOW.L-Ü.4	Siedlungsnaher Erholungsgebiete		Gemeinden	D
TOW.L-Ü.4.1		Thun, Buchholz-Pfandern	ZE	A/B
TOW.L-Ü.4.2		Steffisburg, Landschaftspark „Au“	ZE	C
TOW.L-Ü.5	Kleinstrukturen und Trittsteine		Gemeinden	D
		<i>Teilmassnahmen noch zu definieren</i>		
TOW.L-Ü.6	Geotop Faulenseemoos		Gemeinde	FS
TOW.L-Ü.7	Regionale Naturparks und UNESCO Welterbe SAJA		Regionen	FS
<b>Massnahmen Tourismus, Sport und Freizeit</b>				
TOW.T-S.1	Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)		Gemeinden	D
TOW.T-S.1.1		Spiez, Spiezer Bucht	VO	C
TOW.T-S.1.2		Heimberg, Sportzentrum Heimberg CIS	VO	C
TOW.T-S.1.3		Oberhofen am Thunersee, Wichterheer-Gut	VO	C
TOW.T-S.2	Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)		Gemeinden	D
TOW.T-S.2.1		Adelboden, Nevada und Schuler-Areal	VO	D
TOW.T-S.2.3		Kandersteg, Schanzenareal / Betriebsgebäude	FS	D
TOW.T-S.2.5		Lenk, Tennis- und Eisbahncenter (TEC)	FS	D
TOW.T-S.2.6		Lenk, Kurs- und Sportzentrum KUSPO	FS	D
TOW.T-S.2.8		Lenk, Ferienresort Hohliebi	FS	D
TOW.T-S.2.9		Lenk, Ferienresort Rothenbach (ZPP)	FS	D
TOW.T-S.2.11		Saanen, Tribüne und Arealnutzung Tennis (Gstaad)	FS	D
TOW.T-S.2.12		Saanen, Skifuture Rübeldorf	FS	D
TOW.T-S.2.13		Saanen, Sportzentrum Areal (Gstaad)	FS	D
TOW.T-S.2.15		Saanen, Flugplatz und Polofeld	FS	D
TOW.T-S.2.19		St. Stephan, Sagiareal	VO	D
TOW.T-S.2.22		Zweissimmen, Hotelprojekt Geselmatte	ZE	D
TOW.T-V.2	Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)		Gemeinden	D
TOW.T-V.2.1		Wattenwil, Sportstätte Ey	ZE	D
TOW.T-V.2.3		Saanen, Institut Le Rosey	ZE	D
TOW.T-V.2.5		Saanen, Uf de Chessle (Saanenmöser)	FS	D
TOW.T-V.2.6		Boltigen, altes Kohlebergwerk	FS	D
TOW.T-Ü.1	Erholungsgebiete (Agglomeration)		Region	VO
TOW.T-Ü.2	Erholungsgebiete und überregionale Ausflugsziele (ländlicher Raum)		Region	D
TOW.T-Ü.3	Ausgangspunkte der Erholung		Region ERT	ZE

## 6.3.2 Erläuterungen zu Massnahmen Siedlung

### S-UV.1 Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete Agglomeration

Ziel ist eine qualitätsvolle Verdichtung von Arealen mit hoher Zentralität und guter Erschliessung, sowohl bezüglich des ÖV wie auch des MIV. Die Agglomerationsgemeinden identifizieren Areale mit ÖV-Erschliessungsgüteklasse A oder B sowie guter oder genügender Strassenerschliessung. Die Gemeinden prüfen eine Aufwertung oder eine siedlungs- und ortsbildverträgliche Verdichtung dieser Areale, unter Berücksichtigung der bestehenden Bebauungsstruktur und setzen entsprechende Massnahmen zur Verdichtung in ihren Ortsplanungsrevisionen um. Geeignete Areale mit Umstrukturierungspotenzial werden für eine Umzonung in Wohn- oder Dienstleistungsstandorte geprüft, bevor am Siedlungsrand neue Gebiete eingezont werden.

Die seit der letzten Generation realisierten Gebiete wurden entfernt. Dafür konnten neue Gebiete ermittelt werden, die ins Massnahmenblatt aufgenommen wurden.

- **STI Areal** und **Hohmadstrasse BWG** (beide Thun)
- **Kandergrien** (Spiez)
- Zudem wurden die Gebiete Rosenau-Scherzligen und Aarefeld Thun zum Gebiet **ESP Bahnhof Thun** zusammengefügt und der Perimeter auf das gesamte ESP-Gebiet ausgeweitet.

### S-UV.2 Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete ländlicher Raum

Ziel ist eine qualitätsvolle Verdichtung geeigneter Areale mit Umstrukturierungspotential. Areale, die bereits gut erschlossen sind, werden für eine Umzonung in Wohn- oder Dienstleistungsstandorte sowie Standorte mit Nutzungen in den Bereichen Sport, Freizeit und Tourismus prioritär berücksichtigt, bevor am Siedlungsrand neue Gebiete eingezont werden. Die Umstrukturierung von Gebieten, deren Nutzungsbedingungen und -absichten sich im Laufe der Zeit verändert haben, trägt zur besseren Nutzung von bereits überbauten Siedlungsgebieten und Bauzonenreserven bei. Dazu werden Gebiete mit hoher Erschliessungsgüte identifiziert. Die Gemeinden prüfen dann eine mögliche Aufwertung und Verdichtung unter Berücksichtigung der bestehenden Siedlungs- und Freiraumqualität.

- Die seit der letzten Generation umgesetzten oder nicht mehr für eine Umstrukturierung beabsichtigten Areale wurden entfernt.
- Im Gegenzug dazu wurde das Gebiet **Boltigen, Bahnhof / Kaserne**, das in der letzten Generation als Vorranggebiet Arbeiten im RGSK enthalten war, den Umstrukturierungsgebieten zugewiesen.
- Das Gebiet **Lenk, Bärenmatte** wurde auf den Koordinationsstand «Festsetzung» aufgestuft.

### S-SW.1 Regionale Wohnschwerpunkte Agglomeration

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

Folgende Wohnschwerpunkte in der Agglomeration wurden gegenüber dem RGSK 2021 ergänzt:

- **Roggern** und **Zelg** (beide Spiez)

### S-SW.2 Regionale Wohnschwerpunkte Zentren

Die Massnahme fördert die gezielte Realisierung von Wohnraum an Standorten mit guten Rahmenbedingungen. Das Massnahmenblatt dient dem Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen. Die konzentrierte Siedlungsentwicklung wird dorthin gesteuert, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig möglich ist. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der Wohnschwerpunkte mit den ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln und vermeiden das Entstehen von Realisierungshindernissen. Sie gewährleisten ausserdem eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur. Die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte findet im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren statt, die bauliche Nutzung erfolgt einer der Bedeutung angepassten mittleren bis hohen Siedlungsdichte.

Im RGSK 2025 sind in den Zentren im ländlichen Raum **keine Wohnschwerpunkte** enthalten.

### **S-SA.1 Regionale Arbeitsschwerpunkte Agglomeration**

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

Die regionalen Arbeitsschwerpunkte Agglomeration sind gegenüber dem RGSK 2021 **unverändert**. Die Massnahmenblätter wurden lediglich aktualisiert.

### **S-SA.2 Regionale Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum**

Unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten sollen geeignete Standorte für Arbeitsnutzung im ländlichen Raum gefördert werden. Zur Entwicklung der Arbeitsschwerpunkte erarbeiten die Gemeinden bedürfnisgerechte Nutzungsvorschriften, bereiten das planungsrechtliche Verfahren vor und realisieren zeitgerecht die benötigte Erschliessung und Infrastruktur.

Im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2025 wurden die Arbeitsschwerpunkte einer vertieften Überprüfung unterzogen. Einige Standorte erfüllten mehrere der übergeordneten Vorgaben (Schutz Kulturland, ÖV-Erschliessung, Mindestgrösse) nicht mehr, sind weitgehend umgesetzt oder nicht von regionaler Bedeutung. Dies führte zu einer Reduktion und Konzentration der Arbeitsschwerpunkte im ländlichen Raum auf die realistisch und sinnvoll umsetzbaren Standorte.

