

Entwicklungsraum Thun
Fliederweg 11
3600 Thun

Telefon 033 225 61 61
entwicklungsraum-thun.ch
info@erthun.ch



Agglomerationsprogramm V+S Thun

5. Generation

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

Ausschuss Entwicklung (erweitert):

Jolanda Brunner, Gemeindepräsidentin Spiez (Vorsitz)

Andrea De Meuron, Gemeinderätin Thun

Reto Jakob, Gemeindepräsident Steffisburg

Andrea Erni Hänni, Gemeindepräsidentin Heimberg

Gertrud Mösching-Signer, Gemeindepräsidentin Uetendorf

Gerhard Beindorff, Gemeindepräsident Hilterfingen

Carlos Reinhard, Verband Wirtschaft Thun Oberland

Susanne Szentkuti, Co-Leiterin Planungsamt Stadt Thun

Lenkungsausschuss:

Manuela Gebert, Entwicklungsraum Thun (ERT) (Vorsitz)

Beat Michel, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kt. Bern (AGR)

Markus Wyss, Kreisoberingenieur, Oberingenieurkreis I (OIK I)

Katja Bessire, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern (AÖV)

Susanne Szentkuti, Stadtplanerin, Co-Leiterin Planungsamt Stadt Thun

Beat Baumann, Stadtingenieur, Leiter Tiefbauamt Stadt Thun

Elke Bergius, Abteilung Bau Gde. Spiez

Hansjürg Müller, Leiter Sicherheit / Polizeiinspektor Gde. Steffisburg

Projektmanagement:

ALPGIS Raumentwicklung GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun

Emanuel Buchs

Auftragnehmende:

Verkehr:

INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern

Roman Frick, Raphael Grässli

Siedlung und Landschaft:

ALPGIS Raumentwicklung GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun

Emanuel Buchs, Kim Balmer, Mathias Julen

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	6
1	Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess	10
1.1	Die Agglomerationsprogramme des Bundes.....	10
1.2	Die Agglomeration Thun.....	10
1.3	Zielsetzung und Programmschwerpunkte AP Thun 5. Generation	11
1.4	Wichtige Grundlagen und Vorgaben	12
1.5	Trägerschaft.....	14
1.6	Projektorganisation	15
1.7	Erarbeitungsprozess	16
1.7.1	Öffentliche Mitwirkung	17
1.7.2	Kantonale Vorprüfung	17
1.7.3	Regionale Beschlussfassung	17
1.7.4	Kantonale Genehmigung und Einreichung beim Bund	17
2	Stand der Umsetzung	18
2.1	Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien.....	18
2.2	Umsetzungsstand der Massnahmen	18
2.2.1	Siedlung und Landschaft	18
2.2.2	Verkehr	18
3	Situations- und Trendanalyse	19
3.1	Einbettung der Agglomeration Thun.....	19
3.1.1	Die Agglomeration Thun im nationalen und kantonalen Kontext	19
3.1.2	Die Agglomeration im regionalen Kontext	22
3.1.3	Struktur der Agglomeration Thun	25
3.2	Siedlung	27
3.2.1	Bevölkerungsentwicklung und Demografie	27
3.2.2	Beschäftigungsentwicklung.....	29
3.2.3	Bevölkerungs- und Beschäftigungskonzentration.....	32
3.2.4	Bauzonenstatistik	35
3.2.5	Siedlungsdichte und Reserven im Bestand	39
3.2.6	Bauzonenbedarf	39
3.2.7	Schwerpunkte und Potenziale der Siedlungsentwicklung	40
3.2.8	Verkehrsintensive Einrichtungen	42
3.3	Landschaft und Umwelt	44
3.3.1	Landschaftsräume	44
3.3.2	Natur- und Landschaftsschutz.....	48
3.3.3	Lärm- und Luftschadstoffbelastung	50
3.3.4	Klima	51
3.4	Verkehr	53
3.4.1	Verkehrsverhalten	53
3.4.2	Verkehrsprognosen	57
3.4.3	Öffentlicher Verkehr.....	58

3.4.4	Motorisierter Individualverkehr	65
3.4.5	Veloverkehr	74
3.4.6	Fussverkehr	77
3.4.7	Kombinierte Mobilität / multimodale Drehscheiben	79
3.4.8	Mobilitätsmanagement	79
3.4.9	Neue Mobilitätsformen	80
3.4.10	Unfallgeschehen	81
3.5	Entwicklung MOCA-Indikatoren	83
4	Zukunftsbild.....	86
4.1	Entwicklungsziele der Agglomeration	86
4.1.1	Übergeordnete Ziele	86
4.1.2	Ziele Siedlung und Landschaft	86
4.1.3	Ziele Mobilität 2050: Region der aktiven und kurzen Wege	86
4.2	Zukunftsbild 2040	89
4.2.1	Elemente Siedlung und Landschaft	90
4.2.2	Elemente Verkehr	92
4.2.3	Exkurs: Längerfristige Erschliessung rechtes Thunerseeufer	94
4.3	Zielwerte MOCA-Indikatoren	95
5	Handlungsbedarf	96
5.1	Siedlung	96
5.1.1	Siedlungsentwicklung nach innen	96
5.1.2	Entwicklungsgebiete Arbeiten und Dienstleistung	97
5.1.3	Überkommunale Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung	98
5.1.4	Siedlungs- und Freiraumqualität	99
5.1.5	Siedlungsverträgliche Mobilität	99
5.2	Natur, Landschaft und Erholung	100
5.2.1	Nutzungskonflikte an Siedlungsrändern	100
5.2.2	Vernetzungsfunktion der Landschaft und Gewässer	101
5.2.3	Erschliessung und Besucherlenkungsmassnahmen in Naherholungsgebieten	101
5.2.4	Koordination der Nutzungen an den Seeufern	102
5.3	Verkehr	103
5.3.1	Öffentlicher Verkehr	103
5.3.2	Motorisierter Individualverkehr	106
5.3.3	Veloverkehr	108
5.3.4	Fussverkehr	110
5.3.5	Verkehrssicherheit	111
5.3.6	Mobilitätsmanagement	113
6	Teilstrategien.....	114
6.1	Siedlung	114
6.2	Landschaft	119
6.3	Verkehr	123
6.3.1	Öffentlicher und kombinierter Verkehr	123
6.3.2	Motorisierter Individualverkehr	127

6.3.3	Veloverkehr	130
6.3.4	Fussverkehr	133
6.3.5	Verkehrssicherheit	134
6.3.6	Mobilitätsmanagement.....	135
7	Fokusräume.....	138
7.1	ESP Thun Bahnhof	138
7.2	ESP Thun Nord.....	142
7.3	ESP Steffisburg Bahnhof.....	146
7.4	Thun Süd.....	149
8	Massnahmen	152
8.1	Massnahmen Siedlung und Landschaft.....	152
8.1.1	Siedlung	154
8.1.2	Landschaft	154
8.2	Massnahmen Verkehr	156
8.2.1	Öffentlicher und kombinierter Verkehr	158
8.2.2	Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsmanagement.....	159
8.2.3	Velo- und Fussverkehr.....	159
8.3	Wirkungsbeurteilung aus Sicht der Trägerschaft.....	161
9	Abkürzungen	162
10	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	164
11	Literatur	166

0 Zusammenfassung

Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess

Das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Thun der 5. Generation (AP 5) stützt sich auf die Agglomerationspolitik des Bundes. Mit dem Programm Agglomerationsverkehr (PAV) beteiligt sich der Bund finanziell an Verkehrsprojekten von Städten und Agglomerationen. Von Bundesbeiträgen profitieren Agglomerationen, die mit ihrem AP die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll aufeinander abstimmen. Das AP 5 ist eine Weiterentwicklung der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung Thun der 1.-4. Generation (AP 1-4).

Die Trägerschaft des AP 5 liegt beim Kanton Bern. Verantwortlich für die Erarbeitung ist der Entwicklungsraum Thun (ERT). Die fachlich-inhaltliche Erarbeitung wird durch den Lenkungsausschuss begleitet. Dieser besteht aus Vertretern der betroffenen kantonalen Ämter sowie der Städte Thun, Spiez und Steffisburg. Der Vorsitz liegt bei der Geschäftsführung ERT.

Das AP 5 wird abgestimmt mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West (RGSK TOW) 2025 erarbeitet, das den Status eines Regionalen Richtplans aufweist und behördenverbindlich ist. Die AP-Massnahmen sowie das Zukunftsbild und die Teilstrategien sind im RGSK TOW enthalten. Im Zuge der Erarbeitung durchläuft das RGSK TOW – und damit auch die wesentlichen Inhalte des AP 5 – ein Planerlassverfahren mit einer öffentlichen Mitwirkung und einer Vorprüfung durch den Kanton. Beschlossen wird das AP 5 durch die Kommission Wirtschaft des ERT, der alle Gemeindepräsidien der Agglomeration Thun angehören.

Nachdem im AP 4 die Weiterentwicklung des Zielbilds für den Horizont 2040 sowie die systematische Ableitung von Teilstrategien und Massnahmen aufgrund des festgestellten Handlungsbedarfs im Fokus stand, lag der Schwerpunkt bei der Erarbeitung des AP 5 auf der Erarbeitung von umsetzungsreifen Massnahmen. Die Analyse, das Zukunftsbild, der Handlungsbedarf und die Teilstrategien wurden im AP 5 punktuell vertieft und nachgeschärft.

Stand der Umsetzung

Kapitel folgt später

Situations- und Trendanalyse

Im Bereich Siedlung zeigt die Situations- und Trendanalyse, dass die Agglomeration Thun in den vergangenen Jahren ein kontinuierliches Bevölkerungswachstum erfahren hat, wobei dieses nach 2010 etwas abflachte. Das Wachstum wird sich gemäss den Prognosen in der näheren Zukunft fortsetzen, möglicherweise aber in einem etwas geringeren Ausmass. Die Beschäftigungsentwicklung stagnierte in den letzten Jahren nach einer Phase des Wachstums. Die Agglomeration weist immer noch ein unausgewogenes Verhältnis zwischen Einwohnern und Arbeitsplätzen aufweist, was sich auch in der hohen Anzahl von Wegpendlern widerspiegelt. Hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Agglomeration Thun wird es entscheidend sein, ob die grossen inneren Reserven, insbesondere die unbebauten Bauzonen, einer Nutzung zugeführt werden können. Bei der Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) werden die Entwicklungsgebiete aus dem RGSK, allen voran die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte, eine zentrale Rolle spielen. Zudem stellt die demografische Alterung bereits heute aber vor allem in der Zukunft eine grosse Herausforderung für die Agglomeration Thun dar.

Im Bereich Landschaft zeigt die Analyse, dass die Agglomeration Thun ausserhalb der Siedlungsgrenzen über eine weitgehend intakte Landschaft verfügt. Es befinden sich aber auch eine Vielzahl von sensiblen Natur- und Landschaftsräumen unmittelbar angrenzend an die Siedlungsränder. Diese Gebiete, besonders die Flächen in Seenähe, stehen teilweise unter grossem Druck, insbesondere durch die Naherholung. Für die Aufrechterhaltung der hohen Landschaftsqualität wird es entscheidend sein, diese Gebiete entsprechend zu schützen und die Naherholung durch geeignete Massnahmen zu kanalisieren. Mit der Entwicklung nach innen und dem Klimawandel gewinnen auch die Grünräume innerhalb des Siedlungsgebietes an Bedeutung. Sie gewährleisten die Regulierung der Temperatur und die Aufenthaltsqualität im Siedlungsgebiet massgeblich.

Im Bereich Verkehr sind die neuesten Mikrozensus-Auswertungen von 2021 pandemiebedingt mit Vorsicht zu interpretieren: Die Anteile des Veloverkehrs am Gesamtverkehr haben wie schon in den vorangegangenen Jahren weiter abgenommen, währenddem die Anteile des ÖV bis 2019 stetig angestiegen und dann wie überall in der Schweiz eingebrochen sind. Seither haben jedoch die meisten öV-Linien wieder das Vor-Pandemie-Niveau erreicht oder sogar übertroffen. Der MIV-Anteil ist bis 2015 stetig gestiegen, seither aber zumindest stabil geblieben. Im strassengebundenen ÖV sind die Zuverlässigkeitsprobleme in den Spitzenstunden ein anhaltendes Problem. Beim MIV sind die Belastungen im städtischen Strassennetz nach wie vor hoch. Trotz der Inbetriebnahme des Bypasses Thun Nord, dessen Wirkung nachweislich sehr gut ist, verbleiben lokale Engpässe, insbesondere von / zu rechtes Thunerseeufer. Im Veloverkehr wird das grosse Potenzial noch ungenügend genutzt, was vor allem am vielerorts mangelhaften Netz liegt. Im Bereich des Fussverkehrs besteht ebenfalls Potenzial bezüglich der Schliessung von Netzlücken und der Verkehrsberuhigung. Die Mängel im Bereich Langsamverkehr erklären auch teilweise die hohen Unfallzahlen. Mit dem Black Spot Management und dem bedeutenden Velonetzausbau sind jedoch die Voraussetzungen geschaffen, um die Unfallraten in den nächsten Jahren senken zu können. Schliesslich ist zu erwähnen, dass die neuen Verkehrsperspektiven des Bundes ein geringeres Strassenverkehrswachstum bis 2050 prognostizieren als frühere Perspektiven. Hintergründe dazu sind abflachende Strukturprognosen (Bevölkerung, Arbeitsplätze) sowie gewisse Verhaltensänderungen mit Einfluss auf den Verkehr (z.B. mehr Homeoffice).

Zukunftsbild

Das Zukunftsbild wurde nach der kompletten Überarbeitung im AP 4 nur geringfügig angepasst. Für den Bereich Siedlung und Landschaft zeigt es auf, wo und in welcher Form die SEin umgesetzt werden soll, welche Zentren entwickelt und gestärkt werden sollen, welche sensiblen Natur- und Landschaftsräume geschützt werden müssen und wo die Erholung stattfinden soll. Die Siedlungsräume werden differenziert nach den Qualitäten, die sie erreichen sollen, mit Zielen zur Entwicklung versehen. Gleiches gilt für die unterschiedlichen Zentren und die verschiedenen Landschaftsräume. Zudem werden die Siedlungsschwerpunkte Wohn- und Mischnutzung, Arbeiten sowie Sport und Freizeit dargestellt. Die Entwicklungsschwerpunkte Thun Nord und Thun Bahnhof stehen dabei besonders im Fokus.

Für den Bereich Verkehr zeigt das Zukunftsbild die übergeordneten Verkehrsnetze Bahn und Bus, die wichtigen Verkehrsdrehscheiben, das Basisnetz Strasse und den Wirkungsraum des Verkehrsmanagements. Von grosser Bedeutung sind die Verkehrsdrehscheiben an den Bahnhöfen Thun und Spiez mit einer Überlagerung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Voraussetzung für die Entwicklung des ESP Thun Bahnhof ist eine umfassende Neuorganisation des Bushofs. Zudem ist die neue S-Bahnhaltestelle Thun Nord zentrale Voraussetzung für die Erschliessung des gleichnamigen ESP, dessen Entwicklung in den nächsten Jahren neuen Schub erhalten soll.

Zentraler Bestandteil des Zukunftsbilds ist zudem ein sicheres und lückenloses regionales Veloalltagsnetz für die Agglomeration Thun. Beim MIV soll im Wesentlichen die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems sichergestellt werden. Auf weitere Strassennetausbauten soll vorerst verzichtet werden. Hier wird auf vermehrte Steuerungsmassnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses gesetzt.

Handlungsbedarf

Im Bereich Siedlung besteht insbesondere Handlungsbedarf bezüglich einer noch klareren Priorisierung der SEin sowie der Intensivierung der überkommunalen Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Ersteres bedingt insbesondere die prioritäre Umsetzung der Regionalen Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete. Die Arbeitsschwerpunkte bieten zusammen mit den grossen ESP-Arbeiten und Dienstleistung zudem ein grosses Potenzial, das unausgewogene Verhältnis von Arbeitsplätzen und Einwohnern zu verbessern und einen weiteren Pendleranstieg zu verhindern. Dieses Potenzial gilt es unbedingt zu nutzen. Im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen ist die Erhaltung und Verbesserung der Siedlungs- und Landschaftsqualität von grosser Bedeutung. Dies einerseits, um die Attraktivität als Wohnregion zu erhalten und zu fördern und gleichzeitig auch, um den Naherholungsdruck auf die Landschaft im Zaum zu

halten. Für letzteres ist insbesondere ein genügendes und attraktives Freiraumangebot im Siedlungsgebiet wichtig, welches zusätzlich einen wichtigen Beitrag zum Siedlungsklima beiträgt. Im Bereich Landschaft ist es wichtig, die bestehenden Nutzungskonflikte zwischen Siedlung und Landschaft an den Siedlungsrändern zu klären und neue Konflikte durch intelligente Planungen und durch Schutzmassnahmen zu verhindern. Weiter besteht Handlungsbedarf zur Verbesserung der Vernetzungs- und Naherholungsfunktion der Landschaft, insbesondere entlang der bedeutenden Fließgewässer Aare und Zulg sowie zur Koordination der Nutzungen an den Seeufern. Es bestehen nach wie vor Uferabschnitte mit ungenügendem Zugang für die Naherholung. Dies soll, dort wo dies keine zusätzlichen nachteiligen Auswirkungen auf die ökologische Funktion hat, verbessert werden. Zudem besteht teilweise der Bedarf zur Aufwertung der Uferbereiche.

Im Bereich Verkehr besteht nach der Umsetzung des Bypass Thun Nord inkl. flankierenden Massnahmen und den stetigen Angebotsausbauten im ÖV vor allem Handlungsbedarf im Bereich des Veloverkehrs, wo gegenüber dem letzten AP insbesondere eine neue Korridorstudie für Velovorzugsrouten im nördlichen Agglomerationsteil vorliegt. Im ÖV besteht Handlungsbedarf bei der Verkehrsdrehscheibe ESP Bahnhof Thun zur Entflechtung und Neuorganisation der verschiedenen Nutzungen auf dem Bahnhofplatz. Hierzu liegen neue Konzepte zur Organisation der Buskanten nördlich und südlich des Bahnhofs vor. Weiter besteht im Zusammenhang mit der neuen S-Bahnhaltestelle Thun Nord Handlungsbedarf bezüglich der Einbindung der neuen Haltestelle in das MIV-, Bus-, Velo- und Fusswegnetz und der gesamten Umfeldgestaltung. Im Strassenverkehr besteht weiterhin Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem generell hohen MIV-Anteil in der Agglomeration Thun und spezifisch den verbleibenden Engpässen im Innenstadtbereich sowie der Erschliessung des rechten Thunerseeufers. Hierzu stehen gemäss entsprechender Verkehrsstudie eine Kombination von verstärkten Verkehrsmanagementmassnahmen, ÖV- und Velonetausbau im Vordergrund. Schliesslich zeigt das Black Spot Management weiteren Handlungsbedarf bei der Verkehrssicherheit. Es gilt, die ausgemachten Unfallschwerpunkte zu beseitigen.

Teilstrategien

Die Teilstrategien zeigen auf, wie das Zukunftsbild umgesetzt und der ermittelte Handlungsbedarf beseitigt werden soll. Im Bereich Siedlung umfassen die Teilstrategien die gezielte Weiterentwicklung der noch nicht umgesetzten Potentiale, mit Fokus auf die SEin 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 AP 5 werden zusätzlich die siedlungsinternen Grünräume in den Fokus gerückt. Sie dienen als Trittsteine in einem zusammenhängenden Freiraumnetz und fördern die Aufenthaltsqualität im verdichteten Siedlungsraum. Im Bereich Verkehr enthalten die Teilstrategien Netzkonzepte mit entsprechenden Zielsetzungen zu den einzelnen Verkehrsträgern. Wichtige Elemente der Teilstrategie ÖV sind die Umsetzung der Verkehrsdrehscheiben, namentlich die Erschliessung des ESP Thun Nord und Neuorganisation des Bushofs Bahnhof Thun. Hinzu kommen Taktverdichtungen auf ausgewählten Buslinien, neue Durchmesserlinien (im Zuge der Neuorganisation der Bushöfe im Bahnhof Thun) sowie eine deutlich aufgewertete Hangbuslinie für die bessere ÖV-Erschliessung der Gemeinden des rechten Thunerseeufers. Hauptziel im MIV ist es, den grossräumigen Verkehr möglichst von der Innenstadt Thun und den Quartieren fernzuhalten. Im Wesentlichen geht es darum, die mit dem Bypass Thun Nord bereits umgesetzten flankierenden Massnahmen auf Basis der neuen Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln. Ein wichtiges Instrument dazu ist das Verkehrsmanagement (laufende Arbeiten für das neue regionale VM-Konzept). Die Verkehrsverträglichkeit soll durch die betriebliche und gestalterische Aufwertung der Thuner Stadtquartiere sowie der Ortskerne der Agglomerationsgemeinden verbessert werden. Kapazitätsausbauten im Strassennetz sollen auf punktuelle Eingriffe (Knoten) beschränkt werden. Inwieweit die zwei in der Verkehrsstudie untersuchten Tunnelvarianten (Hübelitunnel oder Aarequerung Süd) im Sinne von Langfristoptionen planerisch vertieft werden sollen, wird in laufenden Gesprächen zwischen Bund, Kanton und Standortgemeinden geprüft. Wichtige weitere Elemente der Teilstrategie sind die

Sanierung der Unfallschwerpunkte sowie verstärkte Anstrengungen im Bereich Mobilitätsmanagement. Ziel im Veloverkehr ist es, eine Trendumkehr zu erreichen, indem die guten topografischen und räumlichen Voraussetzungen im Agglomerationsraum Thun genutzt werden, um den Veloverkehranteil deutlich zu erhöhen. Dazu müssen die Netzlücken im Velohaupttroutennetz geschlossen, die Netzqualitäten verbessert, Unfallschwerpunkte saniert und die Veloabstellanlagen ausgebaut werden. Auf der Achse Thun – Münsingen (-Bern) soll zudem mittelfristig der Standard von Velovorzugsrouten erreicht werden. Neben Angebots- und Infrastrukturausbauten setzt das Agglomerationsprogramm Thun vermehrt auf Aktivitäten zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, d.h. nachfrageseitige Lenkung, Information und Sensibilisierung.

Massnahmen

Die Massnahmen leiten sich direkt aus dem Handlungsbedarf und den Teilstrategien ab. Der Auswahl und Priorisierung liegt eine Kohärenzprüfung mit dem Zukunftsbild sowie der Überprüfung der Planungsreife zugrunde.

Im Bereich Siedlung wurden verschiedene Umstrukturierungsgebiete, Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie je ein Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen und Sport und Freizeit ausgeschieden. Es handelt sich um Gebiete, die bereits Teil des AP 4 waren, seither weiterentwickelt wurden und im A- oder B-Horizont des AP 5 konkrete Umsetzungsschritte stattfinden. Besonders im Fokus stehen die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte Thun Bahnhof, Thun Nord und Bahnhof Steffisburg. Bei den Vorranggebieten Siedlungserweiterung wurde die strikte Priorisierung aus dem AP 4 fortgesetzt. Zur Landschaft wurde ein neues Massnahmenkonzept mit konkreten Massnahmen in den Bereichen Freiräume und Pärke, See- und Flussufer, siedlungsnaher Erholungsgebiete sowie Kleinstrukturen und Trittsteine erarbeitet.

Im Bereich Verkehr konnte im Vergleich zum letzten Agglomerationsprogramm in verschiedenen Massnahmenbereichen die Planungsreife vorangetrieben werden. Vor diesem Hintergrund und dem bedeutenden Handlungsbedarf umfasst das AP 5 Massnahmen im A-Horizont von rund 90-100 Mio. und B-Massnahmen von rund 70 Mio. Franken. Diese Kostenschätzungen sind noch provisorisch und können sich bis zur Einreichung beim Bund im Sommer 2025 ändern. Das AP 5 wird aber gegenüber den Vorgängergenerationen ein recht umfassendes Massnahmenpaket enthalten mit Schwerpunkten im Bereich der Verkehrsdrehscheiben, Veloverkehr, Aufwertung/Gestaltung Strassenraum sowie Verkehrsmanagement. Mit diesem Massnahmenpaket soll ein deutliches Zeichen gesetzt werden, um den hohen MIV-Anteil in der Agglomeration Thun zu reduzieren.