### **S-SÜ.1 Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz**

Unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten sollen geeignete neue Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzelholz gefördert werden. Die Grundlage für die Auswahl der Standorte wird durch den Richtplan gegeben. Die Gemeinden erarbeiten bedürfnisgerechte Nutzungsvorschriften und realisieren die benötigte Erschliessung und Infrastruktur.

Die Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz sind gegenüber dem RGSK 2021 **unverändert**.

Für die Bergregion Obersimmental-Saaneerland gilt der Regionale Richtplan "Verarbeitungs-/Lagerstandorte Energie-, Wald- u. Nassholz". Die darin enthaltenen Standorte werden nicht in das RGSK überführt.

### **S-VW.1 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen Agglomeration**

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

Das Gebiet **Heimberg, Engeried** ist nicht realisierbar und wurde aus dem RGSK entfernt.

### **S-VW.2 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen Zentren**

Die künftige Siedlungsentwicklung soll dorthin gesteuert werden, wo die Verkehrserschliessung umweltgerecht und kostengünstig ist. Als Vorranggebiete Wohnen kommen Gebiete in den Zentren in Frage, die grösser als 1 Hektare und nicht eingezont sind und in der Regel in Gebieten der Zentrumsstufe 1 bis 4, respektive in den Raumtypen «Urbane Kerngebiete» sowie «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» gemäss kantonalem Richtplan liegen. Die Gebiete werden nach den raumplanerischen Kriterien Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc. ermittelt. Sie müssen zudem innerhalb der ÖV-Erschliessungsgüteklassen D liegen.

Im RGSK 2025 sind in den Zentren im ländlichen Raum **keine Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen** enthalten.

### **S-VA.1 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten Agglomeration**

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

Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten Agglomeration sind gegenüber dem RGSK 2021 **unverändert**.

### **S-VA.2 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten ländlicher Raum**

Unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten werden geeignete neue Standorte für die Arbeitsnutzung gefördert. Für sie gelten nach deren Einzonung die gleichen Vorgaben wie für die Arbeitsschwerpunkte (TOW.S-SA.2).

Im Rahmen der Erarbeitung des RGSK 2025 wurden die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten einer vertieften Überprüfung unterzogen. Einige Standorte erfüllten mehrere der übergeordneten Vorgaben (Schutz Kulturland, ÖV-Erschliessung, Mindestgrösse) nicht mehr, sind weitgehend umgesetzt oder nicht von regionaler Bedeutung. Dies führte zu einer Reduktion und Konzentration der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten im ländlichen Raum auf die realistisch und sinnvoll umsetzbaren Standorte.

### **S-VÜ.1 Vorranggebiete Sport und Freizeit Agglomeration**

Geeignete neue Standorte für Sport- und Freizeitnutzungen werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.

Das früher als Tourismusmassnahme geführte Massnahmenblatt wurde dem Siedlungsteil zugewiesen, da es sich bei der aktuell einzigen Teilmassnahme **Thun, Weststrasse Nord** nicht um eine touristische Nutzung handelt.

### **S-VIV.1 Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)**

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) werden an zentrale und optimal erschlossene Lagen gelenkt. Die regionalen ViV-Standorte werden im RGSK bezeichnet. Die Vorgaben, die sich aus der Planungspflicht für Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) gemäss Art. 8 RPG ergeben und im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B\_01) bzw. der kantonalen Bauverordnung (Art. 91a ff) konkretisiert werden, verlangen für Standorte mit über 2'000 Fahrten DTV eine Festlegung im RGSK. Zur Festlegung von ViV-Standorten ist eine umfassende Interessenabwägung gemäss Massnahmenblatt B\_01 KRP nötig. Die bestehenden Standorte können jedoch als Ausgangslage (Besitzstandwahrung) aufgenommen werden.

### **S-Bgo.1/S-Bgm.1, L-Tg.1 Wichtige Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel ohne/mit Interessenabwägung (ERT inkl. Agglomeration)**

In der Richtplankarte zum RGSK TOW sind die wichtigen Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung festgelegt. Diese sind für die Ortsplanungen der Gemeinden verbindlich. Mit der Bezeichnung von Siedlungsbegrenzungen (Linien und Trenngürtel) von überörtlicher Bedeutung wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Die Siedlungsbegrenzungen sollen sicherstellen, dass

- die Siedlungs- und Landschaftsräume zweckmässig gegliedert werden.
- die Akzentuierung der Siedlungsränder gefördert und die Zersiedelung eingegrenzt wird.
- charakteristische Ortsbilder und ihre Umgebung sowie übergeordnete Landschaftsräume erhalten bleiben.
- Freiräume für die Naherholung und sportliche Aktivitäten in Siedlungsnähe offenbleiben.
- die ökologische Vernetzung unterstützt wird.

Die Siedlungsbegrenzungslinien und Siedlungstrenngürtel im Perimeter des ERT wurden bereits im RGSK 2012 bzw. AP 2 festgesetzt. Die Siedlungsbegrenzungslinien werden in zwei Kategorien unterteilt. Die Siedlungsbegrenzungslinien ohne Interessenabwägung sind in ihrer Lage definitiv festgelegt. Bei den Siedlungsbegrenzungslinien mit Interessenabwägung besteht ein Spielraum für Einzonungen im Mass von einzelnen Bauplätzen zwecks qualitativer Aufwertung und Ausgestaltung des Siedlungsrandes.

### **S-Bgo.2 Wichtige Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel (KA und OSSA)**

Mit den Siedlungsbegrenzungen und -trenngürteln wird eine klare Trennung zwischen Siedlungsgebiet und Nicht Siedlungsgebiet angestrebt. Die wichtigen und prägenden Zäsuren zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten werden aufrechterhalten, damit die Strukturen ablesbar bleiben und die Siedlung nicht flächendeckend zusammenwächst. Die Siedlungsränder werden akzentuiert und die Zersiedelung wird eingegrenzt.

Die Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung im Kandertal und Obersimmental-Saanenland wurden in den entsprechenden Landschaftsrichtplänen festgelegt. Im Zusammenhang mit deren Festsetzung im RGSK bestehen jedoch noch offene Fragen, die zu klären sind. In der Karte zum RGSK 2025 sind die Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel für KA und OSSA deshalb noch nicht abgebildet.

#### **S-Ü.1 Koordination der Siedlungsentwicklung: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen**

Das Massnahmenblatt enthält die Rahmenbedingungen für einen regionalen Ausgleich von Bedarfskontingenten für Wohnbau land gemäss kantonalem Richtplan. Ein Ausgleich soll möglich gemacht werden, damit die Siedlungsentwicklung innerhalb der Agglomeration an die bestmöglich geeigneten Standorte, namentlich in die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen, gesteuert werden kann. Gemeinden, die z.B. infolge fehlender geeigneter Siedlungserweiterungsgebiete nicht ihren gesamten Bedarf ausschöpfen, können bis zu zwei Drittel der Kontingente an andere Gemeinden im Perimeter der Agglomeration Thun abgeben, sofern die im Massnahmenblatt formulierten Kriterien zu Lage, ÖV-Erschliessung, Dichte, städtebaulicher Qualität, Verfügbarkeit etc. eingehalten werden. Übertragungen von Kontingenten dürfen nur für die Einzonung und Realisierung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung erfolgen. Die Bedürfnislage muss ausreichend nachgewiesen sein. Es besteht kein Anspruch auf Inanspruchnahme von Kontingenten anderer Gemeinden. Die Übertragung bedarf neben der Zustimmung der kantonalen Stellen der innerregionalen Genehmigung. Die Geschäftsstelle prüft unter Einbezug des Ausschusses Entwicklung der Kommission Wirtschaft des ERT, ob die Bedingungen eingehalten sind. Im Zweifelsfall entscheidet die Kommission Wirtschaft.

#### **S-Ü.2 Koordination der Siedlungsentwicklung: Umsetzung regionaler Arbeitszonenpool**

Die Gemeinden, der Entwicklungsraum Thun und die zuständigen kantonalen Stellen wirken auf eine Siedlungsentwicklung hin, welche die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzziele gewährleistet und eine koordinierte räumliche Entwicklung anstrebt. Der Arbeitszonenpool wurde gemäss der Modellstudie «Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun» umgesetzt. Er bewirtschaftet und steuert das Arbeitszonenangebot in Abhängigkeit zur Nachfrage innerhalb der Region. Ziel ist es, mit einem regionalen Arbeitszonenmanagement Trägerschaften zur Entwicklung und Bewirtschaftung der regionalen Arbeitszonen einzusetzen und die notwendigen Modelle zum Ausgleich der daraus entstehenden Vor- und Nachteile zu erarbeiten. Die Arbeiten werden durch die Region initiiert und koordiniert.

#### **S-Ü.3 Koordination der Siedlungsentwicklung: Überkommunale Kompensation Fruchtfolgefleichen (FFF)**

Die Gemeinden, der Entwicklungsraum Thun und die zuständigen kantonalen Stellen wirken auf eine Siedlungsentwicklung hin, welche die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzziele gewährleistet und eine koordinierte räumliche Entwicklung anstrebt. Die Rahmenbedingungen für eine überkommunale Kompensation von Fruchtfolgefleichen werden geklärt.

#### **S-Ü.4 Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren**

Die Siedlungsentwicklung soll durch die Entwicklung der regionalen Zentren (Zentren 4. Stufe) gefördert werden. Diese sollen ausserhalb der Agglomeration gewisse Zentrumsfunktionen (Schulen, Infrastruktur, Verwaltung) für die Teilregionen übernehmen und weisen eine erhöhte Versorgungsdichte aus. Die regionalen Zentren 4. Stufe in der Teilregion Niedersimmental (Erlenbach / Oey) und die Tourismusorte Adelboden, Kandersteg und Lenk werden als attraktive Siedlungs-, Wirtschafts- und Wohngebiete weiterentwickelt und ihre Zentrumsfunktionen ausgebaut und überprüft.

### **6.3.3 Erläuterungen zu Massnahmen Landschaft**

#### **L-Schu.1 Vorranggebiete Natur und Landschaft (Agglomeration)**

Die bezeichneten Vorranggebiete Natur und Landschaft bezwecken die Erhaltung und Freihaltung von gebieten mit besonderer Eigenart, Schönheit, kulturellem, ökologischem Wert oder Erholungswert. In der Richtplankarte des RGSK TOW sind die Vorranggebiete Natur und Landschaft aus regionaler Sicht bezeichnet. Sie sind Ausgleichsräume zu den touristisch intensiv genutzten Gebieten und umfassen die BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler), die Bundesinventare der Moorlandschaften und Auengebiete, die kantonalen Naturschutzgebiete sowie die regionalen Landschaftsschutzgebiete.

Die regionalen Landschaftsschutzgebiete werden im regionalen Landschaftsrichtplan ERT ausgeschieden und im AP bzw. RGSK abgebildet. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der regulären Ortsplanungsrevisionen der Gemeinden.

### **L Schu/ Scho.2 Vorranggebiete Natur und Landschaft (ländlicher Raum)**

Die bezeichneten Vorranggebiete Natur und Landschaft bezwecken die Erhaltung und Freihaltung von Gebieten mit besonderer Eigenart, Schönheit, kulturellem, ökologischem Wert oder Erholungswert. In der Richtplankarte des RGSK TOW sind die Vorranggebiete Natur und Landschaft aus regionaler Sicht bezeichnet. Sie sind Ausgleichsräume zu den touristisch intensiv genutzten Gebieten und umfassen die BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler), die Bundesinventare der Moorlandschaften und Auengebiete, die kantonalen Naturschutzgebiete sowie die regionalen Landschaftsschutzgebiete.

Die regionalen Landschaftsschutzgebiete werden im regionalen Landschaftsrichtplan ERT ausgeschieden und im RGSK abgebildet. Die Umsetzung erfolgt im Rahmen der regulären Ortsplanungsrevisionen der Gemeinden.

### **L-Ü.1 Konzeptionelle Massnahme: Freiraumkonzept Agglomeration Thun (neue Massnahme)**

Durch die Siedlungsentwicklung nach innen und das Wachstum erhöhen sich der Bedarf nach Grün- und Freiräumen sowie die Ansprüche an deren Qualität, Vernetzung und Zugänglichkeit. Einzelne, insbesondere gewerblich genutzte Siedlungsgebiete weisen zudem ungenügend attraktive Grün- und Freiräume auf und sind diesbezüglich aufzuwerten. Diese Themen sollen in einem regionalen Freiraumkonzept für das Agglomerationsgebiet behandelt werden.

### **L-Ü.2 Freiräume und Pärke (neues Massnahmenpaket)**

Die Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets leisten einen wertvollen Beitrag zur Naherholung für die Bevölkerung. Sie stehen insbesondere durch bauliche Entwicklungen unter Nutzungsdruck. Wertvolle Freiräume sind zu erhalten und bei Bedarf aufzuwerten. Im Rahmen der Siedlungsentwicklung nach innen bzw. bei der Planung und Umsetzung von Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung ist darauf zu achten, Freiräume von hoher Qualität zu schaffen bzw. den Zugang zum bestehenden Freiraumnetz aus den Siedlungen zu gewährleisten.

### **L-Ü.3 See- und Flusssufer (neues Massnahmenpaket)**

Die Ufer des Thunersees und die bedeutenden Bach- und Flussläufe (insb. Aare, Zulg und Kander) der Agglomeration werden aufgewertet und dort, wo keine zusätzlichen negativen Auswirkungen auf Naturwerte entstehen, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

### **L-Ü.4 Siedlungsnaher Erholungsgebiete (neues Massnahmenpaket)**

Die Landschaftsräume der Agglomeration Thun sind mit dem Siedlungsgebiet verzahnt und haben eine wichtige Funktion als Naherholungs- und Freiräume für die Bevölkerung. Sie leisten damit einen wesentlichen Beitrag zur hohen Standortqualität. Die Nutzung von siedlungsnahen Landschaftsräumen für die Naherholung ist sehr erwünscht, da sie nachhaltig und mit wenig Verkehr «direkt vor der Haustüre» erfolgen kann. Die Landschaftsräume ausserhalb der Siedlungen sind dadurch aber auch einem hohen Nutzungsdruck ausgesetzt. Die Erholungssuchenden sind – wo nötig gemeindeübergreifend – so zu lenken, dass die Natur und Landschaftswerte nicht beeinträchtigt werden.

### **L-Ü.5 Kleinstrukturen und Trittsteine (neues Massnahmenpaket)**

Zu den Kleinstrukturen und Trittsteinen gehören punktuelle Grünrauminselfn (z.B. begrünte Kreisel, Baumgruppen auf Plätzen) sowie lineare Elemente (z.B. strassenbegleitendes Grün, Baumalleen). Sie sind wichtig zur ökologischen Vernetzung im Siedlungsgebiet und dienen zugleich zur Reduktion von Hitzeinseln durch Beschattung und Verdunstung sowie zur Aufnahme von Regen- bzw. Oberflächenwasser im Sinne des Schwammstadtprinzips.

### L-Ü.6 Geotop Faulenseemoos

Das Geotop Faulenseemoos ist ein für die Klima-, Umwelt- und Kulturforschung wichtiges Archiv, das bis in die Eiszeit zurückgeht. Die Region setzt sich zusammen mit der Gemeinde Spiez für eine übergeordnete Unterschutzstellung des Geotops Faulenseemoos ein.

### L-Ü.7 Regionale Naturpärke und UNESCO Welterbe SAJA

In der Richtplankarte sind die Zielperimeter der Regionalen Naturpärke (Diemtigtal und Gantrisch) und des UNESCO-Welterbes SAJA (Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch) festgelegt und sind in den Massnahmen als Festsetzung enthalten. Ziel ist die Erhaltung, Aufwertung und Weiterentwicklung der Landschaftsräume, die Reduzierung des Siedlungsflächenwachstums zu Gunsten von Natur- und Landschaftsräumen sowie eine bessere Vernetzung dieser. In den Regionalen Naturpärken ist eine Entwicklung von regionalen Wertschöpfungsketten neben der Erhaltung und Förderung der Naturwerte ein weiteres anerkanntes Ziel. Die betroffenen Gemeinden berücksichtigen die Zielsetzungen der Pärke in ihren Ortsplanungen.