Im öffentlichen Verkehr werden die ESP Planungen rund um den Bahnhof Thun forciert und ein umfassendes Massnahmenpaket ist für den A- und B-Horizont vorgesehen. Hier hat seit dem AP 4 ein umfassendes Testplanungsverfahren («Charette»-Prozess) mehr Klarheit über die konkrete Ausgestaltung der neuen Bushöfe nördlich und südlich des Bahnhofs gebracht. Im ESP Thun-Nord gibt der Beschluss zur Umsetzung der neuen S-Bahnhaltestelle Thun Nord (STEP AS 2035) Planungssicherheit für damit zusammenhängende Massnahmen zur Umfeldgestaltung und Einbindung der Haltestelle im Gesamtverkehrssystem. Im Strassenverkehr enthält das AP 5 neue Betriebs- und Gestaltungskonzepte in der Innenstadt von Thun, weiteren städtischen Quartieren sowie in Steffisburg und Spiez. Als Eigenleistung wird zurzeit das gesamtregionale Verkehrsmanagement-Konzept überarbeitet. Daraus soll fürs AP 5 ein weiteres Massnahmenpaket abgeleitet werden (noch i.B.). Zur besseren Erschliessung des rechten Thunerseeufers enthält das AP 5 als Folge der entsprechenden Verkehrsstudie ein Massnahmenpaket bestehend aus ÖV-Angebotsweiterungen (v.a. neu konzipierte Hangbuslinie), einer neuen Veloverbindung über die Aare (auf Höhe Panoramastrasse) sowie Verkehrsmanagementmassnahmen. Im Veloverkehr werden zudem einerseits weitere Etappen aus dem Velonetzkonzept der Stadt Thun umgesetzt, andererseits wird die Velovorrangroute Thun – Münsingen auf der linken Aareseite (d.h. via Gemeindegebiete Uetendorf und Uttigen) mit einem umfassenden Massnahmenpaket angegangen.

1 Auftrag, Organisation und Erarbeitungsprozess

1.1 Die Agglomerationsprogramme des Bundes

Als Reaktion auf die vielfältigen Probleme der Kernstädte und Agglomerationen in den 90er-Jahren wurde 2001 die Agglomerationspolitik lanciert. Das starke Wachstum hatte dazu geführt, dass die Städte und Agglomerationen nicht mehr in der Lage waren, ihre Herausforderungen (z.B. Stadtflucht, Suburbanisierung, Zersiedelung, Verkehrs- und Umweltprobleme etc.) im Alleingang zu lösen. Mit dem Infrastrukturfonds wurde 2006 vorerst eine bis 2027 befristete Finanzierung von Infrastrukturen des Agglomerationsverkehrs geschaffen. 2018 wurde der Infrastrukturfonds durch den zeitlich unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) abgelöst. In seinem Bericht «Agglomerationspolitik 2016+»¹ bestätigte der Bundesrat die bisherigen Stossrichtungen der Agglomerationspolitik des Bundes. Das Programm Agglomerationsverkehr (PAV) bildet dabei ein zentrales Element dieser Politik.

Mit dem PAV fördert der Bund eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsentwicklung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Agglomerationen, die in ihren AP die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung wirkungsvoll abstimmen, profitieren von Bundesbeiträgen für ihre Verkehrsinfrastrukturen. Die AP sind somit ein wichtiger Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Die rechtlichen Grundlagen sowie die formellen und inhaltlichen Anforderungen an die AP definiert der Bund in den Richtlinien zum Programm Agglomerationsverkehr (RPAV).

In der Agglomeration Thun wird mit den vorliegenden Unterlagen die mittlerweile 5. Generation des AP erarbeitet. Das AP Thun der 5. Generation (AP5) baut auf dem Programm der 4. Generation auf und entwickelt dieses zielgerichtet weiter.

1.2 Die Agglomeration Thun

Die Agglomeration Thun ist gemäss dem Anhang 4 der MinVV eine beitragsberechtigende Agglomerationsregion. Sie besteht aus 9 Gemeinden. Die Gemeinde Uttigen² wird zudem in Rücksprache mit dem Kanton Bern und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland auch im AP Thun behandelt, um die Kontinuität zu den vorangegangenen Agglomerationsprogrammen zu erhalten.

Tabelle 1 Liste Gemeinden BeSA-Perimeter Agglomeration Thun inkl. Uttigen

Gemeinde	BFS-Nummer
Heimberg	BE-247-928
Hilterfingen	BE-247-929
Oberhofen am Thunersee	BE-247-934
Seftigen	BE-247-883
Spiez	BE-249-768
Steffisburg	BE-247-939
Thierachern	BE-247-941
Thun	BE-247-942
Uetendorf	BE-247-944
Uttigen	BE-247-885

¹ Schweizerische Bundesrat (2015), Agglomerationspolitik des Bundes 2016+, Für eine kohärente Raumentwicklung Schweiz, 18. Februar 2015.

² Die Gemeinde Uttigen würde gem. den statistischen Kriterien des BFS seit dem AP4 zur Agglomeration Bern gezählt werden.

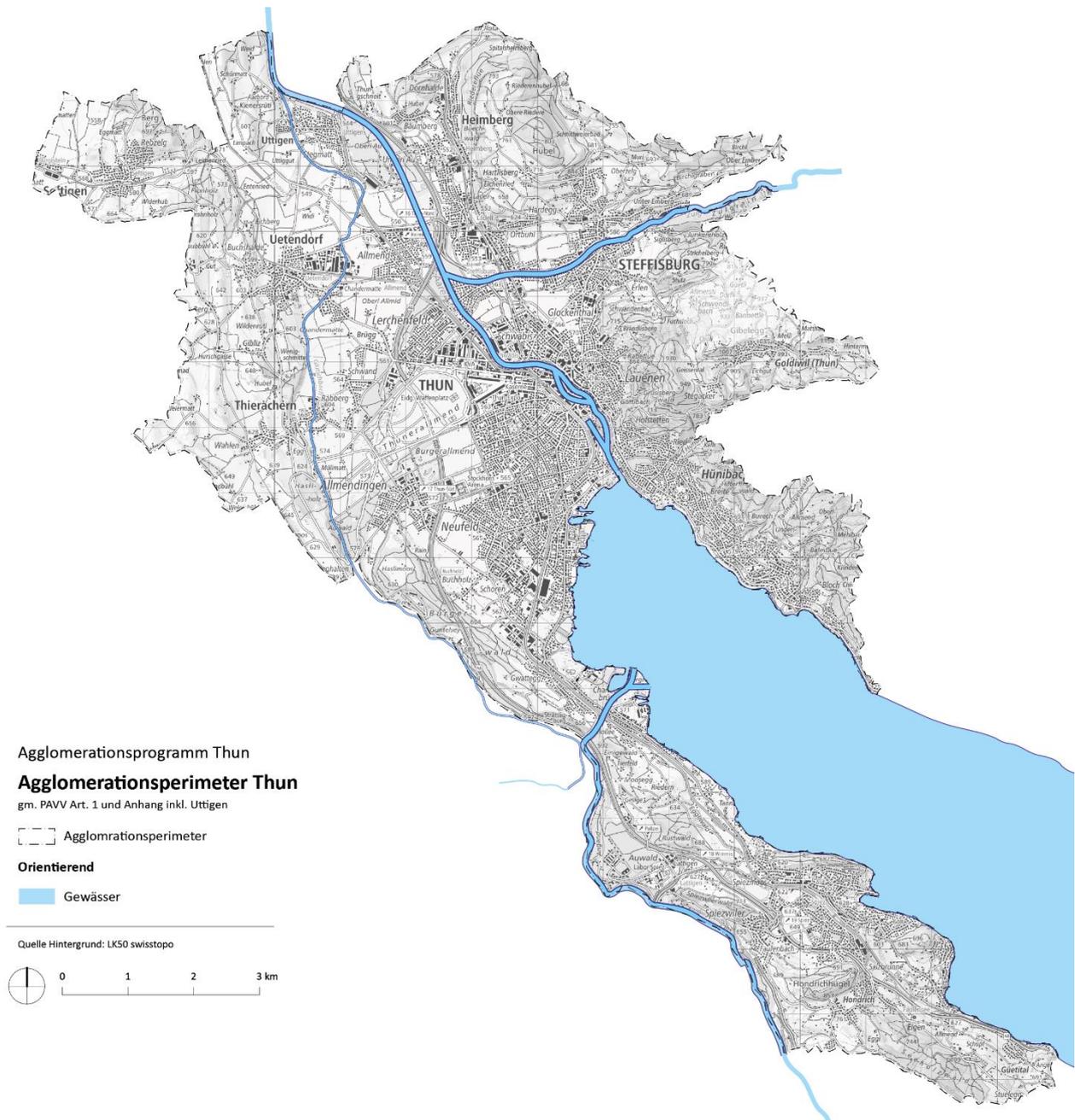


Abbildung 1 Agglomerationsperimeter Thun AP 5. Generation

1.3 Zielsetzung und Programmschwerpunkte AP Thun 5. Generation

Nachdem im AP Thun der 4. Generation Zukunftsbild, Teilstrategien und Handlungsbedarf substantiell über- bzw. neu erarbeitet wurden, liegt der Fokus im AP Thun 5. Generation bei der Weiterentwicklung der bestehenden Massnahmen.

Das Zukunftsbild, die Teilstrategien und der Handlungsbedarf werden aktualisiert und, wo nötig, vertieft. Dies beinhaltet insbesondere folgende Punkte:

- Das **Zukunftsbild** wird im Bereich Siedlung und Landschaft punktuell angepasst. Insbesondere werden die Siedlungsschwerpunkte und die Erholungsräume stärker differenziert und ergänzt. Im Bereich Verkehr werden allfällige Ergebnisse aus der Verkehrsstudie Thun Innenstadt – rechte Seeseite berücksichtigt.

- Die **Teilstrategie Siedlung** wird noch stärker auf eine qualitätsvolle Innenentwicklung ausgerichtet. Die Themen Grün- und Freiräume sowie Klima sollen an Bedeutung gewinnen und die bedeutenden Entwicklungsschwerpunkte, insbesondere die Kantonalen, sollen noch stärker ins Zentrum gestellt werden.
- Die **Teilstrategie Landschaft** wird punktuell überarbeitet, um dem angestrebten regionalen Grün- und Freiraumnetz im Zukunftsbild gerecht zu werden.
- Die **Teilstrategie Verkehr** wird entsprechend den aktuellen Planungsstände der wesentlichen Grundlagen weiterentwickelt.
- Beim **Handlungsbedarf** wird der verbleibende Handlungsbedarf aus den AP-Generationen 1-4 aktualisiert sowie gegebenenfalls neuer Handlungsbedarf ermittelt.

Die Weiterentwicklung der Massnahmen erfolgt unter der Mitarbeit der Gemeinden und kantonalen Fachstellen. Für einzelne Teilräume laufen parallel zur Erarbeitung des AP 5. Generation vertiefende Planungen. Die daraus resultierenden Erkenntnisse werden ins AP integriert und, wenn möglich, konkrete Massnahmen dazu erarbeitet.

1.4 Wichtige Grundlagen und Vorgaben

Es bestehen zahlreiche nationale, kantonale und regionale Grundlagen, welche für das AP Thun als Vorgaben und Orientierungspunkte fungieren. Für die Erarbeitung der 5. Generation sind folgende Grundlagen neu bzw. von hoher Bedeutung.

Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)

Die RPAV sind eine fachliche Hilfe zur Erarbeitung der Agglomerationsprogramme und beschreiben die Anforderungen, den Prüfprozess der Umsetzung und die Methode zur Prüfung durch den Bund.

Kantonaler Richtplan

Der vom Bundesrat am 4. Mai 2016 genehmigte kantonale Richtplan 2030 und die am 1. April 2017 in Kraft getretene Teilrevision der kantonalen Baugesetzgebung setzen das revidierte eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG) um. Die Ergebnisse der vorliegenden Synthese AP 5 werden in die Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplans in den Jahren 2025 und 2026 einfließen.

Der kantonale Richtplan gibt den behördenverbindlichen Rahmen für die Raumplanung im Kanton Bern vor. Die darin enthaltenen Zielsetzungen zur Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind für die Berner Agglomerationsprogramme massgebend und verbindlich. Diese Ziele lauten: Die Zersiedlung ist zu bremsen, die Siedlungsentwicklung ist nach innen zu lenken und auf die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr abzustimmen. Das Kulturland ist zu schonen, respektive die Fruchtfolgefleichen zu schützen. Der kantonale Richtplan enthält darüber hinaus wichtige verbindliche Vorgaben zu weiteren Themen wie Natur, Landschaft, Klima, Tourismus und Landwirtschaft, welche für die Berner RGSK und Agglomerationsprogramme ebenso von zentraler Bedeutung sind.

Er besteht aus drei Teilen: Dem Raumkonzept des Kantons Bern und den dazugehörigen Strategien und Massnahmen. Für das AP besonders relevant sind die Strategien zur haushälterischen Bodennutzung und zur Konzentration der Siedlungsentwicklung (Teil A) sowie die Strategien zur Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung (Teil B) und die dazugehörigen Massnahmen. Das Raumkonzept wird in Kapitel 3.1.1 weitergehend erläutert.

Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern

Die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern (GMS 2022) zeigt das Zielbild zur Mobilität basierend auf den zum Zeitpunkt ihrer Verabschiedung verfügbaren Informationen. Die GMS 2022 wurde vom Regierungsrat des Kantons Bern verabschiedet und ist damit für die kantonalen Behörden

verbindlich. Mit der Aufnahme raumrelevanter Elemente der GMS 2022 in den kantonalen Richtplan (namentlich die raumrelevanten Teilziele, die 4V-Strategie und einzelne Stossrichtungen) bilden diese auch den behördenverbindlichen Rahmen für die nachgelagerten Ebenen (Regionen und Gemeinden) sowie für die Abstimmung mit den Nachbarkantonen und dem Bund.

Die GMS 2022 verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik. Dazu verfolgt der Kanton Bern die 4V-Strategie («Verkehr vermeiden», «Verkehr verlagern», «Verkehr verträglich gestalten», «Verkehr vernetzen»). Jedes der 4 V wird mit inhaltlichen Stossrichtungen und daraus abgeleiteten Handlungsfeldern (bspw. für Raumplanung, ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr, kombinierte Mobilität oder Güterverkehr) konkretisiert. Die Handlungsfelder bilden die Grundlage für konkrete Massnahmen, die ihrerseits in den entsprechenden kantonalen und regionalen Planungsinstrumentarien aufgenommen werden. Hierzu wird pro Handlungsfeld eine zuständige kantonale Fachstelle benannt. Um die Wirkung der GMS 2022 zu überprüfen, wird in einem 4-Jahres-Rhythmus ein Monitoring und Controlling durchgeführt. Dazu sollen in einem nächsten Schritt für jedes Handlungsfeld Indikatoren bestimmt und Zielrichtungen oder Zielwerte vorgegeben werden.

Mobilitätsstrategie Agglomeration Thun

Die Mobilitätsstrategie 2050 bildet die strategische Richtschnur für das Agglomerationsprogramm Thun seit der 4. Generation. Sie beschreibt die strategische Stossrichtung («Effiziente, smarte und qualitätsvolle Mobilität»). Neben dem sanften Ausbau bestehender Infrastrukturen, sollen auch Verhaltensänderungen erzielt werden. Dazu sollen nachhaltige, smarte Technologien und Angebotstrends aufgenommen und deren Potenziale ausgeschöpft werden.

Dies widerspiegelt sich in den Leitsätzen, wo eine verkehrsreduzierende Raumnutzung und Verhaltensweise, eine effizientere Nutzung der bestehenden Verkehrsnetze, attraktive und sichere Verkehrsräume sowie die Erhöhung der Kostenwahrheit im Verkehr gefordert wird.

Verkehrsstudie Thun Innenstadt – rechte Seeseite

Anfang 2023 vom ERT gestartet, dient die Verkehrsstudie Thun Innenstadt hinsichtlich des AP5 der Lösungsfindung für die Verbesserung der Verkehrssituation am rechten Thunerseeufer. Die Studie hatte zum Ziel, einerseits die Zweckmässigkeit und Machbarkeit der seit längerem zur Diskussion stehenden Ansätze einer zusätzlichen «Aarequerung Süd» oder des «Hübelitunnels» zu klären. Andererseits sollten die langfristigen Infrastrukturprojekte organisatorischen Ansätzen (u.a. Umsetzung eines regionalen Verkehrsmanagements) sowie Massnahmen zur Förderung von Langsamverkehr und ÖV gegenübergestellt werden. Schlussendlich sollte die Studie realisierbare, d.h. kostenwirksame Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der rechten Seeseite und in der Thuner Innenstadt aufzeigen.

Die Studie folgert, dass die sogenannte Gesamtverkehrslösung – ein Massnahmenpaket von ÖV- und Velonetzausbau sowie Verkehrsmanagement – die grössten Engpässe beheben kann. Das Massnahmenpaket ist Bestandteil des vorliegenden AP5. Die grösseren Infrastrukturmassnahmen sind als Langfristoptionen zu prüfen bzw. weiter zu vertiefen.

Vertiefende öV-Studie Raum Thun – Steffisburg

Die Studie dient dazu, das ÖV-Konzept Stadt Thun 2035 (RVK 2018) punktuell nachzuschärfen und zu vertiefen. Unter anderem werden die angebotsspezifischen Auswirkungen aus den städtischen Planungen zum ESP Thun Nord bzw. zur Anbindung der neuen S-Bahn-Haltestelle sowie zum ESP Bahnhof Thun mit der geplanten Verlegung von Bushaltestellen auf die Bahnhofsüdseite untersucht. Allfällige Anpassungen am Busangebot fliessen ins regionale Angebotskonzept 2027-2030 ein.

Regionales Angebotskonzept 2027-2030

Die Angebotsplanung öffentlicher Verkehr erfolgt im Kanton Bern über die regionalen Angebotskonzepte (RAK). Diese bilden die Grundlage für das kantonale Angebotskonzept und den Angebotsbeschluss durch den Grossen Rat. Ein neues oder verbessertes ÖV-Angebot kann nur umgesetzt werden, wenn es im RAK bzw. im Angebotskonzept des Kantons enthalten ist und durch den Grossen Rat beschlossen wurde. Die Angebotskonzepte werden alle vier Jahre durch die Regionen bzw. die regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) erarbeitet.

Wichtigste Inhalte werden ergänzt, sobald bekannt

Das Regionale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr im Raum Thun wird durch die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK5) erarbeitet. Die RVK 5 ist als Verein organisiert, welchem 51 Gemeinden als Mitglieder angehören.

Planungsstudie Velohauptroute Münsingen – Thun

Mit der Planungsstudie sollen die geforderten Standards für eine Velohauptroute, welche in mehreren Abschnitten die Verbindung östlich und westlich der Aare sicherstellen soll, erreicht werden. Dazu sieht die Studie verschiedene kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen vor.

Die Studie bildet die Grundlage für die Projektierung und Realisierung der Alltagsveloroute. Verantwortlich für die Umsetzung sind der Kanton und die Gemeinden. Der ERT und die RKBM werden die Route in ihre Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte und Agglomerationsprogramme aufnehmen. Erste Massnahmen wurden im vorliegenden AP5 aufgenommen.

Gesamtverkehrskonzept (GVK) und Stadtentwicklungskonzept (STEK) Stadt Thun

Das GVK und das STEK 2035 bilden die strategische Grundlage für die räumliche und verkehrliche Entwicklung der Stadt Thun.

Das GVK formuliert die Verkehrsziele der Stadt Thun und leitet Massnahmen für die kommenden 20 Jahre ab. Als Ziele werden die primäre Abwicklung von Mehrverkehr über ÖV, Fuss- und Veloverkehr, die Entlastung der Innenstadt, die Sanierung der wichtigsten Unfallschwerpunkte, die Beruhigung von Quartierstrassen und die Schaffung eines Velohaupttroutennetzes aufgeführt. Zudem soll der Bahnhof Thun zur effizienten Verkehrs-Drehscheibe optimiert und der ÖV im Innenstadtbereich und auf Zugangsachsen priorisiert werden.

Das STEK zeigt Strategien auf, mit denen der Gemeinderat die räumlichen Herausforderungen angehen will, damit die hohe Lebensqualität in Thun erhalten und gestärkt werden kann. Fünf strategische Schwerpunkte stehen im Zentrum des Konzepts. Die fünf Schwerpunkte sind Wohnräume, Mischgebiete Wohnen und Arbeiten, urbane Zentren, Grün- und Freiräume sowie Verkehr, wobei letzteres die strategischen Aussagen des GVK abbildet.

Weitere, für die Agglomeration Thun relevante Grundlagen sind die Gesamtmobilitätsstrategie GMS 2022 Kanton Bern, die Studie S-Bahn 2040 des Kantons Bern, die ESP-Planungen (werden in Kap. 7 Fokusräume erläutert) sowie teilweise die Grundlagen, die bereits im AP 4 aufgeführt waren (u.a. Ausbauschritte 2025 und 2035).

1.5 Trägerschaft

Gemäss Art. 101 des bernischen Baugesetztes ist der Kanton Bern Träger der bernischen Agglomerationsprogramme. Die Verantwortung für die Erarbeitung des AP Thun liegt beim Entwicklungsraum Thun (ERT). Der ERT ist eine Planungsregion im Sinn der kantonalen Baugesetzgebung mit 38 angeschlossenen Gemeinden.

1.6 Projektorganisation

Damit das Agglomerationsprogramm weiterhin seinen Beitrag zu der erwünschten und koordinierten Entwicklung in der Agglomeration leisten kann, muss es politisch und fachlich breit abgestützt sein. Eine effiziente Projektorganisation, in der alle wesentlichen Entscheidungsträger in den Prozess der Erarbeitung des AP eingebunden sind, ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor.

Die Abbildung 2 zeigt auf, wie die ins Projekt eingebundenen Partner die Interessen der unterschiedlichen kantonalen Fachstellen und der politischen Ebenen (Kanton, Region, Stadt, Gemeinden) vertreten.

- Die Beschlussfassung und strategische Steuerung des AP Thun erfolgt durch die Kommission Wirtschaft, in der alle Gemeindepräsidenten der AP-Gemeinden Einsitz nehmen sowie den dafür eingesetzten Ausschuss Entwicklung.
- Für die operative Umsetzung ist der Lenkungsausschuss zuständig, indem Vertreter:innen aus der Verwaltung der drei grössten Gemeinden Thun, Steffisburg und Spiez sowie wichtige kantonale Stellen direkt vertreten sind.
- Ein breiter Einbezug der (organisierten) Öffentlichkeit erfolgt im Rahmen von Echoraumveranstaltungen, die punktuell während dem Erarbeitungsprozess stattfinden sowie während der öffentlichen Mitwirkung.
- Zur regelmässigen Überprüfung des Umsetzungsstands der Massnahmen besteht eine Control-linggruppe mit den entsprechenden Umsetzungsstellen von Gemeinden und Kanton.

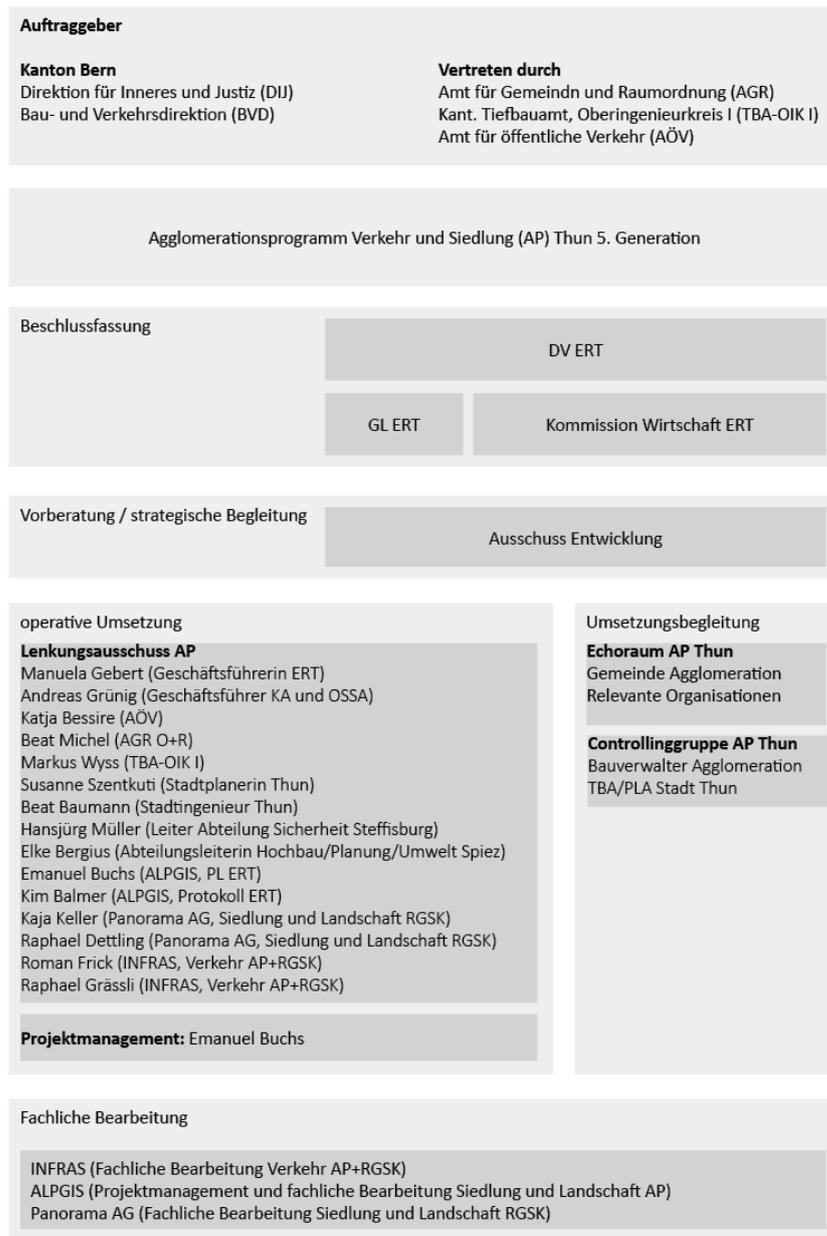


Abbildung 2 Organigramm AP Entwicklungsraum Thun

1.7 Erarbeitungsprozess

Das AP 5 wird zusammen mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) erarbeitet (vgl. Kap. 3.1.2). Da es sich beim RGSK um einen behördenverbindlichen regionalen Richtplan handelt, muss er die dafür vorgesehenen Verfahrensschritte (öffentliche Mitwirkung, kantonale Vorprüfung und kantonale Genehmigung) durchlaufen. Der zeitliche Ablauf ist in Abbildung 3 ersichtlich. Die einzelnen Verfahrensschritte werden nachstehend erläutert.

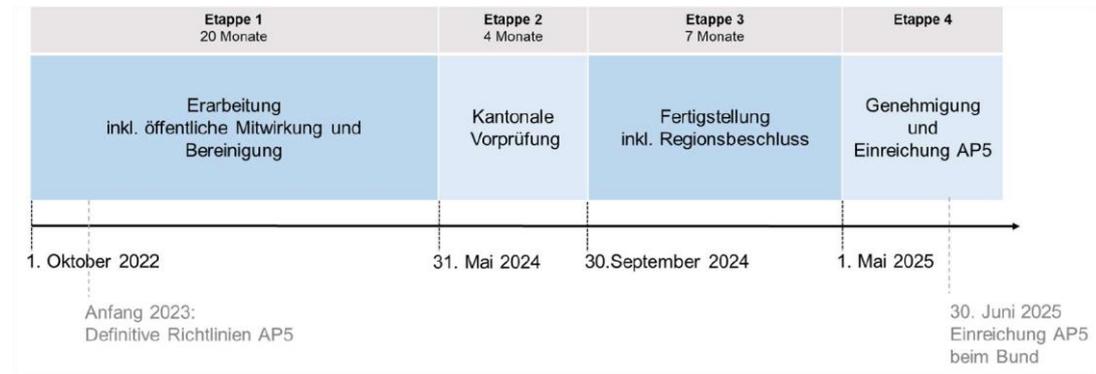


Abbildung 3 Zeitplan Erarbeitung RGSK 2025 und AP 5. Generation (Quelle: Kanton Bern 2023).

1.7.1 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung dauert vom 11. Januar bis zum 8. März 2024. Während dieser Frist sind die Entwürfe des AP-Berichts und der Massnahmen öffentlich einsehbar und jedermann kann schriftlich und begründet Anregungen zur Anpassung und Ergänzung der Dokumente äussern. Die Ergebnisse werden im Mitwirkungsbericht festgehalten.

Ergebnisse werden nach der Mitwirkung ergänzt

1.7.2 Kantonale Vorprüfung

Die kantonale Vorprüfung erfolgt vom 31. Mai bis am 30. September 2024. Der Kanton prüft im Rahmen der Vorprüfung das AP auf seine Vollständigkeit und erstellt den kantonalen Synthesebericht zu den Berner Agglomerationsprogrammen.

1.7.3 Regionale Beschlussfassung

Die Beschlussfassung des AP erfolgt stufig zuerst durch die innerhalb des ERT zuständige Kommission Wirtschaft und danach durch die Geschäftsleitung und Delegiertenversammlung des ERT. Der Beschlussprozess erfolgt im Frühjahr 2025.

1.7.4 Kantonale Genehmigung und Einreichung beim Bund

Die behördenverbindlichen Teile des AP werden im Rahmen der RGSK-Genehmigung vom Kanton genehmigt. Der Kanton reicht das AP Thun im Sommer 2025 beim Bund ein.

2 Stand der Umsetzung

Wird im Zusammenhang mit der Stichtagserhebung des Bundes Ende 2024 ergänzt

Fazit Stand der Umsetzung:

- **Umsetzungsstand Zukunftsbild und Teilstrategien**
 - XXXX
- **Umsetzungsstand der Massnahmen: Siedlung und Landschaft**
 - XXXX
- **Umsetzungsstand der Massnahmen: Verkehr**
 - XXXX

2.1 Umsetzung von Zukunftsbild und Teilstrategien

2.2 Umsetzungsstand der Massnahmen

2.2.1 Siedlung und Landschaft

2.2.2 Verkehr

3 Situations- und Trendanalyse

3.1 Einbettung der Agglomeration Thun

3.1.1 Die Agglomeration Thun im nationalen und kantonalen Kontext

Raumkonzept Schweiz

In drei Strategien fördert das Raumkonzept unter anderem die polyzentrische Raumentwicklung, die regionale Vielfalt und die Zusammenarbeit in funktionalen Räumen. Weiter werden eine hohe Siedlungsqualität und der Schutz des Kulturlandes sowie die Abstimmung von Verkehr, Energie und Raumentwicklung angestrebt. Der kantonale Richtplan nimmt die Ziele des Raumkonzepts auf und gibt die Rahmenbedingungen für die Regionen und Gemeinden vor. Im Agglomerationsprogramm bzw. dem RGSK werden diese räumlich konkretisiert und die Siedlungsentwicklung mit den Verkehrssystemen abgestimmt. Die Besonderheiten, Funktionen und Stärken der jeweiligen Handlungsräume gilt es im Agglomerationsprogramm strategisch zu nutzen und weiterzuentwickeln.

Die Herausforderung für die Agglomeration Thun besteht darin, die strategischen Stossrichtungen der Hauptstadtregion Schweiz als Zentrum für Politik und Verwaltung sowie diejenigen der Westalpen als bedeutende Tourismus- und Agrarregion zu unterstützen. Zusätzlich gilt es, den urbanen und suburbanen Raum zu verdichten und gleichzeitig Landschaften unter Siedlungsdruck vor weiterer Zersiedelung zu schützen.

Die Stadt Thun liegt ausserdem auf der strategisch wichtigen Nord-Süd-Transitachse Lötschberg - Simplon des nationalen und internationalen Schienen- und Güterverkehrsnetzes. Das Verkehrssystem der Region Thun-Oberland West steht deshalb vor mehreren Herausforderungen: Es muss einen konfliktfreien Transit- und nationalen Personen- und Güterverkehr gewährleisten, die wachsenden Bedürfnisse des Nah- und Pendelverkehrs – insbesondere in Richtung Bern – befriedigen und die genügende Erschliessung des umliegenden ländlichen Raums und der Tourismuszentren sicherstellen.

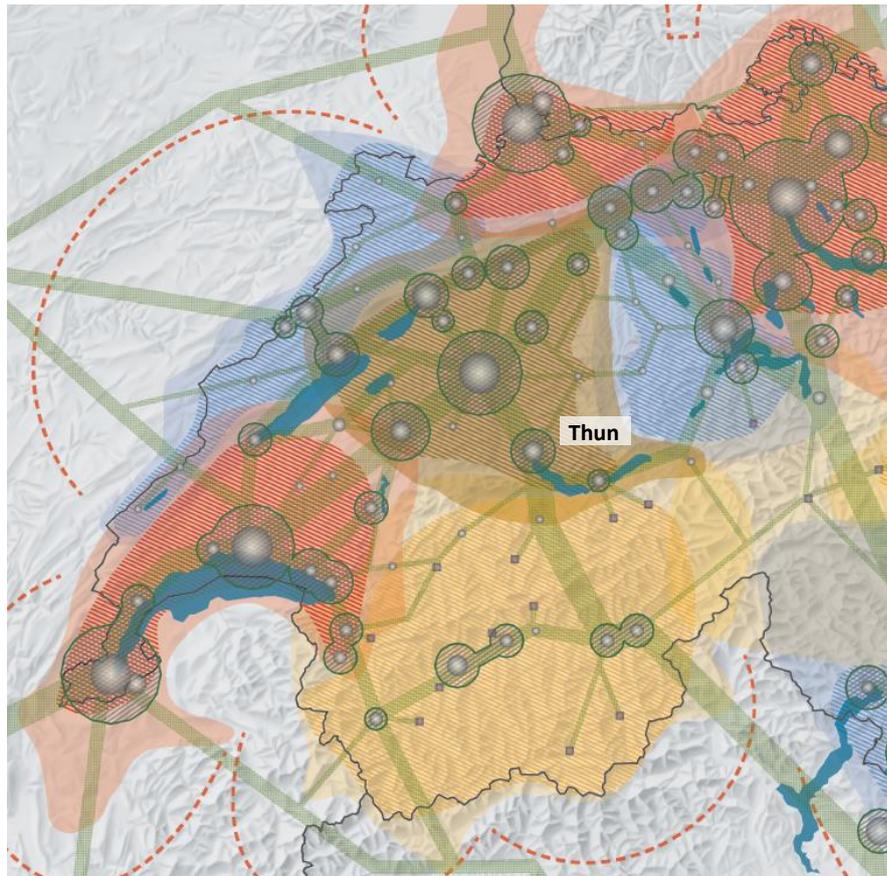
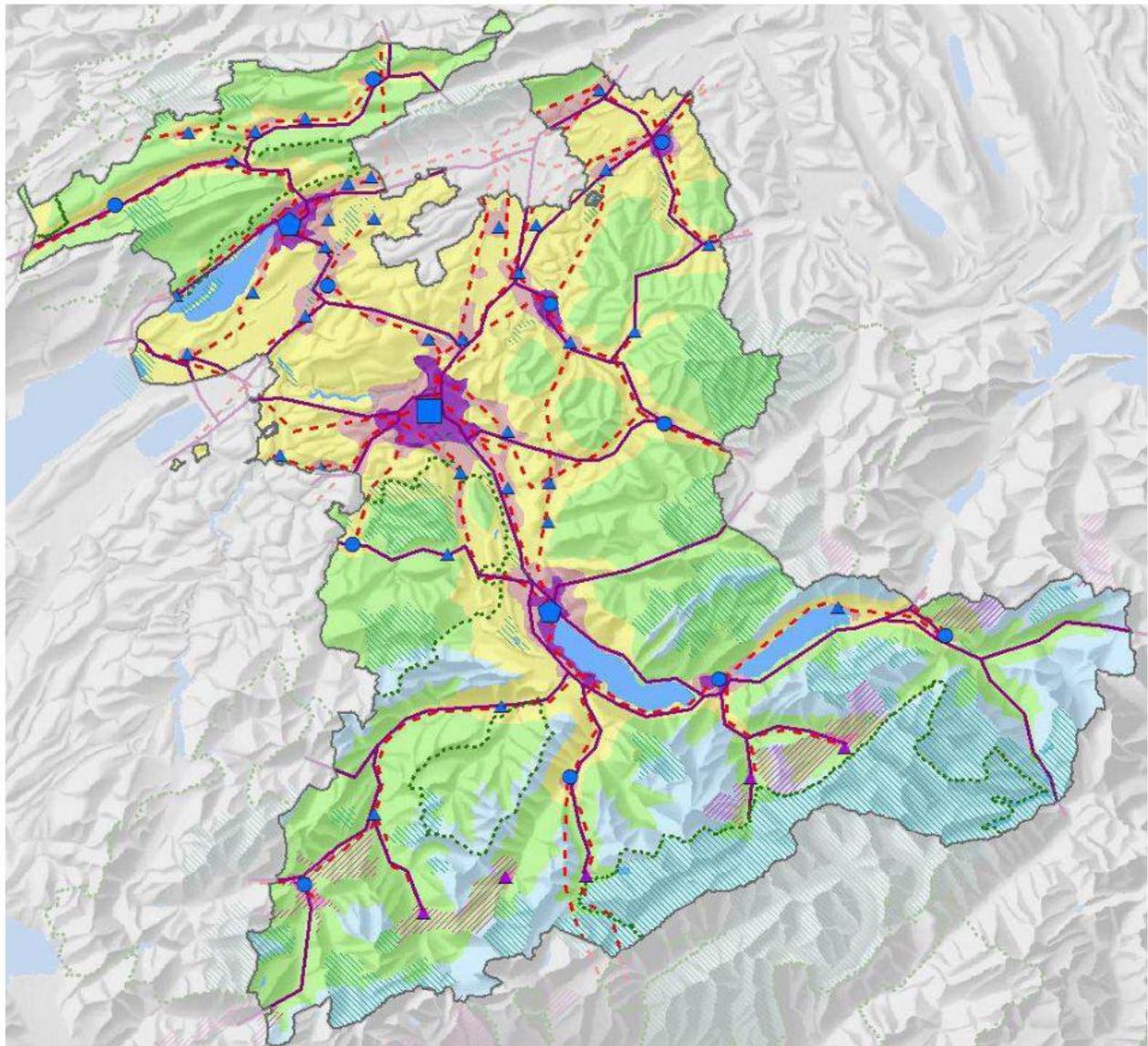


Abbildung 4 Strategie 1: Handlungsräume, Quelle: Raumkonzept Schweiz, 2012

Kantonaler Richtplan 2030

Das Raumkonzept aus dem kantonalen Richtplan 2030 unterteilt den Kanton Bern in sechs Raumtypen, denen die Gemeinden je nach Funktion und geografischer Lage zugeordnet werden. Das angestrebte Bevölkerungswachstum des Kantons bis 2029 von durchschnittlich 9% soll schwergewichtig in die Zentren und Agglomerationen gelenkt werden.



Entwicklungsbild des Kantons Bern

Entwicklungsräume

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

Überlagernde Raumtypen

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

Zentralitätsstruktur

- Zentrum 1. Stufe
- Zentrum 2. Stufe
- Zentrum 3. Stufe
- Zentrum 4. Stufe
- Zentrum 4. Stufe, touristisch geprägt

Ausgangslage

- Bahnlinien
- Übergeordnete Strassen

Abbildung 5 Entwicklungsbild des Kantons Bern, Quelle: Richtplan 2030, AGR

Die räumlichen Entwicklungsziele werden dementsprechend unterschiedlich formuliert. Während die urbanen Kerngebiete als Entwicklungsmotoren des Kantons die Schwerpunkte der Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung bilden, sollen auch die Agglomerationsgürtel einen beträchtlichen Teil des Wachstums übernehmen. Das grosse Potenzial zur Siedlungsentwicklung nach innen ist in diesen Räumen konsequent auszuschöpfen. Für die weiteren Gebiete steht die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf wenige, gut erschlossene Standorte, das Halten der Bevölkerung und Arbeitsplätze sowie die Aufwertung der Landschaft im Vordergrund.

Anhand der Zuteilung der Gemeinden in die verschiedenen Raumtypen werden raumtypenspezifische Annahmen in Bezug auf die angestrebte Bevölkerungsentwicklung, die zu erreichende Dichte sowie das

anzuwendende Nutzungsmass getroffen. Die zehn Gemeinden der Agglomeration Thun werden vier verschiedenen Raumtypen zugeordnet.

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

Tabelle 2 Zuordnung der Agglomerationsgemeinden zu den Raumtypen gemäss kantonalem Raumkonzept
Datenquelle: Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, RRB 1032/2015 vom 13.09.2023

3.1.2 Die Agglomeration im regionalen Kontext

Zentral am bernischen Ansatz ist die wirkungsvolle Abstimmung von Verkehr und Siedlung nicht nur innerhalb der Agglomerationsperimeter, sondern darüber hinaus im gesamten Kanton. Grundlage dafür bildet die Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit (SARZ), mit der 2007 per Volksentscheid das Regionalkonferenzmodell begründet und der Artikel 98a Absatz 4 des Berner Baugesetzes (BauG) eingeführt wurde. Die Regionalkonferenzen sind für die überkommunal abgestimmte regionale Planung verantwortlich. Wo formell noch keine Regionalkonferenz gebildet wurde, übernehmen Planungsregionen diese Aufgabe. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung erfolgt in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK), die flächendeckend für den ganzen Kanton erstellt und alle vier Jahre aktualisiert werden und die auch die Grundlage für das jeweilige Agglomerationsprogramm bilden. Nach vier Generationen RGSK liegen etablierte und wirkungsvolle Planungen auf regionaler Ebene vor.

Der ERT ist im Gegensatz zu den öffentlich-rechtlichen Regionalkonferenzen im Kanton Bern als privatrechtlicher Verein nach ZGB organisiert. Die ständigen Organe sind die Delegiertenversammlung und die Geschäftsleitung sowie diverse Fachkommissionen. Der ERT ist in vier Teilregionen gegliedert, eine davon ist die Agglomeration Thun. Der ERT fördert, unterstützt und koordiniert die überkommunale Zusammenarbeit im Bereich gemeindeübergreifender Aufgaben. Dazu gehört unter anderem auch die Erarbeitung des AP Thun.

Im regionalen Kontext ist die Einbettung der Agglomeration Thun in die Planungsregion Entwicklungsraum Thun (ERT) sowie in das erweiterte Planungsgebiet Thun-Oberland West (TOW) von zentraler Bedeutung. Der Perimeter des Planungsgebietes Thun-Oberland-West entspricht dem Perimeter der regionalen Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK), welche für die Planung des öffentlichen Orts- und Regionalverkehrs verantwortlich ist. Zusammen bilden die beiden Planungsgebiete TOW und RVK einen wichtigen Planungsrahmen für die Agglomeration Thun und somit für das Agglomerationsprogramm.

Agglomerationsprogramm Thun

Agglomerationsperimeter im regionalen Kontext

-  Planungsgebiet Thun-Oberland West (TOW) und Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)
 -  Entwicklungsraum Thun (ERT)
 -  Planungsregion Obersimmental-Saanenland (OSSA)
 -  Planungsregion Kandertal (PRK)
 -  Teilregionen Entwicklungsraum Thun (ERT)
 -  Gemeindegrenzen
- Orientierend**
-  Thunersee

Quelle Hintergrund: LK50 swisstopo

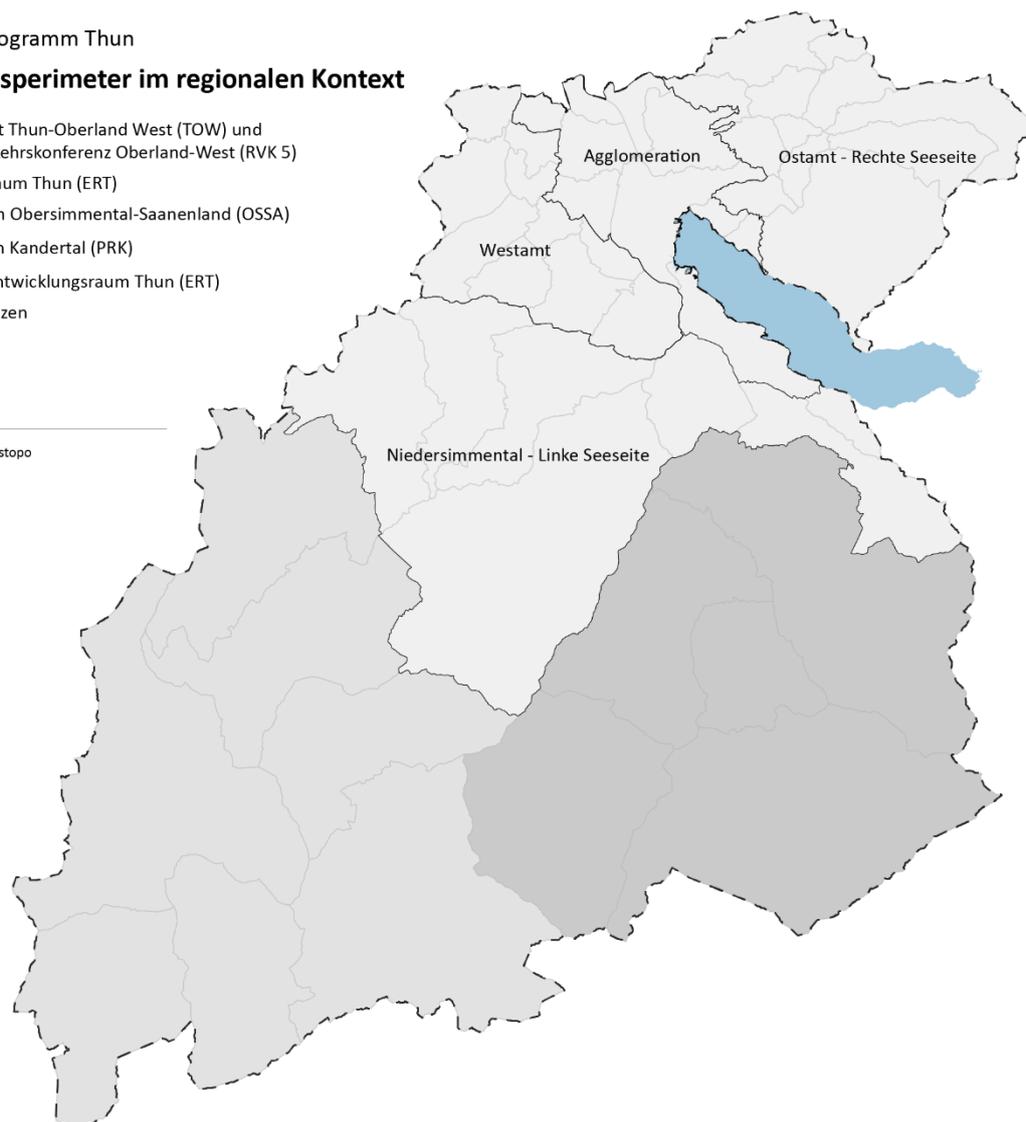


Abbildung 6 Einbettung des Agglomerationsperimeters Thun in der Planungsregion TOW

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West RGSK TOW

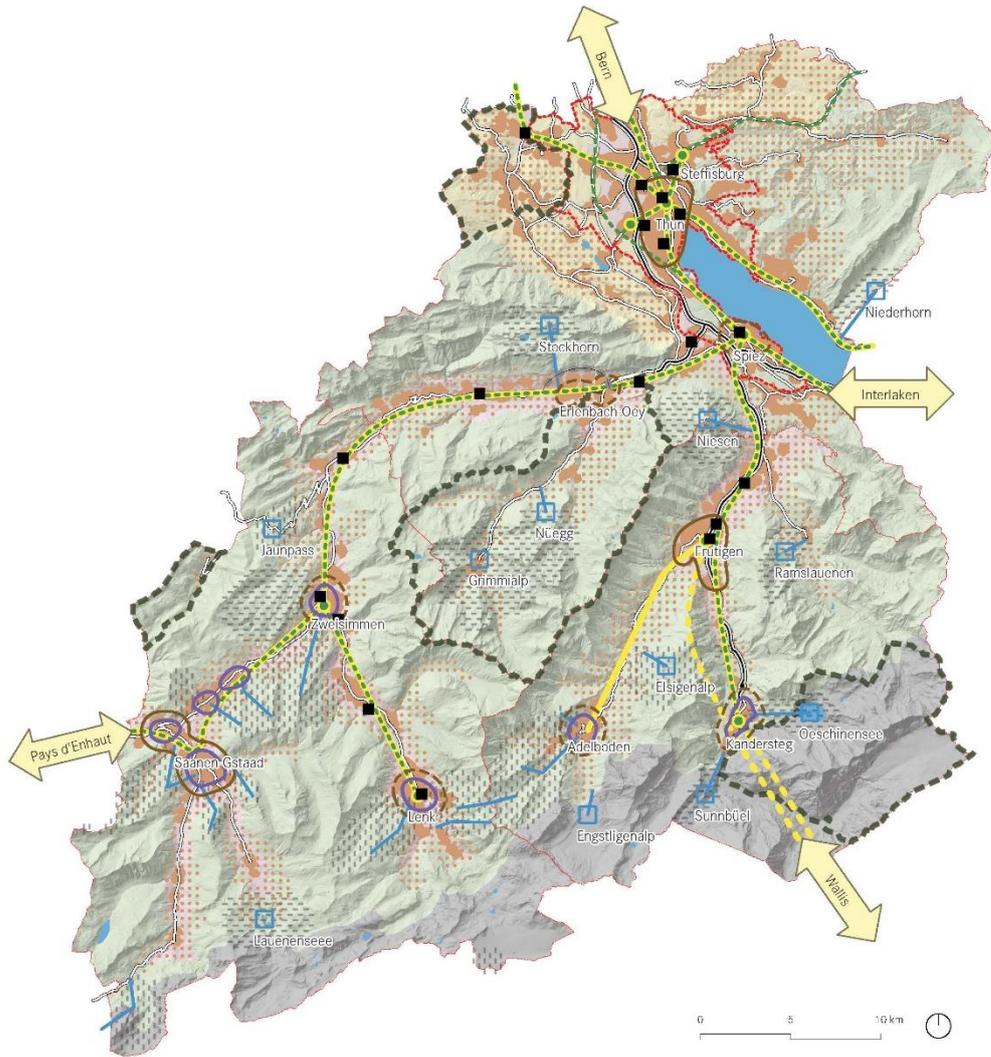
Den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) kommt eine zentrale Scharnierfunktion zwischen den kommunalen und den kantonalen Planungen zu. Das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) nach Artikel 98a des bernischen Baugesetzes umfasst die Planung und gegenseitige Abstimmung von Gesamtverkehr und Siedlung. Es hat den Status eines behördenverbindlichen Teilrichtplans und besteht aus einem erläuternden Bericht, einem Massnahmenteil und den RGSK-Karten. Zudem beinhaltet das RGSK das Agglomerationsprogramm nach Bundesrecht. Das AP ist somit ein Bestandteil des RGSK-Dossiers mit separatem Bericht und Massnahmenteil und durchschreitet damit dieselben Verfahrensschritte (öffentliche Mitwirkung, Vorprüfung und Genehmigung) wie das RGSK. Entsprechend erfolgen die Erarbeitungsprozesse zeitlich gekoppelt.