## 6.3.4 Erläuterungen zu Massnahmen Tourismus, Sport und Freizeit

### T-S.1 Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus Agglomeration

Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Tourismus sollen in der Agglomeration an geeigneten Standorten, in Abstimmung mit der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung realisiert werden. Im regionalen touristischen Entwicklungskonzept der Region ERT wurden erstmals Siedlungsschwerpunkte für Freizeit- und touristische Nutzungen definiert, die 2016 ins RGSK bzw. AP überführt wurden. Diese sollen sukzessive weiterentwickelt werden.

- Das Gebiet **Thun, Lachen** wird neu als Teilmassnahme des Landschaftspakets See- und Flusssufer (TOW.L-Ü.3) geführt.
- Das Gebiet **Steffisburg, Schönau** steht vor der Realisierung und wird deshalb als umgesetzt betrachtet und aus dem RGSK entfernt.

### T-S.2 Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus ländlicher Raum

Für die Entwicklung der touristischen Destinationen sind wichtige Investitions- und Entwicklungsgebiete als Schwerpunkte zu verankern. Sie sind so angelegt und integriert, dass die Umweltbelastung und somit die Störung des Erholungswertes klein bleiben. Die Anlagen fügen sich optimal in die Landschaft ein. Damit soll eine Konzentration und Fokussierung der zukünftigen Entwicklung von Sport-, Freizeit- und Tourismusanlagen an den bestgeeigneten Standorten erreicht werden.

Die umgesetzten oder nicht mehr zur Realisierung beabsichtigten Standorte wurden aus dem Massnahmenblatt entfernt.

### T-V.2 Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus ländlicher Raum

Die für die zukünftige Entwicklung der touristischen Destinationen wichtigen Investitions- und Entwicklungsgebiete werden als Vorranggebiete bezeichnet. Sie sind so angelegt und integriert, dass die Umweltbelastung und somit die Störung des Erholungswertes klein bleiben. Damit soll eine Konzentration und Fokussierung der zukünftigen Entwicklung von Sport-, Freizeit- und Tourismusanlagen an den bestgeeigneten Standorten stattfinden.

- Die umgesetzten oder nicht mehr zur Umsetzung vorgesehenen Standorte wurden aus dem Massnahmenblatt entfernt.
- Neu aufgenommen wurde der Standort **Boltigen, altes Kohlebergwerk**.

### T-Ü.1 Erholungsgebiete Agglomeration

Die für die Erholung bedeutenden Frei- und Grünflächen werden erhalten und gestärkt. Dafür werden, basierend auf dem Landschaftsrichtplan und dem regionalen touristischen Entwicklungskonzept der Region ERT, verschiedene ausdifferenzierte Erholungsgebiete (Intensiv- und Extensiverholung) festgelegt. Damit wird die Abstimmung mit den Schutzinteressen sichergestellt und unerwünschte Umweltauswirkungen, insbesondere durch zusätzlichen Freizeitverkehr geringgehalten.

Intensiverholungsgebiete bezeichnen Landschafts- und Erholungsräume, welche bereits heute mehrheitlich flächig, touristisch genutzt werden (Skipisten, Golfanlagen, Rodelbahnen etc.). In den Extensiverholungsgebieten

findet die Erholung im Einklang mit der Natur statt. Die landschaftlichen Werte werden vorbildlich gepflegt und vor Beeinträchtigungen geschützt.

### **T-Ü.2 Erholungsgebiete und überregionale Ausflugsziele ländlicher Raum**

Die für die Erholung bedeutenden Frei- und Grünflächen werden erhalten und gestärkt. Dafür werden, basierend auf den Landschaftsrichtplänen und den regionalen touristischen Entwicklungskonzepten der Regionen ERT, KA und OSSA verschieden ausdifferenzierte Erholungsgebiete (Intensiv- und Extensiverholung) bezeichnet. Für den ERT wurden zudem überregionale Ausflugsziele definiert. Damit wird die Abstimmung mit den Schutzinteressen sichergestellt und unerwünschte Umweltauswirkungen, insbesondere durch zusätzlichen Freizeitverkehr geringgehalten.

Intensiverholungsgebiete bezeichnen Landschafts- und Erholungsräume, welche bereits heute mehrheitlich flächig, touristisch genutzt werden (Skipisten, Golfanlagen, Rodelbahnen etc.). In den Extensiverholungsgebieten findet die Erholung im Einklang mit der Natur statt. Die landschaftlichen Werte werden vorbildlich gepflegt und vor Beeinträchtigungen geschützt. Die überregionalen Ausflugsziele sind punktuelle Schwerpunkte des Tages-tourismus, die mit touristischen Transportanlagen erschlossen sind und ein starkes Verkehrsaufkommen generieren.

### **T-Ü.3 Ausgangspunkte der Erholung**

Verbesserung der Koordination von Freizeit- und Erholungsaktivitäten innerhalb der Region ERT. Dafür werden die regional bedeutenden Ausgangs- und Zielorte für den Tourismus und die Erholung bezeichnet sowie deren Ausstattung festgelegt. Die Ausgangspunkte der Erholung bezeichnen regional bedeutende Ausgangs- und Zielorte für die Erholung und den Tourismus in der Region ERT. Die Ausgangspunkte der Erholung haben zum Ziel, die Freizeit-, Erholungs- und touristischen Aktivitäten zu bündeln, zu lenken und zu kanalisieren und damit ein disperses Eindringen in die Landschaft zu verhindern. Die Bündelung soll eine verbesserte regionale Wertschöpfung ermöglichen und hat weiter zum Ziel, empfindliche Gebiete vor Störungen zu schonen.

## 6.4 Massnahmen Verkehr

### 6.4.1 Erläuterungen zu Änderungen und Neuerungen Verkehr

Die Massnahmen im Agglomerationsteil des TOW sind ähnlich umfangreich wie im letzten RGSK. Die Ausführungen dazu folgen in Kapitel 6.4.2. Die Massnahmenliste im Verkehr kommt im RGSK 2025 hingegen für den ländlichen Raum schlanker daher als in früheren Generationen. Dies hat vor allem zwei Gründe:

- Erstens liegt auch im Massnahmenbereich der Fokus auf dem Agglomerationsperimeter, weil hier der Handlungsbedarf grösser ist und weil der Bund über den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) mitfinanziert.
- Zweitens soll sich das RGSK im ländlichen Perimeter verstärkt auf Massnahmen von strategischer Bedeutung konzentrieren. Die Vorgängergenerationen enthielten auch viele kleinere Massnahmen und solche mit Sanierungscharakter, insbesondere im Strassenverkehr und Fuss-/Veloverkehr. Darauf möchte man mit dem Instrument RGSK zukünftig verzichten, um mehr planerische Flexibilität zu erlangen. Taktgeber sind hier grundsätzlich der periodisch aufdatierte kantonale Strassennetzplan, der Sachplan Veloverkehr sowie die kommunalen Planungen im Fuss- und Veloverkehr.

Vor diesem Hintergrund konzentriert sich die Massnahmenliste im ländlichen Raum des RGSK auf einzelne Strassen- und Velonetzprojekte. Die folgende (provisorische) Liste zeigt alle Verkehrsmassnahmen des RGSK 2025. Die Massnahmen des Agglomerationsteils sind rosa eingefärbt, diejenigen im ländlichen Teil des TOW sind weiss.