Das RGSK im Raum Thun bezieht sich auf das Planungsgebiet TOW. Der Perimeter umfasst 50 Gemeinden von der Agglomeration Thun bis ins Kandertal und Saanenland. Insgesamt leben rund 165'517 Einwohner im Perimeter TOW, wobei rund 60% der Bevölkerung auf das Agglomerationsgebiet entfällt (Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023).

Das Planungsgebiet 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 räumliche Heterogenität gefördert und deren 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 einem nachhaltigen Tourismus in den Tälern.

Das Zusammenspiel zwischen dem RGSK und dem jeweiligen Agglomerationsprogramm hat sich über die unterschiedlichen Generationen stetig gewandelt. Dies zeigt sich insbesondere beim Thema «Siedlung». Die Anforderungen des Bundes an das Thema «Siedlung» wurden mit jeder AP- Generation präziser und haben je länger je mehr Programmcharakter.



Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK

ENTWICKLUNGSLITBILD THUN OBERLAND WEST

- | | | |
|---|---|--|
| <p>SIEDLUNG</p> <ul style="list-style-type: none"> Kantonale und regionale Zentren Teilregionale Zentren Siedlungsgebiet Prioritäre Entwicklungsgebiete <p>TOURISMUS</p> <ul style="list-style-type: none"> Tourismuszentren Überregionale Bergausflugziele Bedeutende Bergbahnverbindung | <ul style="list-style-type: none"> Intensiverholungsgebiete Extensiverholungsgebiete <p>LANDSCHAFT</p> <ul style="list-style-type: none"> Tal- und Ebenenlandschaft Hügellandschaft Berglandschaft Hochgebirgslandschaft Naturpark und Welterbe Dauersiedlungsraum | <p>VERKEHR</p> <ul style="list-style-type: none"> Bedeutende ÖV-Verbindung Bedeutende Veloverbindung Entlastung Ortsdurchfahrt <p>HINWEISE</p> <ul style="list-style-type: none"> Agglomeration Thun Teilregionen TOW Nationalstrassen Kantonsstrassen |
|---|---|--|

Abbildung 7 Entwicklungslitbild TOW, Quelle: RGSK TOW, Panorama AG

Die angestrebte Entwicklung wird im Zielbild TOW (vgl. Abbildung 5) abgebildet. Für die Agglomeration Thun sind daraus folgende Aussagen von Bedeutung:

- Die Stadt Thun als kantonales Zentrum 2. Stufe bildet zusammen mit den umliegenden Agglomerationsgemeinden das wirtschaftliche und gesellschaftliche Zentrum des Berner Oberlands und steht mit seinem Umland in einem engen funktionalen Bezug.
- Thun ist Kernstadt der Agglomeration und wichtigster Wohn- und Arbeitsort sowie das Dienstleistungs- und Versorgungszentrum der gesamten Region. Zudem fungiert Thun als wichtigste ÖV-Drehscheibe für den Pendlerverkehr nach Bern und ins Oberland.
- Spiez nimmt eine wichtige Rolle als regionale Drehscheibe ein und erfüllt eine «Scharnierfunktion» zwischen der Agglomeration und den angrenzenden Tälern sowie dem Raum Interlaken.
- Das Grundgerüst für eine leistungsfähige Verkehrsanbindung an die Austauschräume Bern, Wallis und Interlaken bilden auch zukünftig die Fernverkehrslinien der Bahn sowie die Autobahn A6.
- Innerhalb der Agglomeration und für die Anbindung des Umlandes und der Täler sind der Regionalverkehr im ÖV (insb. die S-Bahn und das Stadtbusnetz), sowie die Kantons- und die wichtigen Gemeindestrassen für den MIV und LV die zentralen Elemente.

3.1.3 Struktur der Agglomeration Thun

Das Kerngebiet der Agglomeration Thun schmiegt sich ans untere Thunerseebecken an und setzt sich von dort entlang der Aare sowie der Bahnlinie und der A6 nach Norden respektive Richtung Bern fort. Die Siedlungsgebiete der Gemeinden Thun, Steffisburg, Heimberg, teilweise Uetendorf (Allmend) sowie auf der rechten Seeseite Hilterfingen und Oberhofen und auf der linken Seeseite Einigen (gehört zur Gemeinde Spiez) sind zu einem weitgehend zusammenhängenden Siedlungskörper zusammengewachsen. Der Siedlungskörper wird auf der östlichen und westlichen Seite von Waldstrukturen eingerahmt, welche wichtige Natur- und Naherholungsräume darstellen.

Die Gemeinden Seftigen, Thierachern und Uttigen sowie der Hauptsiedlungsraum von Spiez sind durch Grünzäsuren von diesem Raum getrennt und funktionieren räumlich als Satelliten der Agglomeration im ländlichen Raum. Spiez übernimmt im Agglomerationsgefüge eine wichtige Drehscheibenfunktion zur Anbindung der Täler im westlichen Berner Oberland sowie in Richtung Interlaken-Oberland Ost und Oberwallis (via Lötschbergbasistunnel).

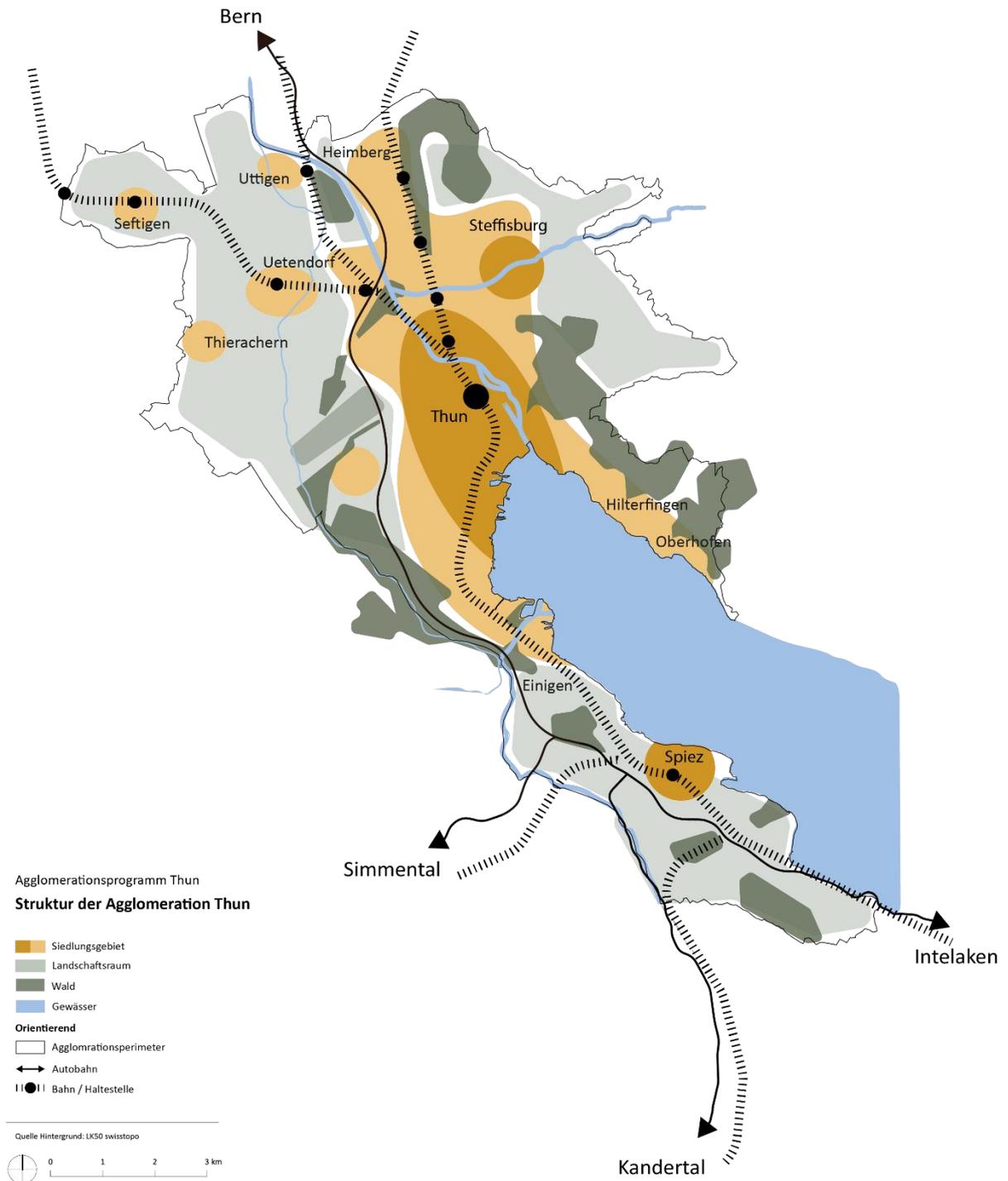


Abbildung 8 Struktur der Agglomeration Thun

3.2 Siedlung

3.2.1 Bevölkerungsentwicklung und Demografie

Fazit Bevölkerungsentwicklung und Demografie:

- Die Agglomeration Thun verzeichnete zwischen 2005 und 2021 ein Bevölkerungswachstum von rund 7 Prozent.
- Bis 2040 wird sich dieses Wachstum in einem ähnlichen Rahmen (ca. 6.5% von 2021-2040) fortsetzen.
- Die Alterung der Bevölkerung wird stark zunehmen. Der Altersquotient wird von 35 im Jahr 2020 auf 51 im Jahr 2040 zunehmen.
- Im Jahr 2040 wird jede dritte Person älter sein als 65-jährig und jede zehnte Person älter als 80-jährig.

Situationsanalyse - Bisherige Bevölkerungsentwicklung

Die zehn Agglomerationsgemeinden zählten Ende 2021 zusammen 98'985 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Stadt Thun machte mit 43'630 knapp die Hälfte davon aus. Weitere Gemeinden mit Stadtgrösse (> 10'000 Einwohner) sind Steffisburg (16'152) und Spiez (13'010).

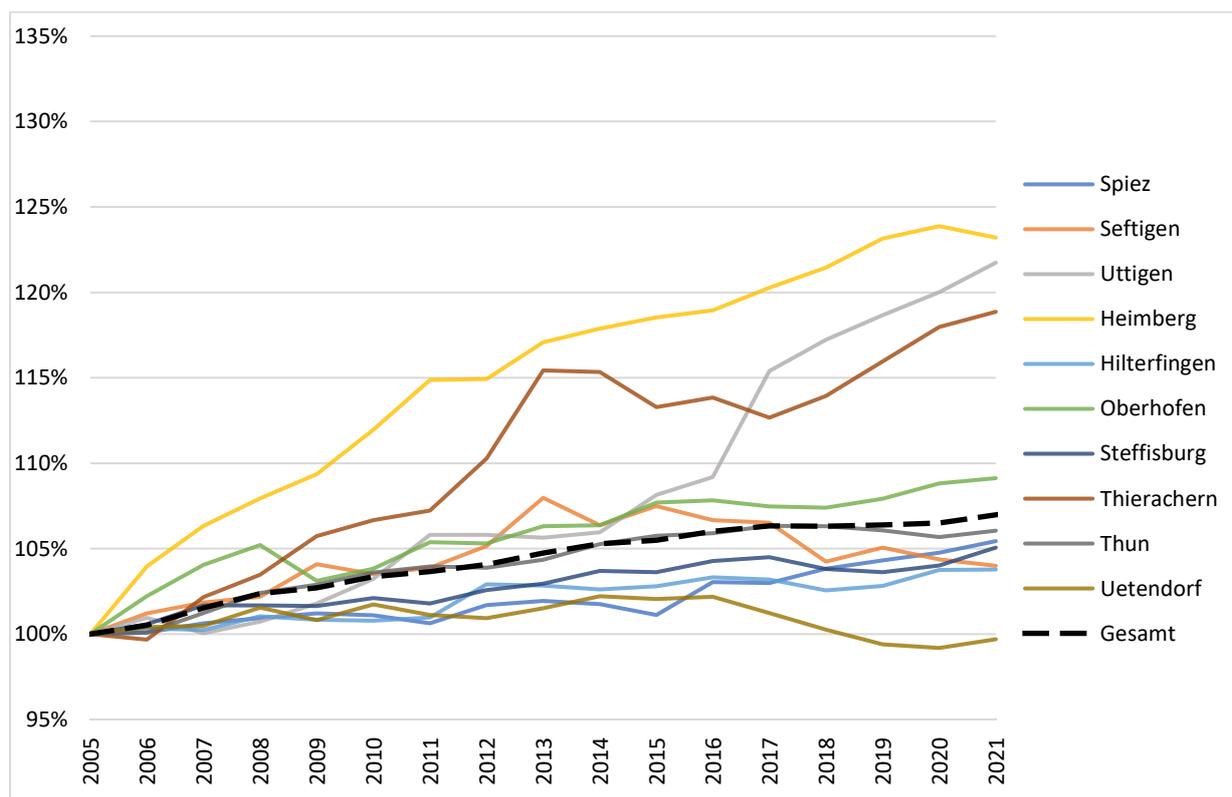


Abbildung 9 Bevölkerungsentwicklung 2005-2021, indiziert (Quelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023)

Zwischen 2005 und 2021 nahm die Bevölkerung der Agglomeration um rund 7% zu. Die Gemeinden mit dem stärksten Zuwachs sind Uttigen, Thierachern und Heimberg mit Zuwachsraten zwischen 18 und 23%. Die restlichen Gemeinden verfügen allesamt über Wachstumsraten zwischen 5 und 9%, was in etwa dem durchschnittlichen Wachstum der Agglomeration (6.9%) entspricht. Nur die Gemeinden Seftigen und Hilterfingen weisen geringere Wachstumsrate auf (rund 3%). Die Gemeinde Uetendorf verzeichnet als Einzige kein Wachstum seit 2005.

Absolut betrachtet war das Wachstum in den Gemeinden Thun (+2'492 EW) und in Heimberg (+1'305 EW) am stärksten, gefolgt von den Gemeinden Steffisburg (+778 EW) und Spiez (+671 EW).

Zukünftige Entwicklung - Trend 2040

Das Szenario zur Bevölkerungsentwicklung entstammt aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell, welches sich auf regionalisierte kantonale Bevölkerungsentwicklungsprognosen des Bundesamts für Statistik (BFS) stützt. Es rechnet bis 2040 mit einer Bevölkerungszunahme in der Agglomeration Thun um 6.4%, oder rund 6'400 Einwohnenden ausgehend vom Referenzjahr 2021.

Gemeinde	Raumtyp	Absolute Zahlen			Entwicklung	
		2005	2021	2040	2005-2021	2021-2040
Spiez	UK	12'339	13'010	13'522	5.44%	3.93%
Seftigen	AE	2'057	2'139	2'296	3.99%	7.35%
Uttigen	AE	1'794	2'184	2'154	21.74%	-1.38%
Heimberg	UK	5'625	6'930	7'960	23.20%	14.87%
Hilterfingen	AE	3'946	4'095	4'101	3.78%	0.14%
Oberhofen	AE	2'247	2'452	2'484	9.12%	1.31%
Steffisburg	UK	15'374	16'152	17'242	5.06%	6.75%
Thierachern	ZL	2'131	2'533	2'618	18.86%	3.36%
Thun	UK (ST)	41'138	43'630	46'793	6.06%	7.25%
Uetendorf	AE	5'878	5'860	6'186	-0.31%	5.56%
Total		92'529	98'985	105'355	6.98%	6.44%

Tabelle 3 Bevölkerungsentwicklung und -prognose 2005-2040 Agglomeration Thun
Datenquelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023

Demografischer Wandel

In verschiedenen Quellen zur soziodemographischen Entwicklung und in Bevölkerungsszenarien (z.B. neue Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung gemäss BFS) der Schweiz wird von einer verstärkten Alterung der Gesellschaft ausgegangen. Oft wird von einer doppelten Alterung gesprochen: einerseits nimmt der Anteil von Personen im Alter über 64 Jahre an der Gesamtbevölkerung zu und der Anteil an Personen unter 20 Jahren nimmt zugleich ab, zusätzlich wird der einzelne Mensch immer älter. Die Baby-Boomer erreichen allmählich das Rentenalter.

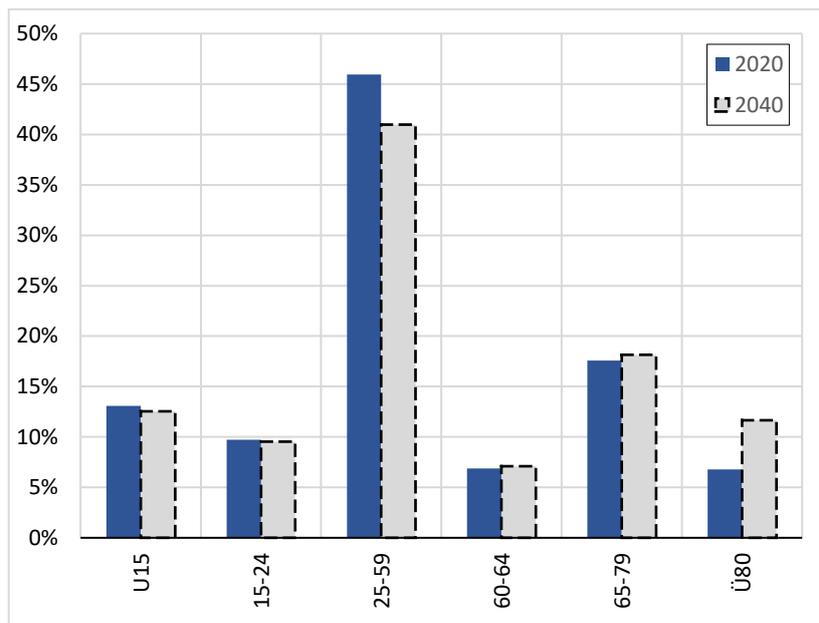


Abbildung 10 Entwicklung Altersstruktur in der Agglomeration Thun 2020-2040
Quelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023

Im Kanton Bern erhöht sich der Altersquotient³ von 35 im Jahr 2020 auf 51 im Jahr 2040 (Quelle: Altersquotienten nach Kanton, Bundesamt für Statistik 2023) und gehört entsprechend zu den Kantonen mit einem hohen Altersquotient. Die Agglomeration Thun altert dabei im Vergleich zu anderen Agglomerationen der Schweiz überdurchschnittlich stark. Die über 65-Jährigen machten bereits im Jahr 2020 mehr als einen Fünftel der Agglomerationsbevölkerung aus.

In der Agglomeration Thun wird bis 2040 die absolute Anzahl der über 80-Jährigen um rund 5'500 Personen ansteigen, was einer Zunahme von 85% entspricht. Der Anteil an der Gesamtbevölkerung der über 80-Jährigen wird 2040 somit 12% ausmachen. Das führt dazu, dass bis 2040 rund 30% der Bevölkerung oder rund 31'000 Personen in der Agglomeration Thun älter als 65 sein werden (Stand 2020: rund 25% oder rund 24'000 Personen). Für die weiteren Altersgruppen erfahren die prozentualen Bevölkerungsgesamtanteile keine wesentlichen Veränderungen, einzig der Anteil der 25 bis 59-Jährigen nimmt von 46 auf 41% ab (2020: 45'276, 2040: 43'169).

3.2.2 Beschäftigungsentwicklung

Fazit Beschäftigungsentwicklung:

- Das Vollzeitäquivalent (VZÄ) ist zwischen 2011 und 2020 um rund 1 Prozent bzw. 274 Vollzeitstellen gestiegen.
- Dies entspricht einer gewissen Stagnation, nachdem in den 2000er Jahren zwischenzeitlich die Arbeitsplätze ein stärkeres Wachstum aufwiesen als die Bevölkerung.
- In einigen Gemeinden ist das VZÄ seit 2011 sogar rückläufig, so bspw. in der Stadt Thun. Andere, teilweise peripher gelegene Gemeinden weisen in der gleichen Periode prozentual ein Wachstum von bis zu 10 Prozent vor.
- Absolut betrachtet ist Thun immer noch der wichtigste Arbeitsort und für fast 60 Prozent des VZÄ verantwortlich.
- Bis 2040 wird mit einem Wachstum des VZÄ von rund 5 Prozent bzw. 2'000 Vollzeitstellen gerechnet. Das Wachstum der Beschäftigten ist somit geringer als jenes der Bevölkerung (+7%).

³ D.h. die Anzahl der 65-Jährigen und Älteren pro hundert 20- bis 64-Jährige.

Situationsanalyse - Bisherige Beschäftigungsentwicklung

Die Agglomeration Thun verfügte im Jahr 2020 über 36'665 Beschäftigte (Vollzeitäquivalent). 26'144 davon im Dienstleistungssektor und 10'030 im Industrie- und Gewerbesektor, was 71.3% respektive 27.3% des gesamten Vollzeitäquivalents entspricht. Der Landwirtschaftssektor kommt mit 491 Vollzeitstellen auf einen Anteil von 1.3%.

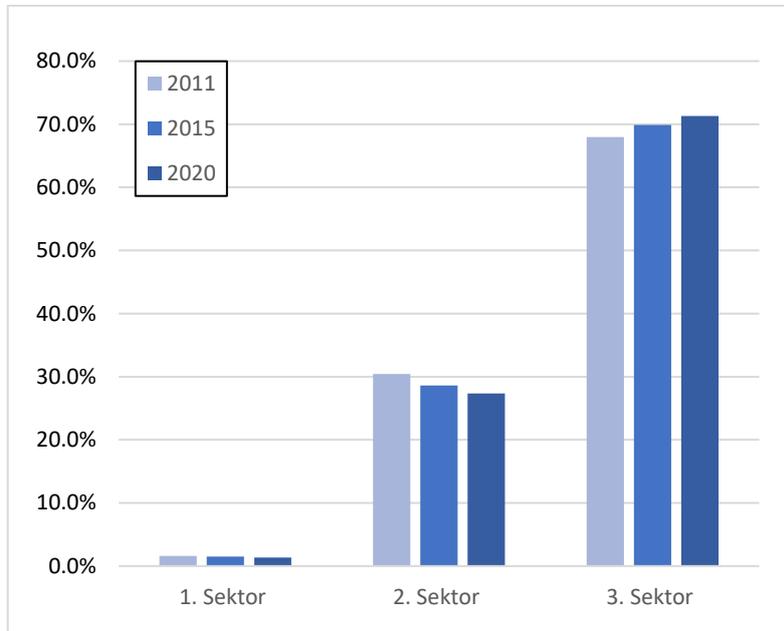


Abbildung 11 Entwicklung der Beschäftigungsstruktur in der Agglomeration Thun nach Beschäftigten (Vollzeitäquivalent).
Quelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023.

Das Vollzeitäquivalent ist zwischen 2011 und 2020 in sieben von zehn Gemeinden gestiegen. Gesamthaft stieg die Anzahl der Vollzeitstellen um rund 1% von 36'391 auf 36'665. Thun ist innerhalb der Agglomeration klar der wichtigste Arbeitsstandort und im Jahr 2020 für 59% des Vollzeitäquivalents verantwortlich.

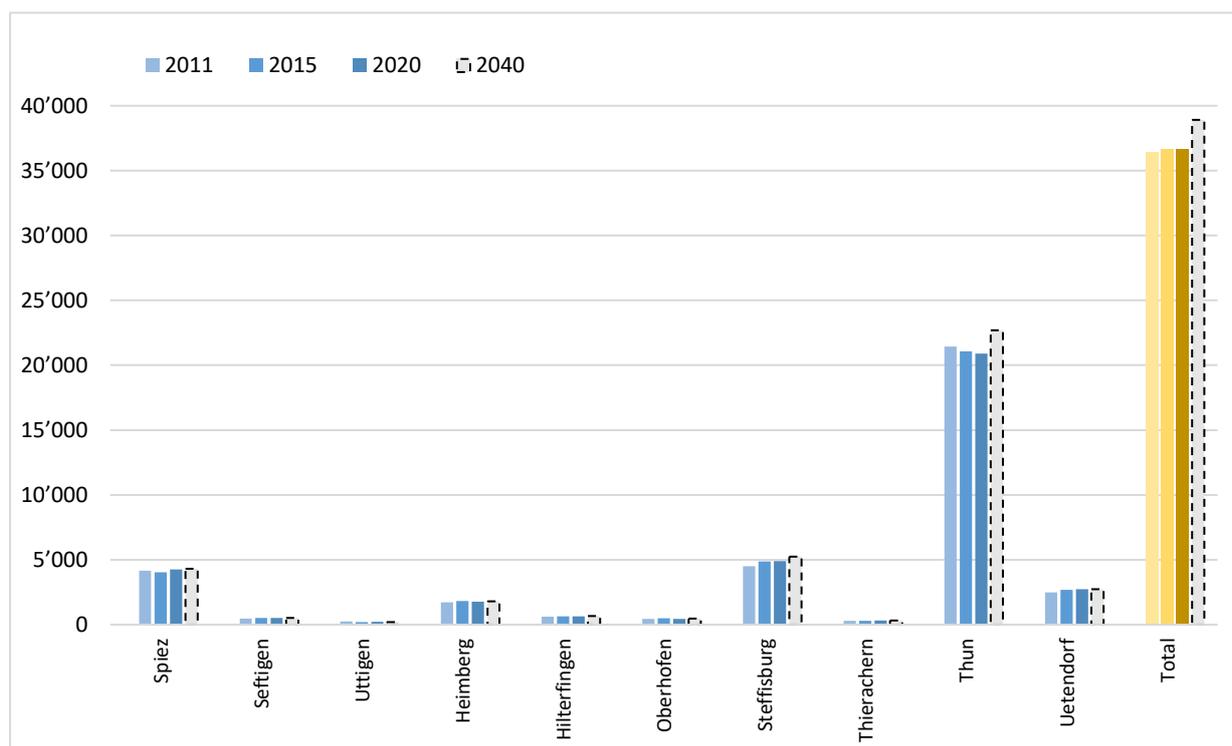


Abbildung 12 Beschäftigte (Vollzeitäquivalent) Agglomeration Thun nach Gemeinden 2011-2020 (2040).
 Datenquelle: Datenbank RGS&AP, Kanton Bern 2023.

Seit der Jahrtausendwende verzeichneten die Arbeitsplätze in der Agglomeration Thun ein stärkeres Wachstum als die Bevölkerung, wobei sich die die Arbeitsplätze, absolut betrachtet, immer noch auf einem tiefen Stand bewegen (vgl. z.B. Bericht AP4). Allerdings flacht diese Entwicklung seit 2011 ab und ist in der Stadt Thun sogar rückläufig (2011-2020: - 2.5%). Diese Entwicklung widerspiegelt sich in der Gesamtstatistik der Agglomeration: zwischen 2011 und 2015 konnten nur 210 neue Vollzeitstellen geschaffen werden, in der Periode 2015 bis 2020 sogar nur 64.

Trotz des stagnierenden Wachstums in der Periode 2011-2020 konnten mehrere Gemeinden auch steigende Werte registrieren: Die Gemeinden Thierachern, Seftigen, Steffisburg und Uetendorf verzeichneten signifikante Wachstumsraten (+6%, +7%, +8% und +10%). In den anderen Agglomerationsgemeinden überschritten die Änderungsraten in dieser Periode nirgends ±3%, insgesamt verzeichneten 4 Gemeinden negative Werte.

Zukünftige Entwicklung - Trend 2040

Das Szenario zur Beschäftigungsentwicklung stammt, so wie auch die Bevölkerungsprognose, aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Es rechnet bis 2040 mit 38'724 Vollzeitstellen in der Agglomeration Thun, was einer Zunahme von rund 5% oder ca. 2'000 Vollzeitstellen entsprechen würde. Im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung von rund 7% ist das Beschäftigungswachstum somit geringer.

Gemeinde	Absolute Zahlen				Entwicklung		
	2011	2015	2020	2040	2011-2015	2015-2020	2020-2040
Spiez	4'166	4'046	4'262	4'236	-2.87%	5.34%	-0.61%
Seftigen	478	520	513	418	8.73%	-1.28%	-18.56%
Uttigen	248	197	208	161	-20.56%	5.73%	-22.74%

Heimberg	1'722	1'814	1'775	1'945	5.36%	-2.17%	9.60%
Hilterfingen	625	631	641	663	0.99%	1.57%	3.50%
Oberhofen	452	482	443	487	6.71%	-8.08%	9.92%
Steffisburg	4'495	4'874	4'888	4'976	8.45%	0.27%	1.80%
Thierachern	290	296	307	259	2.38%	3.70%	-15.77%
Thun	21'432	21'058	20'899	22'892	-1.74%	-0.76%	9.53%
Uetendorf	2'484	2'681	2'728	2'686	7.94%	1.74%	-1.52%
Total	36'391	36'601	36'665	38'724	0.58%	0.17%	5.62%

Tabelle 4 Prognose Erwerbstätige 2012-2030 nach Vollzeitäquivalent
Datenquelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023

3.2.3 Bevölkerungs- und Beschäftigungskonzentration

Fazit Bevölkerungs- und Beschäftigungskonzentration:

- Die bevölkerungsreichen Gebiete der Agglomeration Thun befinden sich in der Innenstadt und in den dicht bebauten Quartieren nördlich und im Südwesten der Stadt Thun, entlang der Korridore der Buslinien 1 und 3 zwischen Thun und Steffisburg bzw. Heimberg sowie vereinzelt in Spiez.
- Die bedeutenden Beschäftigungskonzentrationen befinden sich ebenfalls in der Thuner Innenstadt, in den grösseren Arbeitszonen der Region sowie vereinzelt in den Ortskernen (Steffisburg, Spiez).
- Rund 75 Prozent der Einwohner und sogar rund 84 Prozent der Arbeitsplätze liegen in den ÖV-EGK A bis C und gelten somit als gut bis sehr gut erschlossen.

Die besonders bevölkerungsreichen Gebiete der Agglomeration Thun befinden sich in der Innenstadt und in den dicht bebauten Wohnquartieren nördlich und im Südwesten der Stadt Thun, entlang der Korridore der Buslinien 1 und 3 zwischen Thun und Steffisburg bzw. Heimberg sowie vereinzelt in Spiez. Weniger dicht ist die Besiedlung entlang der Hänge des rechten Seeufers und in den peripheren Siedlungsgebieten.

Die bedeutenden Beschäftigungskonzentrationen befinden sich ebenfalls in der Thuner Innenstadt, in den grösseren Arbeitszonen der Region sowie vereinzelt in den Ortskernen (Steffisburg, Spiez). Kleinere Beschäftigungskonzentrationen gibt es auf der rechten Seeseite sowie in Uttigen und Thierachern.

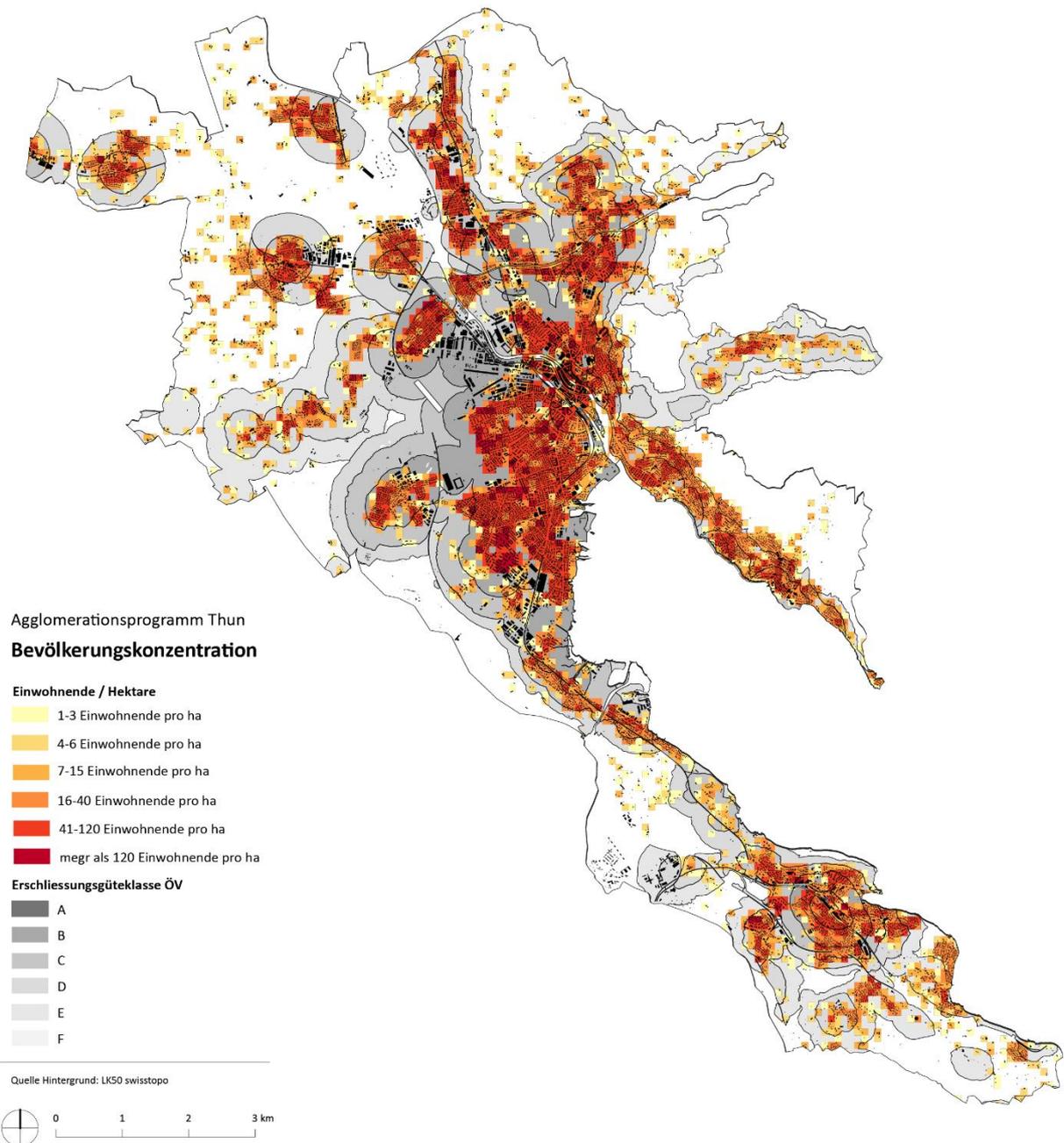


Abbildung 13 Einwohnerdichte (Stand 2022) und ÖV-Güteklassen (Stand 2023)
Datenquellen: Eidgenössische Volkszählung 2022, BFS GEOSTAT; Geoportal Kanton Bern

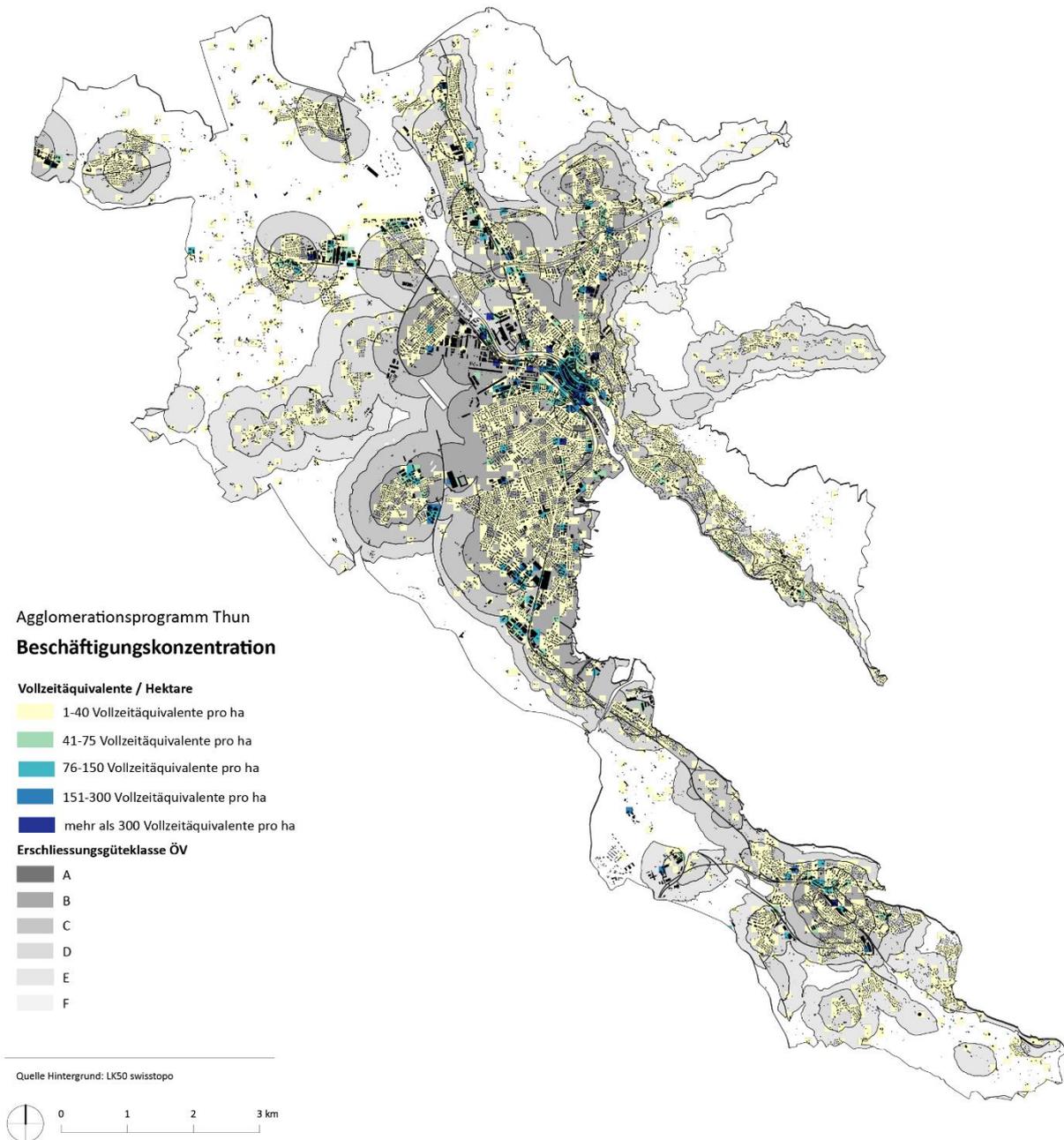


Abbildung 14 Beschäftigtendichte (Stand 2022) und ÖV-Güteklassen (Stand 2023)
Datenquellen: Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 2022, BFS GEOSTAT; Geoportal Kanton Bern

Die Hektarrasterdarstellungen (Abbildung 13 und Abbildung 14) zeigen, dass die dicht besiedelten Gebiete grösstenteils gut oder zumindest genügend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind (mind. ÖV-EGK D). Dies belegt auch die Statistik: Rund 75 Prozent der Einwohner und sogar rund 84 Prozent der Arbeitsplätze liegen in den ÖV-EGK A bis C (gemäss ÖV-EGK Kanton Bern).

ÖV-EGK	Einwohner		Arbeitsplätze	
	Absolut	Anteil in %	Absolut	Anteil in %
A	2'876	2.9	3'849	10.5
B	49'654	50.4	19'492	53.2
C	21'021	21.3	7'270	19.8

D	17'352	17.6	3'547	9.7
E	2'397	2.4	613	1.7
F	228	0.2	34	0.1
keine	5'016	5.1	1'861	5.1
Total	98'544	100	36'665	100

Tabelle Bevölkerung und Arbeitsplätze nach ÖV-EGK (Kanton Bern) in der Agglomeration Thun im Jahr 2020, Erhebungen AGR 2021. Quelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023.

3.2.4 Bauzonenstatistik

Fazit Bauzonenstatistik:

- Die flächenmässig grössten Anteile der bestehenden Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) liegen in der Stadt Thun (39%) und in den urbanen Kerngebieten (37%) der Agglomeration, insb. in Spiez und Steffisburg. In diesen Gebieten leben rund 80 Prozent der Bevölkerung.
- Das Bild bei den Arbeitszonen ist ähnlich. Hier fallen jedoch die grossen Arbeitszonen und damit die wirtschaftliche Bedeutung der Gemeinden Uetendorf und Heimberg auf.
- Insgesamt verfügt die Agglomeration Thun noch über rund 158 ha unüberbaute Bauzonen, davon 88 ha WMK und 42 ha in Arbeitszonen.
- Der grösste Teil der Reserven – rund 67 Prozent der WMK und 94 Prozent der Arbeitszonen – liegen in der Stadt Thun oder in den urbanen Kerngebieten. Auffallend sind die grossen WMK-Reserven in der Gemeinde Hilterfingen.
- Der grosse Teil der unüberbauten WMK und Arbeitszonen liegt in den ÖV-Erschliessungsgüteklassen (EGK) A, B und C (rund 64%) und gilt als gut erschlossen.
- Rund 26 Prozent sind mässig erschlossen (ÖV-EGK D) und ca. 10 Prozent weisen gar keine ÖV-Erschliessung auf.

Gesamtfläche der Wohn-, Misch- und Kernzonen

Die Fläche der Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK) betrug im Jahr 2022 rund 1'548 ha. Die Gemeinden mit den grössten WMK-Flächen sind Thun (604 ha), Spiez (252 ha) und Steffisburg (229 ha). Die Verteilung gemäss den Raumtypen im kantonalen Richtplan ist wie folgt:

Raumtyp	Wohn-, Misch- und Kernzonen	
	ha	Anteil in %
Kantonales Zentrum 2. Stufe (Stadt Thun)	604.3	39.0
Urbane Kerngebiete	569.3	36.8
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	331.2	21.4
Zentrumsnahe ländliche Räume	43	2.8
Total	1'547.9	100

Tabelle 5 Fläche Wohn-, Misch- und Kernzonen in der Agglomeration Thun, Erhebungen AGR 2021. Quelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023.

Von den 98'985 Einwohnenden in der Agglomeration Thun leben 93'436 in den Wohn-, Misch- und Kernzonen (WMK). 45.5% davon im kantonalen Zentrum 2. Stufe (Stadt Thun), 35.8% in den urbanen Kerngebieten, 16.4% im Raumtyp Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen und 2.4% im zentrumsnahen ländlichen Raum.

Gesamtfläche Arbeitszonen

2022 betrug die Fläche der Arbeitszonen in der Agglomeration Thun 314.5 ha. Die Gemeinden mit den grössten WMK-Flächen sind Thun (153 ha), Spiez (54 ha), Uetendorf (39 ha) und Heimberg (32ha). Die Verteilung gemäss den Raumtypen im kantonalen Richtplan ist wie folgt:

Raumtyp	Arbeitszonen überbaut	
	ha	Anteil in %
Kantonales Zentrum 2. Stufe (Stadt Thun)	153.4	48.8
Urbane Kerngebiete	111.0	35.3
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	49.3	15.7
Zentrumsnahe ländliche Räume	0.8	0.2
Total	314.5	100

Tabelle 6 Fläche Arbeitszonen in der Agglomeration Thun nach Raumtyp, Erhebungen AGR 2021. Quelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023.

Unüberbaute Bauzonen

In der Agglomeration Thun waren 2022 insgesamt noch rund 158 ha unüberbaute Baulandreserven vorhanden, davon 88 ha in Wohn-, Misch und Kernzonen (WMK) sowie 42 ha in Arbeitszonen. Die grössten Anteile der Reserven befinden sich in Thun, Spiez, Steffisburg sowie Hilterfingen, das als kleine Gemeinde über nicht unerhebliche Reserven in den WMK verfügt.

Gemeinde	Unüberbaute Bauzonen				
	WMK (ha)	Arbeitszonen (ha)	ZöN (ha)	Weitere Zonen (ha)	Total (ha)
Spiez	19.0	6.5	2.8	1.0	29.3
Seftigen	0.6	0.3	0.2	0.0	1.0
Uttigen	1.8	0.0	0.0	0.0	1.8
Heimberg	5.5	2.6	1.3	0.0	9.4
Hilterfingen	12.5	0.0	3.2	0.0	15.7
Oberhofen	4.2	0.0	0.5	0.0	4.7
Steffisburg	7.8	5.7	1.8	0.0	15.4
Thierachern	4.9	0.0	0.0	0.0	4.9
Thun	26.4	24.6	12.2	0.0	63.2
Uetendorf	5.2	2.2	4.9	0.0	12.3
Total	87.9	41.9	26.9	1.0	157.7

Tabelle 7 Unüberbaute Reserven Wohn-, Misch- und Kernzonen und Arbeitszonen in der Agglomeration Thun nach Gemeinde, Erhebungen AGR 2021. Quelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023.

Lage der unüberbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen

Die unüberbauten WMK sind über die gesamte Agglomeration verteilt. Gemessen an den Bevölkerungsanteilen verfügen die Stadt Thun und die Gemeinden der urbanen Kerngebiete über unterdurchschnittliche Reserven an unüberbauten WMK. In den Raumtypen Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen und zentrumsnahe ländliche Gebiete sind die Reserven im Verhältnis zur Bevölkerung

überdurchschnittlich. Grössere zusammenhängende Flächen sind in erster Linie in den regionalen Wohnschwerpunkten gemäss RGSK TOW zu finden.

Raumtyp	Wohn-, Misch- und Kernzonen unüberbaut	
	ha	Anteil in %
Kantonales Zentrum 2. Stufe (Stadt Thun)	26.4	30.0
Urbane Kerngebiete	32.3	36.7
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	24.3	27.7
Zentrumsnahe ländliche Räume	4.9	5.6
Total	87.9	100

Tabelle 8 Unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen in der Agglomeration Thun nach Raumtyp, Erhebungen AGR 2021. Quelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023.

Lage der unüberbauten Arbeitszonen

Unüberbaute Arbeitszonen sind primär in der Stadt Thun sowie den urbanen Kerngebieten zu finden. Die vorhandenen Reserven fokussieren sich stark auf die Arbeitsschwerpunkte und Umstrukturierungsgebiete der Agglomeration. Insgesamt verfügt die Agglomeration Thun über eher geringe Arbeitszonenreserven, was die Ansiedelung und Expansion von Gewerbe erschwert. Zudem liegen gemäss der kantonalen Arbeitszonenbewirtschaftung auf Teilen der hier berücksichtigten Parzellen bereits Bauprojekte vor oder die Parzellen sind aufgrund fehlender Grundeigentümergebereitschaft oder fehlender Erschliessung blockiert.

Raumtyp	Arbeitszonen unüberbaut	
	ha	Anteil in %
Kantonales Zentrum 2. Stufe (Stadt Thun)	24.6	58.7
Urbane Kerngebiete	14.9	35.6
Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen	2.4	5.7
Zentrumsnahe ländliche Gebiete	0.0	0.0
Total	41.9	100

Tabelle 9 Unüberbaute Arbeitszonen in der Agglomeration Thun nach Raumtyp, Erhebungen AGR 2021. Quelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023.

ÖV-Erschliessung der unüberbauten Wohn-, Misch- und Kern- sowie Arbeitszonen

Der grosse Teil der unüberbauten WMK und Arbeitszonen liegt in den ÖV-Erschliessungsgüteklassen (EGK) A, B und C (rund 64%) und ist somit gut erschlossen. In der ÖV-EGK A liegen nur die bahnhofsnahe Reserven in Thun und Spiez. Rund 26 Prozent sind mässig erschlossen (EGK D). Auffallend ist, dass fast 7 ha unüberbaute WMK und 6 ha unüberbaute Arbeitszone keine ÖV-EGK aufweisen. Diese Flächen liegen vor allem in den Gemeinden Spiez, Uetendorf und Uttigen.