Tabelle 13: Massnahmenliste Verkehr (provisorisch)

RGSK-Nr.	ARE-Code <sup>6</sup>	Massnahmen-kategorie	Einzel-/Teilmassnahme	Lead	Kosten in Mio	Horizont
<b>Öffentlicher und kombinierter Verkehr</b>						
TOW.KM-Mu.1	0942.4.001/3	Verkehrsdrehscheibe (ESP Bahnhof Thun)	ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd	Stadt Thun	30.0	A
TOW.KM-Mu.2			ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation	Stadt Thun	10.0	A
TOW.KM-Mu.3	0942.4.002		ESP Bahnhof Thun – Velostationen Nord/Süd	Stadt Thun	8.0	A
TOW.KM-Mu.4	0942.4.001		ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke	Stadt Thun	3.0	A
TOW.KM-Mu.5			ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost	Stadt Thun	3.0	B
TOW.KM-Mu.6	0942.4.002		ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte	Stadt Thun	18.0	B
TOW.KM-Mu.7			ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse	Stadt Thun	10.0	B
TOW.ÖV-Nat.1		Verkehrsdrehscheibe (ESP Thun Nord)	ESP Thun Nord, neue S-Bahnhaltestelle	SBB/BLS		STEP
TOW.KM-Mu.8	0942.4.005		ESP Thun Nord, Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus	Stadt Thun	13.0	B
TOW.LV-V.1			ESP Thun Nord, Anbindung Velo- und Fusswegnetz an neue Bahnhaltestelle	Stadt Thun	??	B
TOW.ÖV-Str.1		Öffentlicher Verkehr	ÖV-Angebotsausbau Agglomeration Thun	RVK	--	Ae
TOW.ÖV-Str.2			Hangbuslinie rechtes Thunerseeufer: Infrastrukturanpassungen für Angebotsausbau	Gden Oberhofen, Hilterfingen und Thun	8.0	A
TOW.ÖV-E.1		Elektrifizierung ÖV	Flottenumstellung STI und E-Ladeinfrastrukturen	STI	15.0	A
TOW.ÖV-Ü.1		Öffentlicher Verkehr	Regionaler ÖV-Angebotsausbau und Bahninfrastrukturen	RVK	--	LV/STEP
<b>Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsmanagement</b>						
TOW.MIV-Auf.1	0942.4.008	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (Einzelmassnahmen)	Thun, BGK Innenstadt	Stadt Thun	??	A
TOW.MIV-Auf.2	0942.4.009		Thun, BGK Siegenthalergut	Stadt Thun	9.0	A
TOW.MIV-Auf.3			Steffisburg, BGK Ziegeleistrasse	Steffisburg	1.2	A
TOW.MIV-Auf.5	0942.4.020		Thun, BGK Dürrenast-/Neufeldquartier	Stadt Thun	7.8	B
TOW.MIV-Auf.6	0942.4.024		Spiez, BGK Dorfzentrum / Bahnhof	Spiez	9.5	B
TOW.MIV-Auf.4			Thun, Sanierung Unfallschwerpunkte	Stadt Thun / OIK	??	A/Ae
TOW.NM-VM.1		Verkehrsmanagement	Verkehrsmanagement Region Thun	OIK	x.x	A/Ae
TOW.MIV-Auf.14		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Schönried, Sanierung Ortsdurchfahrt	OIK	7.0	
TOW.MIV-Auf.15			Därstetten, Sanierung Niveauübergang	BLS	20.0	
TOW.MIV-U.1		Umfahrungstrassen	Erlenbach i.S., Ortsumfahrung	OIK	130.0	
<b>Velo- und Fussverkehr</b>						
TOW.LV-Ü.1		<b>Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kat. Langsamverkehr, A-Horizont</b>			<b>13.84</b>	<b>A</b>
TOW.LV-Ü.1.1	0942.4.036	Velonetz Stadt Thun	Thun, Velohauptroute Schoren-/Freiestrasse (V1-a, Abschnitt Süd)	Stadt Thun	4.6	A
TOW.LV-Ü.1.2	0942.4.038		Thun, Velohauptroute Schulstrasse (V1-b)	Stadt Thun	2.2	A
TOW.LV-Ü.1.3	0942.4.039	Velonetz Agglomeration	Steffisburg, Velohauptroute Thunstrasse	OIK I	1.0	A
TOW.LV-Ü.1.4	0942.4.040		Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (Glockental Steffisburg - Mühlbach)		1.65	A

<sup>6</sup> Bei Massnahmen, die bereits in früheren Generationen beantragt wurden (i.d.R. in einem fernerem Umsetzungshorizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code <sup>6</sup>	Massnahmen-kategorie	Einzel-/Teilmassnahme	Lead	Kosten in Mio	Horizont
TOW.LV-Ü.1.5	0942.4.041		Heimberg – Seftigen, Neubau Radstreifen Limpbach – Zelgstrasse	OIK I	2.0	A
TOW.LV-Ü.1.6			Uttigen, Veloverbindung östlich Bahnhof (Utt-2)	Uttigen	0.5	A
TOW.LV-Ü.1.7			Uttigen, Ausbau Bahnunterführung Kilchenmattweg – Thunstrasse (Utt-3)	Uttigen	0.4	A
TOW.LV-Ü.1.8			Uttigen, Ausbau Kilchenmattweg (Utt-4)	Uttigen	0.075	A
TOW.LV-Ü.1.9			Uetendorf, Erhöhung Sicherheit Uttigenstrasse (Uet-1)	Uetendorf	0.05	A
TOW.LV-Ü.1.10			Uetendorf, Veloverbindung Zelgstrasse (Uet-2)	Uetendorf	0.15	A
TOW.LV-Ü.1.11			Uetendorf, Erhöhung Sicherheit Unterführung Zelgstrasse (Uet-3)	Uetendorf	0.03	A
TOW.LV-Ü.1.12			Uetendorf, Velostrasse Jungfraustrasse (Uet-4)	Uetendorf	0.01	A
TOW.LV-Ü.1.13			Uetendorf, Querungshilfe Knoten Aarestrasse (Uet-5)	Uetendorf	0.05	A
TOW.LV-Ü.1.14			Uetendorf, Belageinbau Franzosenweg (Uet-6)	Uetendorf	0.175	A
TOW.LV-Ü.1.15			Thun, Vortrittsregelung Knoten Uttigenstrasse – Scheibenstrasse – Schwäbisstrasse (Thu-1)	Stadt Thun	0.2	A
TOW.LV-Ü.1.16			Steffisburg, Verbindung durch Cremo-Areal (Ste-2)	Steffisburg	0.45	A
TOW.LV-Ü.1.17			Thun, Umgestaltung Knoten Grabenstrasse (Thu-2)	Stadt Thun	0.3	A
TOW.LV-V.5		Velonetz RGSK	(ev.) Velobasisroute Zweisimmen – Lenk (Ertüchtigung heutige MTB-Route)	Lenk, St.Stephan, Zweisimmen	??	
TOW.LV-V.6			(ev.) Velobasisroute Saanen – Rougement (Routenführung Saanen südlich der Kantonsstrasse)		??	
TOW.LV-V.7			(ev.) Velobasisroute Saanenmöser – Schönried (Verlegung Saanen der Route abseits der Kantonsstrasse)		??	
<b>TOW.LV-Ü.2</b>		<b>Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kat. Langsamverkehr, B-Horizont</b>			<b>3.35</b>	<b>B</b>
TOW.LV-Ü.2.1	0942.4.037		Thun, Velohauptroute Buchholz-/ Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd)	Stadt Thun	0.8	B
TOW.LV-Ü.2.2	0942.4.043		Thun, Durchwegung Lüssli – Pfandern (F4-w)	Stadt Thun	1.8	B
TOW.LV-Ü.2.3			Uttigen, Neubau Uttigenbrücke (L-04)	Uttigen	??	B
TOW.LV-Ü.2.4			Uttigen/Uetendorf, Veloverbindung Uttigen – Uetendorf Allmend (L-05)	Uttigen/ Uetendorf	0.75	B
TOW.LV-F.1	0942.4.044	Fussverkehr (Einzelmassnahmen)	Thun, Fussverkehr Verbreiterung Bahnunterführung Schulstrasse (F4-a)	Stadt Thun	8.0	B
<b>Mobilitätsmanagement</b>						
TOW.KM-Ü.1	KM-1	Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	ERT	--	AvE (AP4)

## 6.4.2 Erläuterungen Massnahmen Verkehr – Agglomerationsteil

### KM-Mu.1-7 ESP Bahnhof Thun – Ausbau Verkehrsdrehscheibe (A-/B-Horizont)

Der Bahnhof Thun wird als Verkehrsdrehscheibe substanziell ausgebaut. Auf der Südseite des Bahnhofs wird ein neuer Bushof eingerichtet. Die Stadtbuslinien 3 und 4/5 werden hier angeschlossen. Die Durchbindung von Linie 4 und Linie 5 wird realisiert. Mit diesem Vorhaben auf der Südseite ist auch die Neuorganisation der Veloabstellplätze sowie ein Ausbau der bestehenden Personenunterführung (PU Mitte) notwendig. Zudem muss mit den Durchmesserlinien die Haltestelle Postbrücke als zusätzliche (Bus-Bus-)Drehscheibe neben dem Bahnhof Thun gestärkt werden. Die Haltekanten des heutigen Bushofs auf der Nordseite werden neu organisiert, d.h. stärker aufgeteilt, behindertengerechter gestaltet und betrieblich werden mehr Fliesskanten für Durchmesserlinien ermöglicht. Die Durchgängigkeit der Velohauptroute Richtung rechtes Seeufer wird durch eine zusätzliche Aarequerung auf der Höhe Panoramastrasse ergänzt. Im Zusammenhang mit der Optimierung der Veloverbindung werden auch weitere Standorte für Veloabstellplätze bzw. zur Erweiterung der Velostationen festgelegt. Weitere Infrastrukturmassnahmen im AP 5 (im B-Horizont) betreffen den Ausbau der Personenunterführung Mitte sowie

die Aufwertung Schifffahrtskanal und Aare. Der motorisierte Verkehr auf dem Bahnhofplatz wird weiter beruhigt und die Seestrasse wird gemäss Teilstrategie MIV abklassiert.

#### **KM-Mu.8/V.1 ESP Thun Nord – Verkehrsdrehscheibe und Velo-/Fusswegnetz (B-Horizont)**

Mit der Realisierung der S-Bahn-Haltestelle (ÖV-Nat.1) wird ein grösserer Entwicklungsschub erwartet. Im Verkehr sind zwei Massnahmenpakete vorgesehen, eines zur Gestaltung des direkten Haltestellenumfeld und eines zur grossräumigeren Vernetzung des Velo- und Fusswegnetzes. Das erste Massnahmenpaket umfasst die Gestaltung der Bahnhofplätze, Bushaltestellen, Veloparkierung und Sharing-Angebote sowie die Vernetzung mit dem Fuss- und Veloverkehrsnetz samt einer Veloverbindung im Sinne einer PU-Erweiterung. Busseitig wird die Anbindung der neuen Bustangente Thun-West–Steffisburg sichergestellt (d.h. Verbindung zum Bypass/Alpenbrücke). Als Option noch offengehalten ist die Möglichkeit, die städtische Buslinie Nr. 4 und allenfalls auch die Verdichtungskurse der Regionallinie Nr. 50/51 mit der S-Bahn-Haltestelle zu verknüpfen. Der Veloverkehr erhält entlang des vorgesehenen Grünraums eine direkte Verbindung von der Allmendstrasse zur Haltestelle und weiter bis zur Uttigenstrasse. Diese Verbindung soll bis über die Aare hinaus verlängert werden und die Gemeinde Steffisburg an die Haltestelle anschliessen. Für eine optimale Anbindung der Haltestelle an den Veloverkehr ist auch die Organisation der Veloparkierung zentral. Schliesslich sind zur Erhöhung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems an den zentralen Strassenknoten auch VM-Massnahmen bzw. Busbevorzugungen erforderlich.

#### **ÖV-Str.1 ÖV-Angebotsausbau Agglomeration Thun (A-Eigenleistung)**

*folgt, sobald das neue Angebotskonzept 2027-30 erstellt ist (inkl. Ertüchtigung neue Hangbuslinie (ÖV-Str.2))*

#### **MIV-Auf.1/2/5 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum – Stadt Thun (A/B)**

Hierunter werden diverse Einzelmassnahmen zusammengefasst, welche aus den Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) in den Thuner Stadtgebieten resultieren. Das städtische Strassennetz ist feinmaschig, aber der Strassenraum grösstenteils sehr eng. Viele Abschnitte mit Funktionen «Quartiernetz – Verbinden» oder «Quartiernetz – Feinerschliessen» (gemäss städtischem GVK - Netzkonzept Strasse) weisen betriebliche, gestalterische oder sicherheitsbezogene Defizite auf. Die Massnahmen sind abschnittsbezogen auf die verschiedenen Ansprüche der Verkehrsmittel sowie der Anwohnerschaft abzustimmen. Entsprechend dem Handlungsbedarf wird im A-Horizont mit dem BGK Innenstadt und BGK Siegenthalergut begonnen, gefolgt im B-Horizont vom BGK Dürrenast-/Neufeldquartier.

Ein weiteres Massnahmenpaket umfasst die Teilmassnahmen zur Sanierung von Unfallschwerpunkten auf Kantons- und Gemeindestrassen gemäss dem Black-Spot-Management (MIV-Auf.4).

#### **MIV-Auf.3/6 Aufwertung / Sicherheit Strassenraum – Agglomerationsgemeinden (A/B)**

Wie schon in den bisherigen Generationen sind in den Agglomerationsgemeinden auch im AP 5 neue Betriebs- und Gestaltungskonzepte vorgesehen, wenn auch etwas weniger als in den AP 1-4. In Steffisburg ist eine umfassende Aufwertung der Ziegeleistrasse geplant (A-Horizont). Entlang dieser findet eine rege Siedlungsentwicklung statt, gleichzeitig wird die Strasse jedoch als Alternative für Transitfahrten gebraucht, wenn die Oberdorfstrasse in Steffisburg überlastet ist. In Spiez laufen die Planungen zur Dorfzentrumsentwicklung entlang der Bahnhofstrasse. Als Folge von Nutzungsverdichtungen wird im B-Horizont auch eine umfassende Umgestaltung des Strassenraums notwendig (Bahnhofsstrasse und Querverbindungen zur Oberland-/Seestrasse).

#### **NM-VM.1 Verkehrsmanagement Region Thun (A)**

*folgt, sobald das neue VM-Konzept im Jahr 2024 erstellt ist*

#### **LV-Ü-1/2 Pauschalen Langsamverkehr: Velo- und Fussverkehrsnetz – Stadt Thun (A/B)**

Mit den Netzkonzepten Velo- und Fussverkehr des GVK liegen für die Stadt Thun seit 2018 neue umfassende Planungsgrundlagen vor. Die Schwachstellen auf dem Haupt- und Ergänzungsnetz wurden erfasst und abschnittsweise Teilmassnahmen formuliert. Mit Blick auf das AP 5 wurden die Teilmassnahmen aufgrund des Handlungsbedarfs weiter priorisiert und neue Massnahmenpakete je für den A- und B-Horizont festgelegt. Konzeptionelle Grundlage der neu geschnürten Pauschalpakete sind die entsprechenden Teilstrategien Velo- und Fussverkehr (Kapitel 5.3.3).

Im Veloverkehr geht es in den meisten Fällen um neue oder verbreiterte Radstreifen sowie verbesserte Durchgängigkeit bei Knoten bei gleichzeitig höherer Sicherheit. Separate Radwege sind infolge enger räumlicher Verhältnisse nur vereinzelt möglich. Räumlicher Schwerpunkt der Velomassnahmen des AP 5 ist in den westlichen Quartieren. Entsprechend sind die Teilmassnahmen Velo gut mit den BGK Siegenthalergut (A-Horizont) sowie Dürrenastquartier (B-Horizont) abzustimmen.

Im Fussverkehr geht es hauptsächlich um verbesserte Querungsmöglichkeiten (sei dies Bahnlinien, Strassen oder Fliessgewässer), verbesserte Trottoirs oder aufgewertete Begegnungsräume. Ab 2024 wird der kommunale Richtplan Fussverkehr erarbeitet. In dessen Folge werden die Teilmassnahmen mit Blick auf das AP der 6. Generation weiterentwickelt. Deshalb fokussieren die reinen Fussverkehrsmassnahmen im AP 5 auf den B-Horizont. Die verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) haben aber auch für den Fussverkehr grossen Nutzen.