ÖV-EGK	Unüberbaute Bauzonen		
	WMK (ha)	Arbeitszonen (ha)	Total (ha)
A	4.2	1.1	5.3

B	26.8	10.9	37.7
C	25.7	14.5	40.2
D	24.5	9.4	33.9
keine	6.7	6.0	12.7

Tabelle 10 Unüberbaute WMK sowie Arbeitszonen in der Agglomeration Thun nach ÖV-EGK, Erhebungen AGR 2021. Quelle: Datenbank RGSK&AP, Kanton Bern 2023.

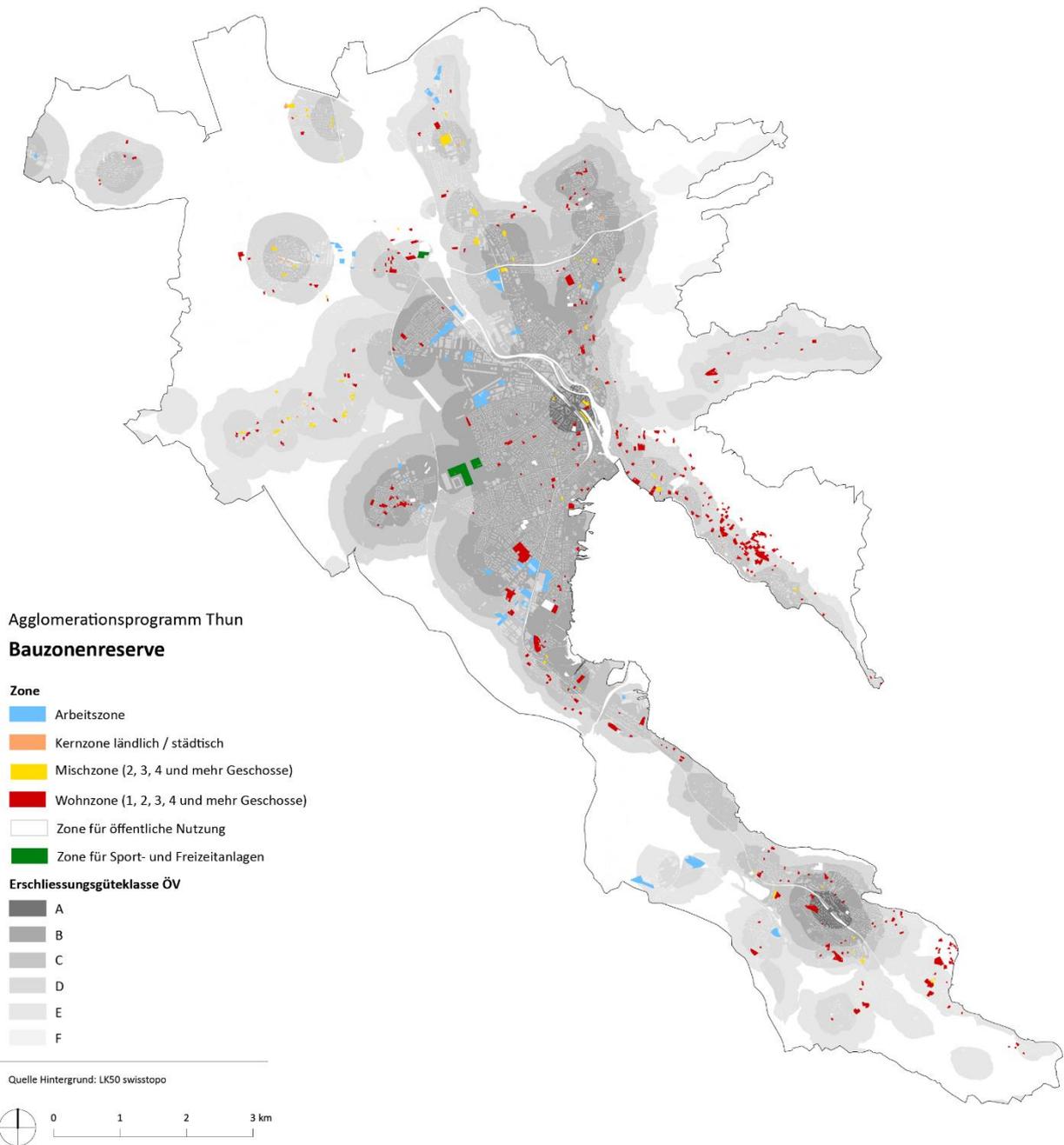


Abbildung 15 Baulandreserven (2022) und ÖV-Erschliessung (2023), Datenquelle: Geoportal Kanton Bern

3.2.5 Siedlungsdichte und Reserven im Bestand

Fazit Siedlungsdichte und Reserven im Bestand:

- Die Agglomeration Thun weist ein geringes Dichtegefälle zwischen dem Zentrum und den peripheren Gemeinden auf. Zentrumsgemeinden wie Thun und Spiez erreichen den gemäss Richtplan geforderten Dichterichtwert für ihren Raumtyp nicht. Dies deutet das grosse Potenzial zur Siedlungsentwicklung nach innen in diesen Räumen an.
- Die Statistik berücksichtigt die lokalen Gegebenheiten (Strukturgebiete, Grundeigentumsverhältnisse etc.) nur ungenügend. Eine substanzielle Innenentwicklung wird vorwiegend in den grösseren Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten der Agglomeration möglich sein.

Das Mass der Dichte wird im kantonalen Richtplan über die Anzahl Raumnutzende (Einwohnende und Vollzeitäquivalente Beschäftigte in den WMK) pro Hektare definiert. Die Berechnungen zeigen auf, dass die Hälfte der Gemeinden der Agglomeration Thun den gemäss Raumtyp erforderlichen Dichterichtwert nicht oder nur knapp erreichen (vgl. Abschnitt Flächenbedarf Wohnen). Dies trifft in besonderem Masse auch auf Kerngemeinden wie die Stadt Thun oder die Gemeinde Spiez zu. Dafür weisen einzelne Aussergemeinden, wie Thierachern oder Seftigen, eine Dichte auf, die den geforderten Mindestwert klar übersteigt. Im Fall von Thierachern liegt die Dichte sogar über dem Wert des nächsthöheren Raumtyps. Diese Beispiele verdeutlichen das insgesamt geringe Dichtegefälle zwischen dem Zentrum und den peripheren Gebieten der Agglomeration und deuten auf die grossen Potenziale zur Siedlungsentwicklung nach innen in diesen Räumen hin.

Gleichzeitig sind die statistischen Werte auch zu relativieren, da diese die lokalen Gegebenheiten (Bestandeszonen, Strukturgebiete, Einfamilienhauszonen, heterogene und kleinräumige Grundeigentumsstrukturen etc.) nur ungenügend berücksichtigen. Eine substanzielle Innenentwicklung wird deshalb vorwiegend in den grösseren Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten der Agglomeration möglich sein.

2018 wurden im Rahmen des Projekts «Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen (SEin)» durch den ERT bei den Gemeinden weitergehende Informationen zu den unüberbauten Bauzonen eingeholt (Eigentumsverhältnisse, Realisierungsstand und -hindernisse sowie Zeitpunkt der Verfügbarkeit). Folgende, grundsätzlich immer noch gültigen, Schlüsse konnten 2019 gezogen werden:

- Nur knapp ein Fünftel der freien Flächen liegen innerhalb von regionalen Entwicklungsgebieten (Wohnschwerpunkte, Umstrukturierungsgebiete).
- Knapp 40% der freien Parzellen sind grösser als 1'000 m², was ca. 70% der Gesamtfläche der inneren Reserven entspricht. Davon sind nur 4% der Parzellen grösser als 5'000 m².
- Fast 80% der Gesamtflächen der inneren Reserven sind im Besitz von privaten Personen und Unternehmen. Nur rund 15% der Reserven gehören einer öffentlichen Institution.
- Zudem sind für 80% der Parzellen keine Entwicklungsvorhaben bekannt. Zumeist fehlt der Willen der Grundeigentümer, die Parzellen zu überbauen.

3.2.6 Bauzonenbedarf

Fazit Bauzonenbedarf:

- Die Agglomeration Thun verfügt über einen theoretischen Wohnbaulandbedarf von 131 ha. Nach Abzug der Baulandreserven und der Abzüge aufgrund nicht erreichter Dichterichtwerte verbleibt ein effektiver Baulandbedarf von 21 ha.
- Somit kann nur ein Sechstel des Wohnbaulandbedarfs durch Neueinzonungen gedeckt werden. Zentrumsgemeinden wie Thun und Spiez dürfen aktuell keine Einzonungen vornehmen. Dies zeigt die hohe Bedeutung der Siedlungsentwicklung nach innen für die Agglomeration auf.

- Zum Flächenbedarf Arbeiten liegen keine Berechnungen vor. Dieser richtet sich nach der kantonalen Arbeitszonenbewirtschaftung.
- Die Entwicklung der Arbeitszonen wird schwerpunktmässig auf die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und auf die regionalen Arbeitsschwerpunkte gemäss den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) gelenkt.
- Herausforderungen bestehen bezüglich der rechtzeitigen Mobilisierung dieser Areale.

Flächenbedarf für Wohnen

Die Berechnung des 15-jährigen Wohnbaulandbedarfs richtet sich nach dem kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A_01 Baulandbedarf Wohnen bestimmen). Für die verschiedenen Raumtypen werden differenzierte Entwicklungsziele formuliert. Die Berechnung ergibt für die Agglomeration Thun einen theoretischen Wohnbaulandbedarf von 131 Hektaren. Nach Abzug der Baulandreserven (74 ha) und den Abzügen aufgrund der ungenügenden Dichte bei denjenigen Gemeinden, die den geforderten Dichterichtwert nicht erreichen, verbleibt ein Wohnbaulandbedarf von effektiv 21.3 Hektaren.

Durch Neueinzonungen können somit nur rund 16% des theoretischen Baulandbedarfs gedeckt werden. Fünf Agglomerationsgemeinden, darunter die Stadt Thun, dürfen keine Einzonungen vornehmen. Sie müssen aufgrund zu grosser innerer Reserven ihre Entwicklung ausschliesslich über die Siedlungsentwicklung nach innen abdecken.

Flächenbedarf für Arbeiten

Die Ausscheidung von Arbeitszonen richtet sich nach dem Massnahmenblatt A_05 (Baulandbedarf Arbeiten bestimmen) des kantonalen Richtplans. Im Gegensatz zum Wohnbaulandbedarf wird der Bedarf nach Arbeitszonen nicht nach rein rechnerischen Kriterien ermittelt, sondern nach den Bestimmungen der Arbeitszonenbewirtschaftung des Kantons Bern. Die Entwicklung der Arbeitszonen wird schwerpunktmässig auf die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte (ESP), strategischen Arbeitszonen (SAZ) und auf die regionalen Arbeitsschwerpunkte gemäss den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) gelenkt. Dort soll genügend Raum für die An- und Umsiedlung von Betrieben zur Verfügung stehen. Ausserhalb dieser Standorte ist die Grösse der Arbeitszonen primär auf den lokalen Bedarf und die Bedürfnisse der bereits ansässigen Betriebe auszurichten.

Grundsätzlich bestehen in der Agglomeration noch grössere Flächen in bestehenden Arbeitszonen, insbesondere im ESP Thun Nord. Die Herausforderung besteht darin, dass diese Flächen kurz- bis mittelfristig nur teilweise zur Verfügung stehen. Es fehlen zudem verlässliche Prognosen zum Bedarf sowie qualitative Einschätzungen zu den Bedürfnissen der Wirtschaft und zum Arbeitszonenangebot.

3.2.7 Schwerpunkte und Potenziale der Siedlungsentwicklung

Fazit Schwerpunkte und Potenziale der Siedlungsentwicklung:

- Die Agglomeration Thun verfügt über grosse Einwohner- und Arbeitsplatzpotenziale in den regionalen Entwicklungsgebieten, die im RGSK festgelegt sind.
- In den im AP 5 festgelegten Gebieten besteht ein Gesamtpotenzial für rund 6'000 Arbeitsplätze und 8'000 Einwohner.
- Im A- und B-Horizont des AP 5 steht nur ein Teil dieses Potenzials zur Verfügung, da die Gebiete teilweise längere Entwicklungszeiträume aufweisen.

Die Agglomeration Thun verfügt über eine grosse Vielfalt von potenziellen Entwicklungsgebieten. Diese sind im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) mit unterschiedlichen Koordinationsständen behördenverbindlich genehmigt.

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Übersicht über die regionalen Entwicklungsgebiete aus dem RGSK TOW 2021. Zusätzlich sind die für den A oder frühen B Horizont vorgesehenen Entwicklungsgebiete des AP 5. Generation vermerkt.

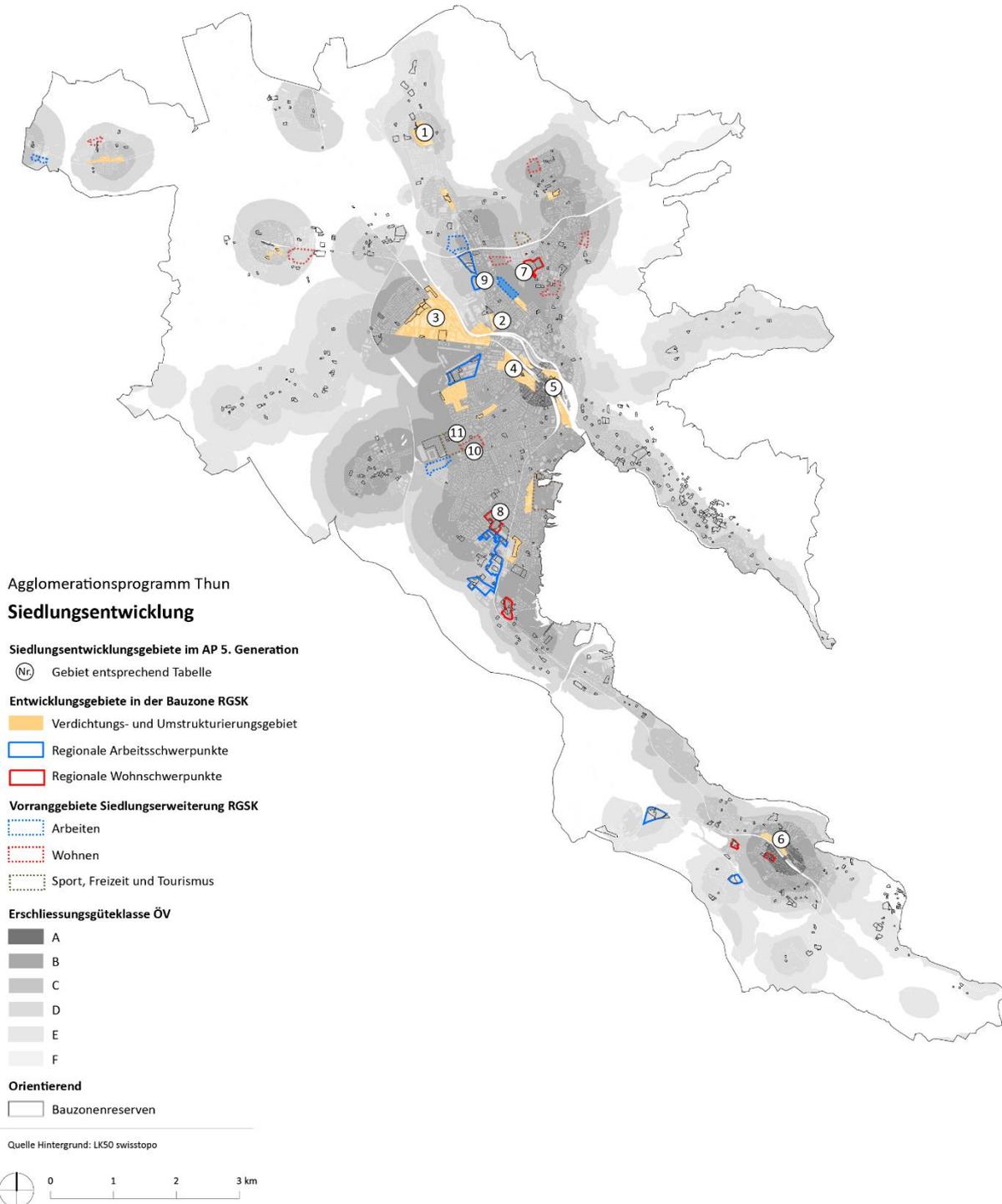


Abbildung 16 Siedlungsentwicklungsgebiete (RGSK 2021) und ÖV-Erschliessung (2023), Datenquelle: Geoportal Kanton Bern

In der folgenden Tabelle werden für die vermerkten AP 5. Generation Entwicklungsgebiete das Einwohner- und Arbeitsplatzpotenzial dargelegt. Insgesamt werden mit dem Abschluss der Gebietsentwicklungen, von welchen Teilgebiete in den Umsetzungshorizonten A und B des AP 5 sind, über 6'000

Arbeitsplätze und Wohnraum für über 8'000 Personen geschaffen. Im A- und B-Horizont steht nur ein Teil dieses Potenzials zur Verfügung.

	Gebiet	Kant. RP Eintrag	Potenzial	Umsetzungs- horizont
Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete				
1	Heimberg, Gesamt- entwicklung Bahnhof	ja	EW: +1'680 AP: +140	A/B
2	Steffisburg, Schwäbis Cremo	nein	EW: +200 AP: noch offen	A
3	Thun, ESP Thun Nord	ja	EW: +250 AP: +6'300	A/B
4	Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof (ohne oder mit Gü- terbhf.)	ja	EW: +350 / +875 AP: +200 / +550	A/B
5	Thun, ESP Bahnhof Thun	ja	EW: +500 AP: +550	A/B
6	Spiez, Entwicklung Zentrum Spiez	offen	EW: noch offen AP: noch offen	B
Regionale Wohnschwerpunkte				
7	Steffisburg, Hodel- matte / Au	nein	EW: noch offen AP: –	A
8	Thun, Bläuerstrasse	nein	EW: +1'250 AP: –	A/B
Regionale Arbeitsschwerpunkte				
9	Steffisburg, ESP Bahnhof Steffisburg	ja	EW: – AP: +800	A
Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen				
10	Thun, Siegenthaler- gut	ja	EW: +1'350 AP: +150	A/B
Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus				
11	Thun, Weststrasse Nord	nein	EW: – AP: –	A/B

Tabelle 11 Bevölkerung- und Arbeitsplatzpotenzial in den Siedlungsentwicklungsgebieten des AP 5. Generation

3.2.8 Verkehrsintensive Einrichtungen

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.

Die Standorte werden nach Fahrtenobergrenze in kantonale Standorte mit Richtplaneintrag (>5'000 Fahrten/Tag) und regionale Standorte (>2'000 Fahrten/Tag) unterschieden. In der Agglomeration Thun bestehende die folgenden ViV-Standorte:

- Thun Süd (Kantonaler Standort)
- Megastore Heimberg (Kantonaler Standort)
- Thun Innenstadt / Spital (Regionaler Standort)
- Zentrum Spiez (Regionaler Standort)
- Strättligenmarkt Thun (bestehende ViV-Anlage)

3.3 Landschaft und Umwelt

Fazit Landschaft und Umwelt:

- Die Uferbereiche des Thunersees und der Flussufer sowie die stadtnahen Erholungsgebiete sind vielseitigen Nutzungsansprüchen und einer steigenden Nachfrage ausgesetzt. Dadurch entstehen Konflikte zwischen Siedlung, Erholung, Landwirtschaft und Naturschutz.
- Strukturen im kleineren Massstab verbinden die grösseren Naherholungsgebiete durch das Siedlungsgebiet hindurch. Diese Trittsteine sind mit der zunehmenden Entwicklung nach Innen gefährdet.
- Aufgrund der Verkehrsentwicklung ist anzunehmen, dass durch die Verkehrszunahme auf den Achsen in der Verlängerung des Bypasses die Lärmbelastungen zugenommen haben.
- Mit der Zunahme der globalen Temperatur und der verdichteten Siedlungsentwicklung ist dem Klima und der damit verbundenen Aufenthaltsqualität im Siedlungsraum mehr Beachtung zu schenken.

3.3.1 Landschaftsräume

Thun und Kerngebiet der Agglomeration

Die Altstadt von Thun mit dem prägnanten Schlossberg bildet landschaftlich das Zentrum der Agglomeration, direkt am historisch bedeutenden Ausfluss der Aare aus dem Thunersee. Fingerförmig daran angrenzend reihen sich die Siedlungsgebiete von Steffisburg, Heimberg und Uetendorf im Norden sowie von der rechten Seeseite Hilterfingen und Oberhofen und von der linken Spiez im Süden. Prägend für den Raum in der Schwemmebene von Aare und Kander sind die dichte Überbauung, die Verkehrsinfrastruktur und die teils scharfen Kontraste zu den angrenzenden ländlichen Gebieten.

Trotz der starken Besiedelung beherbergt auch der Agglomerationsraum mehrere besonders wertvolle Lebensräume für Pflanzen und Tiere. Gewässerbezogen sind hier einerseits die Aare unterhalb Thuns und die Flachuferlandschaft am linken Thunerseeufer zu nennen. In diesen Gebieten befinden sich u. a. die bedeutendsten Laich-, Brut- und Aufzuchtgebiete von Amphibien, Fischen und Wasser- sowie Sumpfvogeln am Thunersee. Das untere Seebecken ist ein wichtiges Überwinterungsgebiet für Wasservögel. Die Thuner Allmend beherbergt, auch bedingt durch die militärische Nutzung und die dadurch begrenzten Zutrittsmöglichkeiten, weitere wichtige Trocken- und Feuchtstandorte, welche Lebensräume für Reptilien, Orchideen und Insekten bieten.



Abbildung 17 Blick von Seeallmend in Richtung Niesen



Abbildung 18 Der Waffenplatz Thun ist für Zivilpersonen nur beschränkt nutzbar

Die hohe Wohnqualität und die attraktiven Erholungsgebiete führen zu einer starken Frequentierung der Uferbereiche des Thunersees. Es bestehen teilweise Konflikte zwischen Siedlung, Erholung und

Naturschutz. Auch der See selbst wird – speziell in der Sommerzeit – stark beansprucht, was den Druck auf die sensiblen Uferbereiche zusätzlich von der Seeseite her erhöht. Ebenfalls eine wichtige Bedeutung für die Naherholung haben die Landschaftsräume im Südwesten der Stadt Thun mit den Allmenden und den angrenzenden Wäldern rund um den Glütschbach sowie die Ufer von Aare und Zugl.

Obwohl die Anzahl Betriebe laufend abnimmt, werden in der Agglomeration Thun nach wie vor landwirtschaftliche Güter produziert. Dies führt entlang den Siedlungsrändern, insbesondere in Thun-Südwest und Steffisburg, teilweise zu Konflikten mit der Naherholung und der Siedlungsentwicklung.

Spiez und linkes Seeufer

Spiez weist im Kern bereits städtischen Charakter auf. Die Schlossanlage mit seinen Gärten und dem Rebbau am Spiezberg setzt kulturhistorische Akzente. Die Teilregion im Hinterland ist eher dünn besiedelt. Die Gebiete in Seenähe sind attraktive Wohnlagen, dienen aber auch der Erholung. Es gibt bedeutende Verkehrsträger, die durch die Teilregion verlaufen, so die internationale Lötschberg-Eisenbahnlinie und die Autobahn A8.

Eine geologische Besonderheit stellt die Kander dar, die heute durch die Kanderschlucht und durch das Kanderdelta in den Thunersee geleitet wird. In Kombination mit den Autobahnen und den Eisenbahnlinien stellt der landschaftliche Einschnitt der Kanderschlucht ein Ausbreitungshindernis für Wildtiere dar. Die Kanderauen haben eine grosse landschaftlich-ökologische Bedeutung.

Das linke Thunerseeufer ist über weite Strecken besiedelt und stark genutzt, so dass der naturnahen Uferlandschaft im Gebiet des Spiezbergs und den offen wirkenden Gebieten zwischen Spiez und Einigen ein besonderer landschaftlicher und ökologischer Wert zukommt. Die Attraktivität des Gebiets und die vielen Möglichkeiten für Erholungsnutzungen rund um den Spiezberg, speziell in Zusammenhang mit dem Hafen und der Spiezer Bucht (Abbildung 20) bis nach Faulensee, setzen jedoch auch diesen Naturraum unter Druck. Die landwirtschaftliche Nutzung reicht von den Reben am Spiezberg über Wiesen und Weiden bis zum Ackerbau in der meliorierten Ebene vor Wimmis.



Abbildung 19 Blick vom Schloss Spiez in Richtung Niesen



Abbildung 20 Spiezer Bucht, Quelle: bucht-spiez.ch

Moränenlandschaft Stockental und Thuner Westamt

Von Thun steigt das Gelände in westlicher Richtung zuerst an und fällt gegen das Stockental wieder ab. Begrenzt wird das Tal durch die steil ansteigenden und grösstenteils bewaldeten Flanken der Stockhornkette und des Niesens. Die Teilregion ist dünn besiedelt, hat aber eine grosse Wohnqualität. Dörfer, Weiler und zerstreute Einzelhöfe sorgen für den Charme einer ländlich-lieblichen Kulturlandschaft in Stadtnähe.