#### **LV-Ü-1/2 Pauschalen Langsamverkehr: Velo- und Fussverkehrsnetz – Agglomeration (A/B)**

Schwerpunkt von Verbesserungen im Velonetz im AP 5 ist der nördliche Agglomerationsteil. Nachdem im AP 4 als Folge des neuen Autobahnknotens Thun Nord vor allem auch die Ost-West-Verbindungen verbessert wurden steht das AP 5 im Zeichen der geplanten (radialen) Velovorrangroute Thun – Münsingen – Bern. Dabei sind gemäss entsprechender Korridorstudie (Kontextplan 2023) auf dem Gebiet der Agglomeration Thun zwei Vorranggruppen geplant, d.h. auf beiden Seiten der Aare. Der Handlungsbedarf ist auf den verschiedenen Teilabschnitten der Gemeinden Uetendorf und Uttigen deutlich grösser als auf der Achse Heimberg. In Steffisburg wird zudem eine neue Velo- und Fussverkehrsrouten «Mitte» im Glockental umgesetzt, welche eine direkte Verbindung nach Thun zwischen den Hauptachsen Thunstrasse und Bernstrasse ermöglicht. Analog zur Stadt Thun sind auch in den umliegenden Agglomerationsgemeinden die BGKs zu beachten, weil wesentlichen Nutzen auch für den Fussverkehr beinhalten (Steffisburg, Ziegeleistrasse und Spiez, Dorfzentrum).

#### **LV-F.1 Bahnunterführungen Stadt Thun (B)**

Ein städtisches Projekt mit hoher Bedeutung für den Fussverkehr ist mit Kosten > 5 Mio. Franken verbunden. Es handelt sich um die Verbreiterung der heutigen Bahnunterführung im vorderen Abschnitt der Schulstrasse (B-Horizont). Dies ist eine gesamtverkehrliche Massnahme, weil die heutigen Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmenden sehr eng sind (Busse, MIV, Fuss- und Veloverkehr).

#### **KM-Ü.1 Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun (Daueraufgabe-Eigenleistung)**

Gemäss langfristiger Mobilitätsstrategie 2050 der Agglomeration Thun soll ein stärkerer Akzent auf verhaltensorientierte Massnahmen gelegt werden. Ein wichtiger Hintergrund sind die anhaltend hohen MIV-Anteile in der Agglomeration Thun. Vor diesem Hintergrund ein neues Mobilitätsmanagement-Konzept Agglomeration Thun erarbeitet (INFRAS 2021). Die Umsetzung des MM-Konzeptes wurde 2021 an ein externes Büro vergeben (Büro Rundum Thun). Auf der Plattform [www.spur-wechsel.ch](http://www.spur-wechsel.ch) werden Veranstaltungen koordiniert und angekündigt, Informationen geteilt sowie Beratungsdienstleistungen für Gemeinden, Unternehmen, Schulen und die Bevölkerung angeboten. Die laufenden Aktivitäten des Mobilitätsmanagements sind als Daueraufgabe weiterzuführen bzw. weiterzuentwickeln. Im Vordergrund stehen fünf Handlungsfelder: Aktionen und Veranstaltungen, Mobilitätskurse und Beratung, Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen, Regionales Veloverleihsystem und flexible Arbeitsformen sowie Co-Working Spaces.

Es ist vorgesehen, den Wirkungskreis von der Stadt Thun in die übrigen Agglomerationsgemeinden auszudehnen (z.B. gesamtregionales Veloverleihsystem). Die Koordination der Umsetzung des MM Agglomeration Thun erfolgt innerhalb des ERT durch die Kommission Energie und Mobilität. Sie legt das Arbeitsprogramm fest und ist für die Umsetzung von MM-Ansätzen verantwortlich.

### **6.4.3 Erläuterungen Massnahmen Verkehr – ländlicher Raum**

#### **ÖV-Ü.1 Regionaler ÖV-Angebotsausbau und Bahninfrastrukturen (übergeordnete Massnahmen)**

Folgende Bahnangebotsverbesserungen sind im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) 2035 im Fern- und Regionalverkehr geplant. Wichtige Voraussetzung ist insbesondere der beschlossene Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels:

- Integraler Halbstundentakt auf beiden Fernverkehrsästen, d.h. neben Bern – Interlaken auch für Bern – Brig. Dies erfordert den Teilausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT).
- In Ergänzung soll das RE-Angebot in die Viertelstunden gedreht werden, um einen durchgehenden Viertelstundentakt IC/RE zu erreichen.
- Effizienzsteigerung im Güterverkehr durch Führung weiterer Güterverkehrszüge durch den Lötschberg-Basistunnel
- Weitere Verdichtungszüge in der HVZ zwischen Bern und Thun (S12) ergänzend zum integralen Viertelstundentakt (bis Münsingen) bzw. Halbstundentakt bis Thun.
- Neue S-Bahnhaltestelle Thun Nord zur ÖV-Erschliessung des entsprechenden ESP.
- Neues Rollmaterial mit mehr Sitzplatzkapazitäten auf den BLS-Linien (längere Züge und weitere Dosto).

Die meisten der bereits im RGSK 2016 aufgeführten Perronanpassungen, Kreuzungsstellen und Doppelspurausbauten wurden im Rahmen der entsprechenden Leistungsvereinbarungen (LV) von BSL und SBB umgesetzt. Betroffen sind vor allem die Bahnhöfe Richtung Uetendorf (Gürbetal) sowie das Simmental.

*weitere ÖV-Angebotsverbesserungen im regionalen Bahn- und Busverkehr folgen, sobald das neue Angebotskonzept 2027-30 erstellt ist.*

#### **MIV-Auf.14/15 Aufwertung und Sicherheit Strassenverkehr, Niveauübergänge**

Im Strassenverkehr enthält das RGSK 2025 im ländlichen Perimeter noch zwei Massnahmen, welche in den nächsten 5 bis 10 Jahren umgesetzt werden sollen. Es handelt sich um Neugestaltungen / Sanierungen von Ortsdurchfahrten (Schönried) oder Sanierung von Niveauübergängen (Därstetten). Beide Aufwertungsmassnahmen befinden sich im Simmental.

#### **MIV-U.1 Umfahrungsprojekte**

Seit den 90er Jahren liegt das Vorprojekt einer Umfahrung Erlenbach (Kantonsstrasse Nr. 11) vor. Es wurde während der Erarbeitung der Korridorstudie Simmentalstrasse einvernehmlich zurückgestellt, um die Umsetzung einer grösseren Anzahl von wichtigen, in der Korridorstudie definierten Kantonsstrassenprojekten nicht zu gefährden. Das Bedürfnis dieser Umfahrung ist nach dem Abbruch der Nationalstrassenplanung Simmental-Wallis (Rawyl-Lösung) entstanden und ist in den letzten 30 Jahren weiter angestiegen. Deshalb wurde das Projekt in den kantonalen Strassennetzplan als strategisches Projekt aufgenommen. Mit Stand Vorprojekt liegen zwei Tunnelvarianten zur nördlichen Umfahrung von Erlenbach i.S. vor. Die weiteren Planungen wird das OIK I ab ca. 2030 aufnehmen.

#### **LV-V.5-7 Ausbau regionales Veloverkehrsnetz**

Der kantonale Sachplan Veloverkehr weist drei Veloverkehrsprojekte aus, mit grösserem Handlungsbedarf punkto Netzlückenschluss oder Qualitätsverbesserung: Velobasisroute Zweisimmen – Lenk (Ertüchtigung heutige MTB-Route), Velobasisroute Saanen – Rougement (Routenführung südlich der Kantonsstrasse) sowie Velobasisroute Saanenmöser – Schönried (Verlegung der Route abseits der Kantonsstrasse). *Die Umsetzung dieser drei Velo-Massnahmen ist im Rahmen der Mitwirkung des vorliegenden RGSK-Entwurfs zu prüfen.*

## **7 Würdigung, Schlussfolgerung, Ausblick**

*Folgt noch*

## 8 RGSK Richtplankarten

Die RGSK-Karten bezeichnen die Lage der Massnahmen sowohl für die Agglomeration wie auch für den ländlichen Raum. Die RGSK-Karten sind behördenverbindlich.

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

- Im Teil Nord ist die Region Entwicklungsraum Thun ohne das Nidersimmental abgebildet. Der Plan hat nur eine Lupe Zentrum Erlenbach/Oey, da es eine Übersichtskarte der Agglomeration Thun im Massstab 1:20'000 gibt.
- Im Teil Süd sind die Regionen Kandertal und Obersimmental-Saenenland sowie das Nidersimmental abgebildet. Zusätzlich gibt es verschiedene Lupen im Massstab 1:20'000.

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

## 9 Genehmigungsvermerke (behördenverbindlich)

### Genehmigungsvermerke:

Mitwirkung vom

11. Januar bis 8. März 2024

Kantonale Vorprüfung vom

Beschlossen durch die:

#### Region Kandertal am

Namens der Region Kandertal  
Der Präsident

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Der Geschäftsführer

.....

.....

#### Region Obersimmental-Saanenland am

Namens der Region Obersimmental-Saanenland  
Der Präsident

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Geschäftsführer/in

.....

.....

#### Entwicklungsraum Thun am

Namens des Entwicklungsraums Thun  
Die Präsidentin

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt  
Die Geschäftsführerin

.....

.....

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

## 10 Abkürzungen

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
AP	Agglomerationsprogramm
BauG	Baugesetz Kanton Bern
BauV	Bauverordnung Kanton Bern
BE	Kanton Bern
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLS	Bern Lötschberg Simplon Bahn
BVE	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (ehem.)
EGK	Erschliessungsgüteklassen
ERT	Entwicklungsraum Thun
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GVM	Gesamtverkehrsmodell
KA	Kandertal
KS	Koordinationsstand
LRP	Landschaftsrichtplan
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
MIV	motorisierter Individualverkehr
OIK	Oberingenieurkreis (Tiefbauamt Kanton Bern)
OS-SA	Obersimmental-Saanenland
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RPG	Raumplanungsgesetz
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RTEK	Regionales touristisches Entwicklungskonzept
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SBB	Schweizerische Bundesbahn
SEIn	Siedlungsentwicklung nach Innen
STI	Verkehrsbetriebe Region Thun
TBA	Tiefbauamt Kanton Bern
TOW	Thun-Oberland West
UeO	Überbauungsordnung
UH	Umsetzungshorizont
VBS	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
ViV	Verkehrsintensives Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement
ZöN	Zone für öffentliche Nutzung
ZPP	Zone mit Planungspflicht

## 11 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

### Abbildungen

Abbildung 1	Zeitplan Erarbeitung RGSK 2025 und AP 5. Generation (Quelle: Kanton Bern 2023).....	7
Abbildung 2:	Planungsgebiet Thun-Oberland West mit Teilregionen.....	12
Abbildung 3:	Säulendiagramm Bevölkerungsentwicklung 1997 / 2007 / 2012 / 2018.....	14
Abbildung 4:	Säulendiagramm Beschäftigte 1995, 2005,2012 und 2017 nach Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT). ....	15
Abbildung 5:	Säulendiagramm Anteil Beschäftigte nach Sektoren 1995, 2005, und 2012 und 2017. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT). ....	16
Abbildung 6:	Wohnbevölkerung 2012 und Prognose 2030. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2018, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030.....	19
Abbildung 7:	Beschäftigte 2012 und Prognose 2030. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 012 Stand 31.12.2017 und kantonaler Richtplan 2030.....	20
Abbildung 8:	Verkehrsbeziehungen (Wunschlinien) und ÖV-Anteil 2019, radial (oben) und tangential (unten). 22	
Abbildung 9:	Nachfrageentwicklung Bahn-Gesamtverkehr (Fern- und Regionalverkehr, stärkste Abschnitte), Datenquelle: BLS AG/SBB AG (Anpassung Datenerhebungsmethodik im Jahr 2018).....	23
Abbildung 10:	Nachfrageentwicklung Bahn-Regionalverkehr BLS 2005-2022 (exkl. 2020), 2022 als Halbjahreszahlen enthalten, Datenquelle: BLS AG (jeweils stärkste Querschnitte nahe am Bahnhof Thun).....	24
Abbildung 11:	Jahresfahrgastzahlen auf dem gesamten STI-Netz, Datenquelle: STI Bus AG. ....	25
Abbildung 12:	Jahresfahrgastzahlen der STI-Linien (indexiert), Datenquelle: STI Bus AG. ....	25
Abbildung 13:	DWV-Belastung im RGSK-Perimeter; Datenquelle: GVM Kanton Bern. ....	26
Abbildung 14:	Belastungsveränderung im Zeitraum 2019 bis 2040 (DWV mit Szenario Moderat), Datenquelle: GVM Kanton Bern. ....	28
Abbildung 15:	Auslastungsplot (ASP 2040 mit Szenario Moderat), Datenquelle: GVM Kanton Bern. ....	29
Abbildung 16:	Räumliches Entwicklungsleitbild Thun-Oberland West, Quelle: RGSK TOW, Panorama.....	32
Abbildung 17:	Zukunftsbild aus dem AP 5. Quelle: AP 5. Generation, Alpgis Raumentwicklung GmbH / INFRAS 38	
Abbildung 18:	Angebotskonzept 2022-25, Sollzustand, RVK 5 Oberland-West; Quelle: Grossratsbeschluss Kanton Bern (März 2021). ....	49
Abbildung 19:	Kantonaler Strassennetzplan 2022 – 2037: Zielbild Kantonsstrassennetz inkl. strategische Veränderungen; Quelle: TBA Kanton Bern.....	51
Abbildung 20:	Kantonaler Sachplan Veloverkehr (mit Ergänzungen der Teilstrategie Veloverkehr vom AP5); Quelle: TBA Kanton Bern.....	53
Abbildung 21:	Priorisierte Mobilitätsmanagementansätze Agglomeration Thun (Quelle: INFRAS 2020) .....	54

### Tabellen

Tabelle 1:	Projektorganisation: Aufgaben und Zuständigkeiten	9
Tabelle 2:	Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 / 2018 Region Thun-Oberland West. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 1.1.1997, 1.1.2007,31.12.2012 und 31.12.2018	13
Tabelle 3:	Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 / 2018 Entwicklungsraum Thun und Veränderung in den Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 1.1.1997, 1.1.2007, 31.12.2012 und 31.12.2018.	13
Tabelle 4:	Beschäftigte nach Vollzeitäquivalenten und deren Veränderungen in allen Sektoren 1995, 2005,2012 und 2017 in den Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT)	14
Tabelle 5:	Unbebaute und Innenreserven TOW (Datenstand: 1. Mai 2019, Quelle Daten: AGR und BFS 2018).	17
Tabelle 6:	Massgebende Bevölkerungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan 2030. Quelle: Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, RRB 1032/2015 vom 2.9.2015	18
Tabelle 7:	Bevölkerungsentwicklung 2012-2030 Region Thun-Oberland West nach Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2012, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030	18
Tabelle 8:	Beschäftigte in VZÄ 2012, 2017 und als Prognose 2030. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 012 und kantonaler Richtplan 2030	19
Tabelle 9:	Theoretischer Wohnbaulandbedarf basierend auf den Zahlen aus dem Jahr 2019 (Datengrundlage: AGR 2020). Hinweis: In dieser Datengrundlage wurden Schwendibach und Zwieselberg noch als eigenständige Gemeinden gerechnet.	20
Tabelle 10:	Theoretischer Wohnbaulandbedarf in 15 Jahren in der Region Thun-Oberland West nach Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2019, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach	

Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030. Hinweis: In dieser Berechnung ist Schwendibach noch nicht Teil der Agglomeration, da die Gemeinde erst später mit der Gemeinde Steffisburg fusioniert hat.	21
Tabelle 11: oben: Entwicklung der Verkehrsleistung (2017-2050) gemäss nationaler Verkehrsperspektiven 2050 unten: Entwicklung der Verkehrsleistung (2019-2040) gemäss kantonalem Gesamtverkehrsmodell (jeweils Wachstum in %, Datenquellen: ARE, BVD Kt. Bern.	27
Tabelle 12: Massnahmenliste Siedlung, Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus (noch provisorisch)	56
Tabelle 13: Massnahmenliste Verkehr (provisorisch)	68

## **Anhang: Interessenabwägung Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung**

*Folgt noch, sofern erforderlich*