Im Dreieck zwischen Thun, dem Stockental und der nördlichen Regionsgrenze besteht die grösste und wohl ausgeprägteste Drumlinlandschaft der Schweiz (Abbildung 21), welche die eiszeitliche

Vergletscherung hervorgebracht hat. Trotz der mehrheitlichen Entwässerung und Kultivierung der Landschaft zur landwirtschaftlichen Nutzung gibt es nach wie vor einige prächtige Kleinseen mit naturnahen Uferlandschaften. Amsoldinger- und Überschisee bilden den Kern der Moorlandschaft Nr. 336 «Amsoldingen» (Abbildung 22) von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung. Nicht zuletzt deswegen ist das Westamt mit seinen Wander- und Bergwegen sowie Velorouten ein beliebtes Naherholungsgebiet.



Abbildung 21 Drumlinlandschaft



Abbildung 22 Amsoldingersee

Oberes Gürbetal und Seftigen

Beim Gürbetal handelt es sich um eine weite Ebene, die intensiv landwirtschaftlich genutzt wird. Die Siedlungen haben sich am Westrand des Tals entwickelt, wo auch die Hauptachsen von Strasse und Bahn verlaufen (Abbildung 23). Bis auf ihren Oberlauf ist die Gürbe auf ihrem gesamten Lauf vollständig verbaut oder korrigiert, bietet aber trotzdem einen gewissen Reiz für Naherholungssuchende. Die Böden sind fruchtbar und erlauben Acker-, Futter- und Gemüsebau, speziell auch den Anbau von Weisskohl, die Spezialität der Region.

Zulgtal und rechtes Seeufer

Im Nordosten der Region steigt das Gelände steil an und geht in eine hügelige Landschaft über. Besiedlung und Nutzung der Teilregion konzentrieren sich primär entlang dem Thunersee. Dörfer, Weiler und Einzelhöfe finden sich weit verstreut über die Kulturlandschaft.

Das vom Thunersee abgesetzte, mehrheitlich bewaldete Hinterland (oberhalb von Gunten über den Grösisberg und Goldiwil bis auf den Hartlisberg) hat zahllose Einschnitte und Täler (Zulg und weitere Bachläufe) sowie naturnahe und wenig beeinträchtigte Gewässer, die landschaftlich und ökologisch sehr wertvoll sind.

Mehrere Schlösser und Landsitze am Thunersee zeugen davon, dass die Teilregion seit langer Zeit sehr beliebt ist. Das stark genutzte, stadtnahe Erholungsgebiet beherbergt Wander- und Velorouten sowie zahlreiche Badeplätze. Das rechte Thunerseeufer ist fast durchgehend zugänglich – einzig zwischen der Schiffländte in Hünibach und dem Bootshafen Eichbühl in Hilterfingen besteht eine Lücke.

Das Thuner Ostamt ist mit seinen grossen landwirtschaftlichen Nutzflächen und Betrieben ein Vorranggebiet für die Viehwirtschaft.



Abbildung 23 Seftigen mit intensiv genutztem Gürbetal im Hintergrund, Quelle: Seftigen.ch



Abbildung 24 Rechtes Seeufer auf Höhe Hilterfingen

Landschaftsqualitäts- und Vernetzungsprojekte

Infolge der Einführung der Landschaftsqualitätsbeiträge durch das Bundesamt für Landwirtschaft, hat die Abteilung Naturförderung des Kantons Bern das Landschaftsqualitätsprojekt ERT entwickelt. Vernetzungsprojekte haben zum Ziel, die natürliche Artenvielfalt (lokale Ziel- und Leitarten) auf Landwirtschaftsflächen zu erhalten. Die dritte Umsetzungsperiode der Vernetzungsprojekte nach Direktzahlungsverordnung im Kanton Bern läuft Ende 2024 aus, ab dem 01.01.2025 startet die Übergangsphase mit bestehenden Bestimmungen, welche voraussichtlich ein Jahr dauern wird. Somit startet die nächste Periode 2025 und wird wiederum 8 Jahre dauern. Die Massnahmenanforderungen zum Programm Landschaftsqualität laufen im Kanton Bern bis Ende 2025 unverändert weiter.

In den Projektberichten des Kantons Bern zur Vernetzung und Landschaftsqualität (vom 15.09.2016, resp. 18.04.2019) wird festgehalten, dass die Agglomeration Thun von hochwertigen Natur- und Erholungsgebieten umgeben ist. Die hohe Attraktivität der Gebiete entlang des Thunersees und in der Agglomeration Thun führt zu einem entsprechend hohen Nutzungsdruck (Abbildung 25) welcher mit negativen Auswirkungen auf die Landschaftsqualität und ihre Vernetzungsfunktion einhergehen kann. Die Qualität der Landschaft im ERT wird daher massgeblich bestimmt durch die Art und Weise, wie diese Gebiete in Zukunft genutzt respektive geschützt werden.



Abbildung 25 Hoher Nutzungsdruck bei Pfandern, Thun

Grossräumige landschaftliche Zäsuren in der Agglomeration Thun fallen zwischen Spiez und Gwatt, zwischen Uetendorf und Thun, resp. Heimberg sowie zwischen Oberhofen und Längenschachen auf. Diese dienen auch als ökologische Vernetzungskorridore (z.B. Thuner Allmend - Kander, rund um den Glütschbach, rechtes Thunerseeufer Gunten – Steffisburg). Die Wälder und die Gewässerlandschaften in der Agglomeration Thun sind die wichtigsten Vernetzungselemente. In diesem Zusammenhang sind auch die Grünräume entlang der Fluss- und Bachläufe wichtig, welche weitere Arten anziehen. Die regional bedeutenden Gewässer Aare, Zulg, Kander, Glütschbach, Rotache und Gürbe bilden zusammen ein Netz über die Agglomeration. Betrachtet mit weiteren Strukturen im kleineren Massstab und Einzelelementen sowohl im landwirtschaftlich genutzten wie auch im Siedlungsgebiet, bilden die Grünräume

Trittsteine über den ganzen betrachteten Perimeter. Vor allem im Siedlungsgebiet sind diese Trittsteine jedoch zunehmend gefährdet.

3.3.2 Natur- und Landschaftsschutz

Bundesinventare

Die Agglomeration Thun liegt teilweise in den BLN-Gebieten «Aarelandschaft zwischen Thun und Bern» (BLN-Objekt 1314) und «Amsoldinger- und Uebeschiee» (BLN-Objekt 1315). Letzteres gehört zur Moorlandschaft Nr. 336 von besonderer Schönheit und von nationaler Bedeutung. Das Gebiet «Gwattlichenmoos» gilt als national bedeutendes Flachmoor und die «Kanderauen» sowie das «Kanderdelta» unterliegen dem nationalen Auenschutz. National bedeutende Amphibienlaichgebiete bestehen auf der Thuner Allmend, in den Gebieten «Gwattmösli» und «Schintere Lerchenfeld» in Thun sowie in der «Heimbergau» in Heimberg. Das untere Thunerseebecken zwischen dem Kanderdelta, Hilterfingen und dem Schiffahrtskanal in Thun ist ein Wasser- und Zugvogelreservat von nationaler Bedeutung. Zudem sind die Stadt Thun sowie die Gemeinde Oberhofen gemäss Inventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) von nationaler Bedeutung.

Kantonale Naturschutzgebiete

Die kantonalen Naturschutzgebiete Schmittmoos, Gwattlichenmoos, Gwattmösli, Kanderdelta, Augand und Aarelandschaft Thun-Bern überschneiden sich zumindest teilweise mit nationalen Inventaren. Zusätzliche kantonale Naturschutzgebiete sind die Seeallmend in Thun, der Spiezberg, der Stauweiher und das Gütetal in Spiez sowie das Amletentäli in Uetendorf.

Regionaler Landschaftsrichtplan (LRP)

Der regionale Landschaftsrichtplan ERT (2020) enthält eine Vielzahl von regionalen Landschaftsschutzgebieten. Dies sind Gebiete mit besonderer Eigenart oder Schönheit, welche kulturell oder ökologisch besonders wertvoll sind, resp. besonderen Erholungswert bieten. Gemäss Massnahmenblatt A2 des regionalen Landschaftsrichtplans, sind die Landschaftsschutzgebiete durch die Gemeinden bei raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen und im Rahmen der Ortsplanungen grundeigentümergebunden zu schützen. Sie dienen im AP 4 als wichtige Grundlage für die Teilstrategie Siedlung und Landschaft und werden in den Massnahmen abgebildet.

Weiter enthält der Richtplan Massnahmen zum Schutz und zur Entwicklung der See- und Flussufer, die aus landschaftlicher Sicht bedeutenden Siedlungsråder und Siedlungstrenngürtel von regionalem Interesse, Massnahmen zur Landschaftsentwicklung sowie Flora und Fauna, Wald und zu den Bereichen Freizeit, Erholung und Tourismus. Auch diese Massnahmen werden im AP berücksichtigt.

Klärung schutzwürdiger Landschaften

Das Geotop Faulenseemoos bzw. die Ablagerungen in dessen Untergrund sind ein für die Klima-, Umwelt- und Kulturforschung sehr wichtiges und nahezu einzigartiges Archiv, das bis in die Eiszeit zurückgeht. 2013 hat die Gemeinde eine kommunale Schutzzone verfügt. Aktuell wird in Absprache zwischen der Gemeinde Spiez und dem Kanton die Aufnahme des Biotops als geschütztes geologisches Objekt geprüft.

Im Glütschbachtal prüft der Kanton ein neues Waldreservat. Das potenzielle Biotop (Auenlandschaft) Glütschbachtal umfasst 78 Hektaren, wobei 10 Prozent möglichst naturbelassen erhalten werden sollen. Das Gebiet ist ein wichtiges Naherholungsgebiet und beheimatet in seiner Flusslandschaft den Biber.

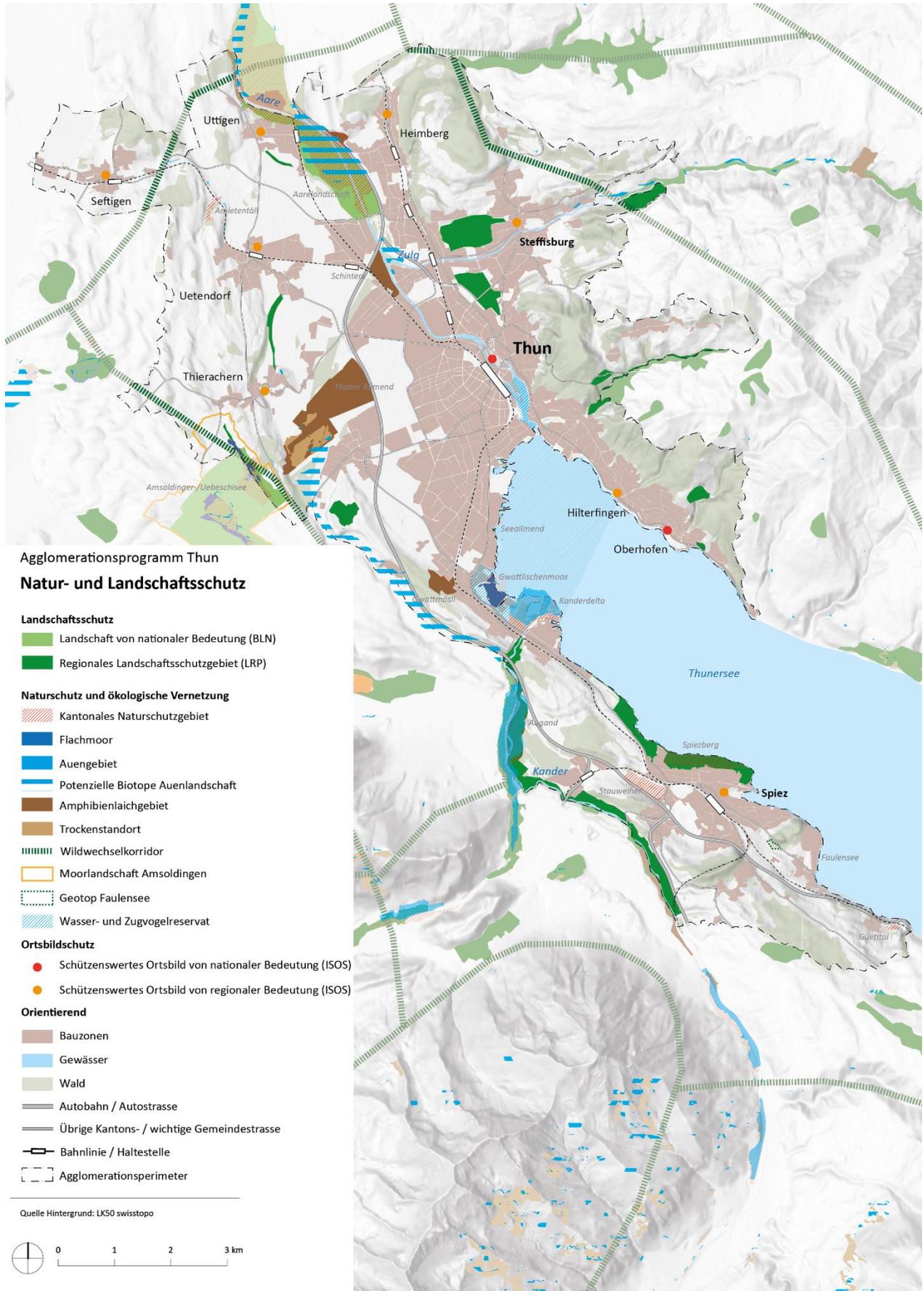


Abbildung 26 Natur- und Landschaftsschutz
Datenquelle: Geoportal Kanton Bern

3.3.3 Lärm- und Luftschadstoffbelastung

Die Agglomeration Thun ist trotz getroffener Schutz- und Reduktionsmassnahmen nach wie vor von Lärm und Luftschadstoffen belastet. Gebiete mit bedeutender oder übermässiger Lärm- oder Schadstoffbelastung finden sich entlang der Verkehrsinfrastrukturen, v.a. der Strassennetze.

Lärmbelastung

Die primäre Lärmquelle ist der Strassenverkehr. Entlang der Autobahnen und der Hauptverkehrsachsen werden die Alarmwerte vielerorts überschritten. Der Bypass Thun Nord ist dabei noch nicht berücksichtigt. Aufgrund der Verkehrsentwicklung ist anzunehmen, dass durch die Verkehrszunahme auf den Achsen in der Verlängerung des Bypasses (Stockhorn-, General-Wille- und Burgerstrasse) die Lärmbelastungen ebenfalls zugenommen haben.

Der Kanton hat die Erstsanierung auf den Kantonsstrassen abgeschlossen und die nötigen Lärmschutzmassnahmen gemäss der Lärmschutzverordnung realisiert, auch die Sanierung der Gemeindestrassen in der Stadt Thun konnte erfolgreich abgeschlossen werden. Die Lärmschutzmassnahmen entlang der Bahnlinien sind fertiggestellt.

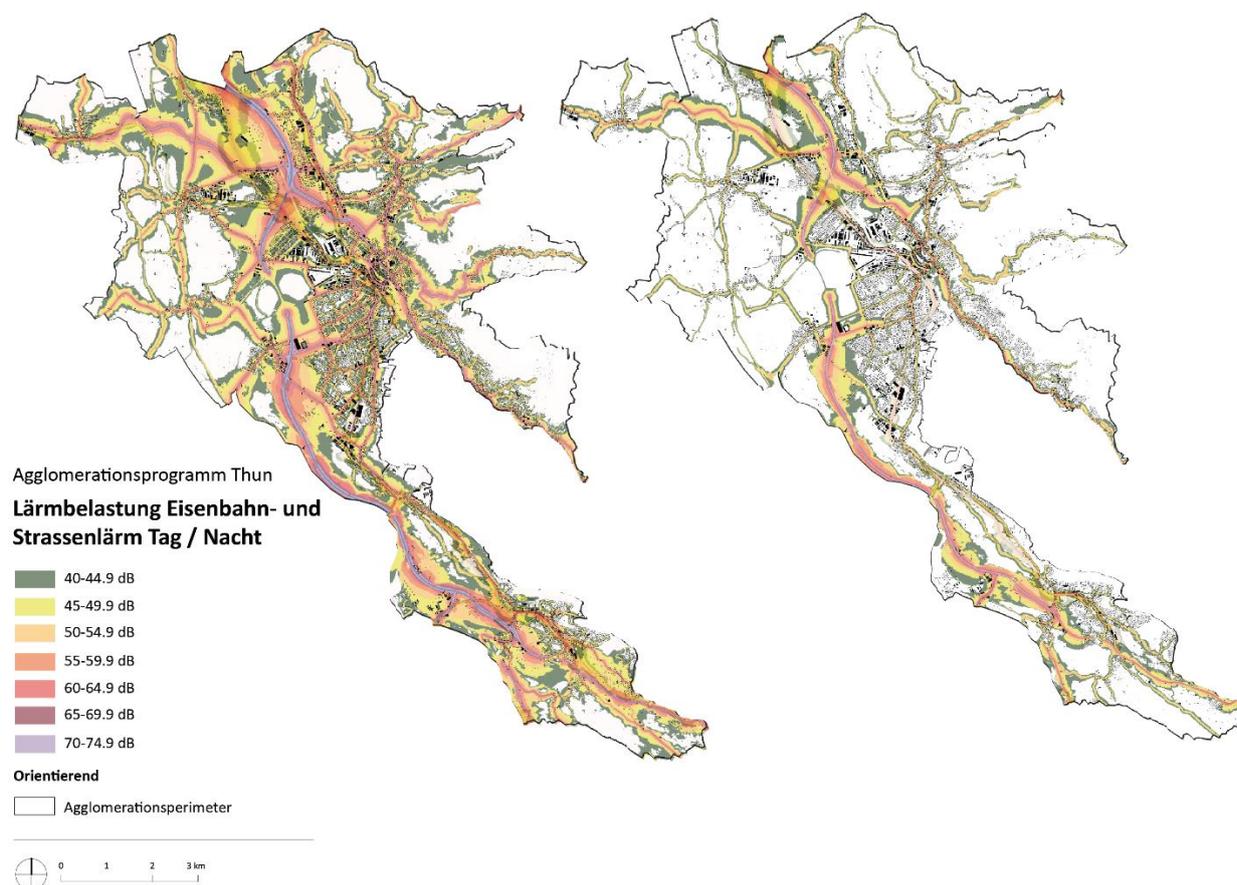


Abbildung 27 Lärmbelastung am Tag Strasse und Bahn überlagert; Beurteilungspegel LR [db(A)], Quelle: BAFU, map.geo.admin.ch (Datenstand 31.12.2015).

Luftschadstoffbelastung

Für die Agglomeration Thun ist der Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/2030 der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Bern vom Juni 2015 massgebend. Dieser hält fest, dass die durch den Verkehr verursachten Stickoxid-Emissionen im Kanton Bern weniger stark abgenommen haben, als erwartet. Als Grund wird der stark gestiegene Anteil von Dieselfahrzeugen genannt. Es wird aber davon ausgegangen, dass die Stickoxid-Emissionen aufgrund der zu erwartenden technischen Verbesserungen

(verschärfte Abgasnormen) und dem steigenden Anteil der Elektromobilität mittelfristig weiter zurückgehen werden. Eine weitergehende Reduktion der Luftbelastung, nach dem Ausschöpfen des technischen Verbesserungspotenzials, würde hingegen Massnahmen erfordern, die zu einem Rückgang des motorisierten Verkehrs auf den Hauptverkehrsachsen führen würden, so Grundlagenstudien des Bundes⁴. Für die Feinstaubwerte und die Ozonbelastungen gehen die Studien von einem konstanten Rückgang der Belastung bis 2050 aus.

In der Agglomeration Thun haben die Stickstoffdioxid-Konzentrationen seit den 2000er-Jahren kontinuierlich abgenommen, mit wenigen Ausnahmen entlang vielbefahrener Strassen. Die Feinstaubgrenzwerte werden heute nur noch in schlecht durchlüfteten Stadtzentren regelmässig überschritten. Zu hohe Ozonbelastungen werden hingegen regelmässig festgestellt, v.a. in den Sommermonaten (vgl. z.B. Messstation Thun Pestalozzi).

3.3.4 Klima

Mit der zunehmenden Verdichtung im Siedlungsraum und den klimatischen Veränderungen nimmt die Hitzebelastung im urbanen Raum zu. Mit den Klimakarten, welche den Zustand 2020 sowie die Prognose für das Jahr 2060 darstellen, unterstützt der Kanton die Städte und Gemeinden das Thema Hitze in der Raumplanung zu berücksichtigen. Die Klimakarten basieren auf den Parametern Lufttemperatur bzw. Physiologisch Äquivalente Temperatur in 2 m Höhe, Kaltluftströmungsfeld sowie Kaltluftvolumenstrom.

Die drastische Zunahme von stärker belasteten Bereichen basiert einerseits auf den Anstieg der globalen Lufttemperatur (bis 2060 um ca. 2.6 °C). Zusätzlich steigt mit der Verdichtung nach Innen der Versiegelungsgrad sowie die Wärmespeicherung im Siedlungsgebiet, die nächtliche Abkühlung reicht nicht mehr aus. Besonders hitzebelastete Gebiete sind ausserdem Gewerbe- und Industrieareale. Mit dem zunehmenden Bebauungsgrad wird der Luftaustausch und damit die Kaltluftzufuhr aus dem kühleren Umland beeinträchtigt. Auch im unbebauten, waldfreien Gebiet steigt die Hitzebelastung und die Aufenthaltsqualität nimmt ab.

⁴ «Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs der Schweiz 1990-2050» (INFRAS im Auftrag des BAFU, 2017); «Luftschadstoff-Emissionen des Strassenverkehrs 1990-2035» (BAFU 2010)

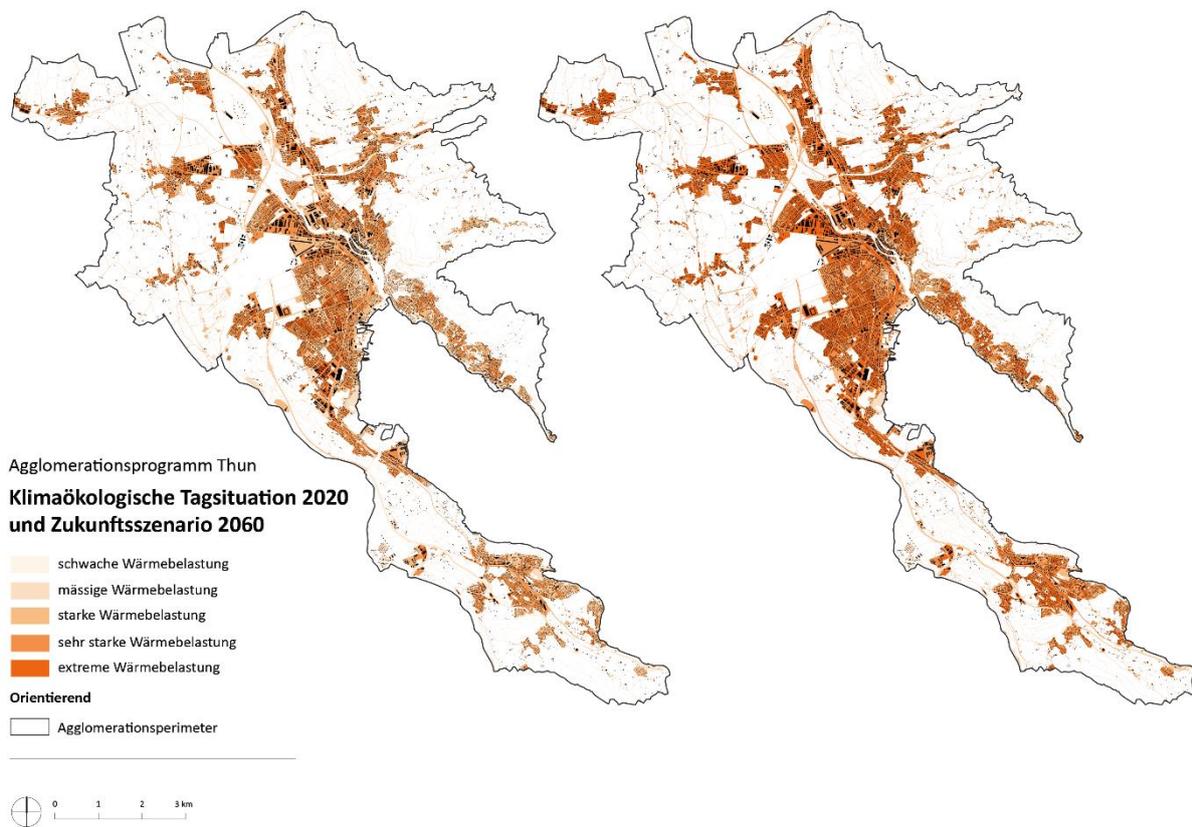


Abbildung 28 Planungshinweiskarte (PHK) zum kantonalen Klimamodell 2020 und dem Szenario 2060 © Amt für Gemeinden und Raumordnung (Datenstand 11.12.2015).

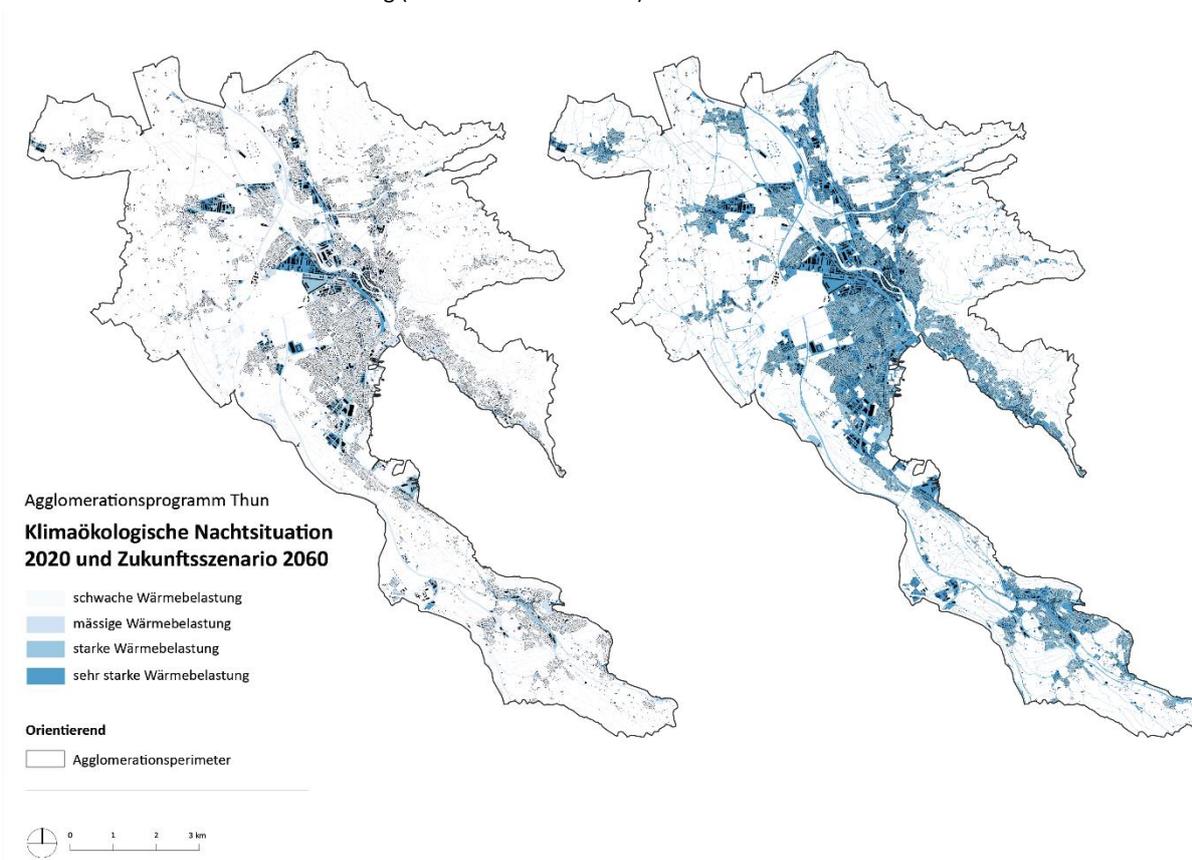


Abbildung 29 Planungshinweiskarte (PHK) zum kantonalen Klimamodell 2020 und dem Szenario 2060 © Amt für Gemeinden und Raumordnung (Datenstand 11.12.2015).

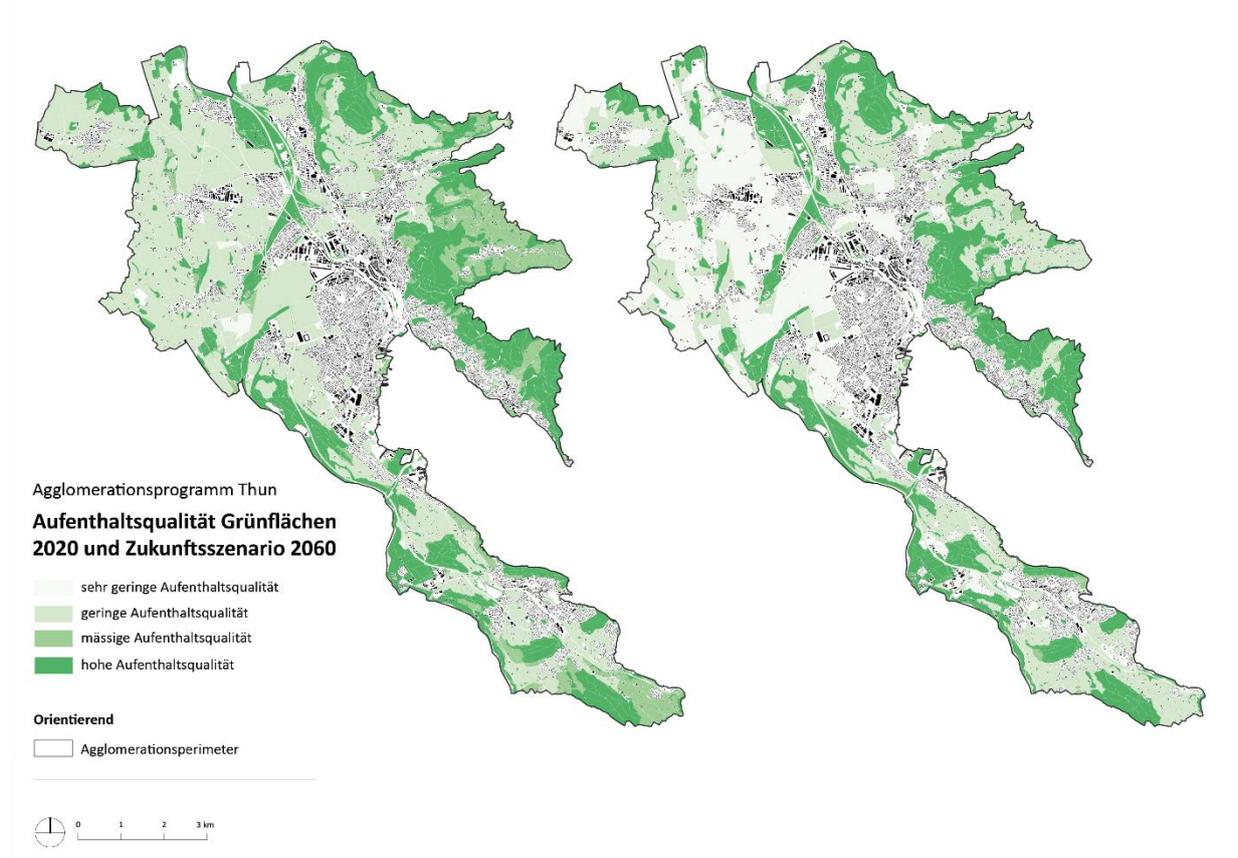


Abbildung 30 Planungshinweiskarte (PHK) zum kantonalen Klimamodell 2020 und dem Szenario 2060 © Amt für Gemeinden und Raumordnung (Datenstand 11.12.2015).

3.4 Verkehr

3.4.1 Verkehrsverhalten

Fazit Verkehrsverhalten:

- Seit dem AP der 4. Generationen sind die neuen Verhaltensdaten des Mikrozensus stark von der Corona-Pandemie geprägt. Wie schweizweit zu beobachten war, haben die ÖV-Anteile zwischen 2015 und 2021 abgenommen und die MIV- und Fussverkehrsanteile zugenommen. Gemäss den Zählenden 2022/23 konnte die ÖV-Nachfrage aber wieder deutlich zulegen.
- Im Unterschied zu anderen Agglomerationen konnten die Veloanteile in der Agglomeration Thun hingegen nicht gesteigert werden. Dies vor dem Hintergrund, dass bereits zwischen 2005 und 2015 die Fuss- und Veloanteile abgenommen und die MIV-Anteile zugenommen haben. Vor allem letztere Entwicklung verläuft entgegen den Trends in anderen Agglomerationen.
- Starke Verkehrsverflechtungen bestehen insbesondere innerhalb der Agglomeration und in Richtung Stadt Bern und Region Bern-Mittelland. Tangentiale Beziehungen haben zwar erwartungsgemäss tiefere ÖV-Anteile, aber auch bei den radialen Strömen von und zur Stadt Thun bestehen beträchtliche Verlagerungspotenziale vom MIV hin zum ÖV sowie zum Fuss- und Veloverkehr.
- Die Agglomeration hat viele Wegpendler. Dennoch sind die Binnenpendleranteile mengenmässig am bedeutendsten

Modal Split

Vorbemerkung: Die neueste Mikrozensus-Erhebung 2021 muss mit Vorsicht interpretiert werden. Das Verkehrsverhalten in diesem Jahr war noch stark von der Corona-Pandemie geprägt. Zumindest die relativen Vergleiche zwischen den Agglomerationen sind aber nicht uninteressant.

Die Agglomeration Thun hatte im Zeitraum von 2005 bis 2015 ein Wachstum der MIV- und ÖV-Anteile auf Kosten des Fuss- und Veloverkehrs. Diese Verlagerung wurde basierend auf der Mikrozensus-Erhebung 2021 des BFS gestoppt (siehe Abbildung 31): Der (pandemiebedingte) Einbruch im ÖV fällt ausgeprägter aus als in der Gesamtschweiz, liegt aber auf vergleichbarem Niveau wie in der Agglomeration Bern. Der MIV-Anteil verharrt bei rund 50% und entspricht damit dem nationalen Mittel. Damit ist der MIV-Anteil aber auch deutlich höher als in Agglomerationen wie Bern, Biel oder Burgdorf. Entgegen dem nationalen Trend nahm der Veloverkehrsanteil nochmals ab, nachdem der Veloverkehr bereits zwischen 2005 und 2015 Anteile verloren hat.

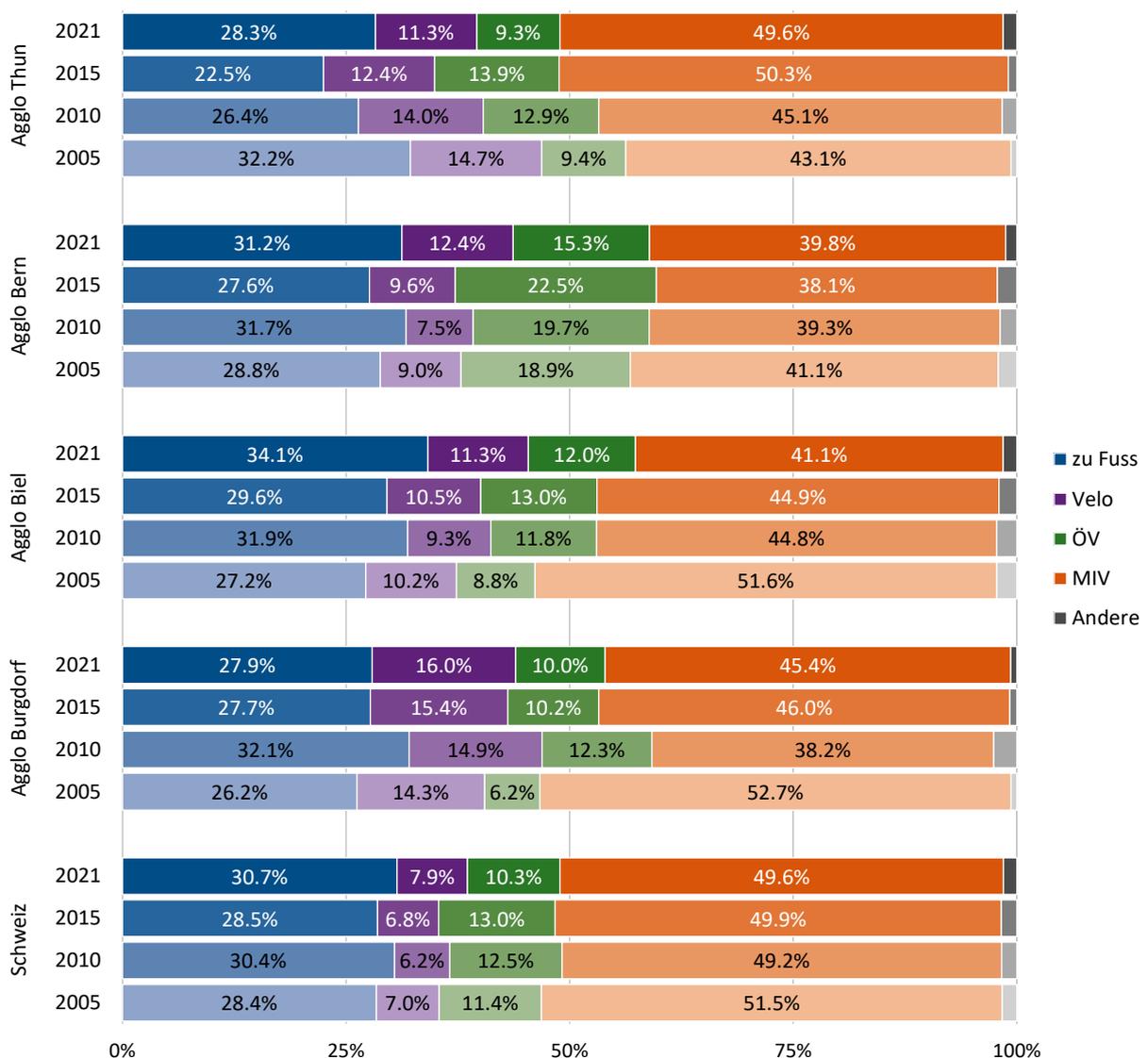


Abbildung 31 Entwicklung Modalsplit (Anteil Wege) der Agglomeration Thun 2005-2021 im Vergleich mit anderen Berner Agglomerationen und der Gesamtschweiz, Datenquelle: BFS MZMV 2021.

Bei den Tagesdistanzen sind sowohl in der Agglomeration Thun als auch in den betrachteten Vergleichsagglomerationen deutliche Rückgänge ggü. der letzten Erhebung im Jahr 2015 zu beobachten. Der ÖV-Anteil der Agglomeration Thun liegt im kantonalen Mittel, aber spürbar tiefer als in den

übrigen Agglomerationen des Kantons Bern (siehe Tabelle 12). Gleichzeitig liegen die Fuss- und Veloverkehrsanteile tiefer bzw. der MIV-Anteil höher als im kantonsweiten Vergleich.

	Tagesdistanz	Anteil Fuss/Velo	Anteil ÖV	Anteil MIV
Agglo Thun	31 km	8%	23%	69%
Agglo Bern	31 km	11%	26%	63%
Agglo Biel	30 km	9%	29%	62%
Agglo Interlaken	34 km	11%	32%	55%
Kanton Bern	31 km	9%	23%	67%
Schweiz	30 km	9%	20%	70%

Tabelle 12 Tagesdistanzen verschiedener Agglomerationen im Vergleich, Quelle: BFS MZMV 2021.

Verkehrszwecke

Die Anteile der Verkehrszwecke in der Agglomeration Thun entsprechen ungefähr dem kantonalen und nationalen Durchschnitt. Die (pandemiebedingt) geringeren Tagesdistanzen führten in der Agglomeration Thun zu einem weitaus stärkeren Rückgang beim Freizeitverkehr (von 19.7 km auf 13.0 km) als beim Arbeitsverkehr (von 9.4 km auf 8.8 km). Damit nahm der Anteil des Freizeitverkehrs bezüglich Verkehrsleistung spürbar ab und derjenige des Arbeitsverkehr zu. Der Freizeitverkehr bleibt aber klar der wichtigste Verkehrszweck.

Beim Arbeitsverkehr kam es zu einer massiven Verschiebung vom ÖV hin zum MIV. Der ÖV-Anteil nahm (gemessen an der Tagesdistanz) von 49% auf 30% ab, während der MIV-Anteil von 42% auf 66% zunahm. Damit war in der Agglomeration Thun im Jahr 2021 der MIV-Anteil beim Arbeitsverkehr höher als beim Freizeitverkehr. Im nationalen Durchschnitt nahm der MIV-Anteil beim Arbeitsverkehr nur von 62% auf 70% zu, im Kanton Bern gab es eine Zunahme von 55% auf 66%.

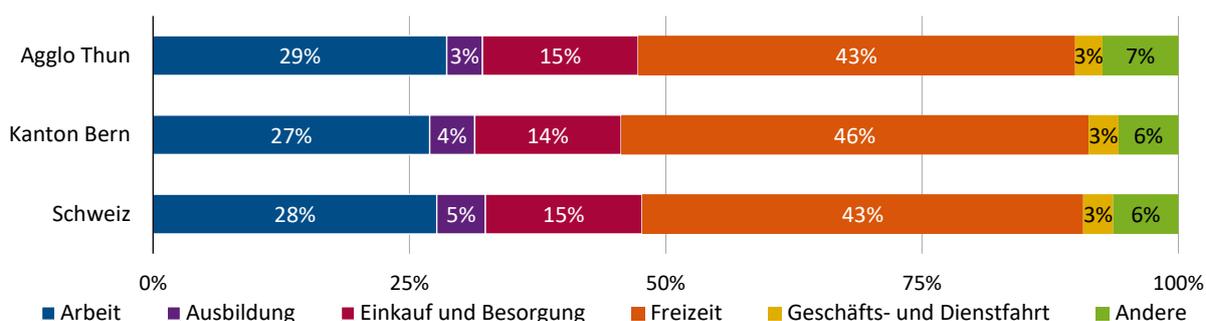


Abbildung 32 Anteile Verkehrszwecke (an Tagesdistanz) der Agglomeration Thun im Vergleich zum Kanton Bern und der gesamten Schweiz, Quelle: BFS MZMV 2021.

Verkehrsbeziehungen

In Abbildung 33 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 Nidersimmental liegen die Anteile bei unter 10%.

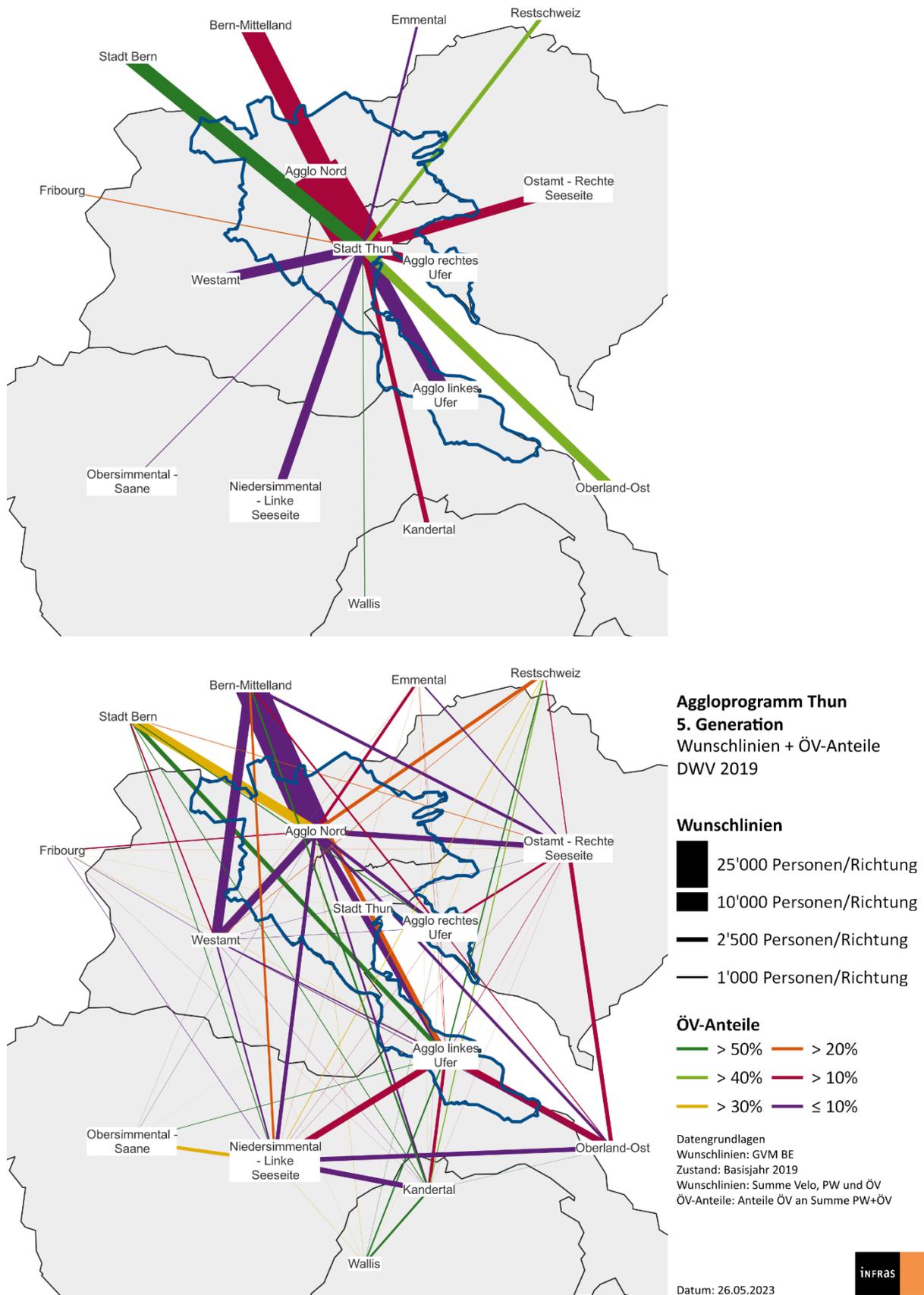


Abbildung 33 Verkehrsbeziehungen (Wunschlinien) und ÖV-Anteil 2019, radial (oben) und tangential (unten)

3.4.2 Verkehrsprognosen

Nationale Prognosen

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 13). 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 13 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).

3.4.3 Öffentlicher Verkehr

Fazit öffentlicher Verkehr:

- Das Angebot im Fern-, Regional- und Ortsverkehr wurde in der Vergangenheit sukzessive ausgebaut. Die Nachfrage hat grundsätzlich reagiert und ist entsprechend gestiegen, wobei im Bahnverkehr (v.a. wegen der Durchreisenden im Aaretal) dynamischer als im Busverkehr.
- Auch die Erholung ab 2022 von der Pandemie-bedingten starken Nachfragereduktion im ÖV ist im Bahnverkehr deutlich rascher erfolgt als im Busverkehr.
- Im Fernverkehr ist das Angebot attraktiv, der Bahnhof Thun ist sehr gut an das Schweizer Städtennetz angebunden.
- Das S-Bahn-System kann die Erschliessung im nördlichen Teil der Agglomerationen auf drei Korridoren übernehmen (Aare-, Gürbe- und Emmental). Damit ist das Siedlungsgebiet aber nur teilweise erschlossen.
- Im südlichen Teil übernimmt das Busnetz die ÖV-Erschliessung vollständig.
- Der regionale Busverkehr ist aufgrund der längeren Reisezeiten und der geringen Angebotsdichte gegenüber dem MIV zu wenig kompetitiv (mit entsprechend tiefen ÖV-Anteilen auf vielen regionalen Relationen).
- Der städtische Busverkehr hat ein hohes Angebotsniveau, ist aber aufgrund des stark ausgelasteten innerstädtischen Strassennetzes zunehmenden Zuverlässigkeitsproblemen ausgesetzt.

Situationsanalyse

Die Agglomeration Thun ist mit den Bahnhöfen Thun und Spiez gut an das Fernverkehrsnetz angebunden. Pro Stunde und Richtung bestehen drei Fernverkehrsverbindungen (EC/IC) zwischen Bern, Thun und Spiez. Zwei FV-Züge fahren zur vollen Stunde von Bern in Richtung Interlaken und Brig, zur halben Stunde verkehren die Züge alternierend nach Interlaken und Brig. Über den Knoten Bern hinaus bestehend Direktverbindungen Richtung Olten – Basel SBB (halbstündlich) bzw. Zürich HB – Zürich Flughafen – Winterthur – Romanshorn (stündlich). International verfügen Thun und Spiez mehrmals täglich Direktverbindungen nach Mailand und Berlin/Hamburg.

Das Fernverkehrsangebot wird durch eine stündliche RE-Verbindung ergänzt, welche zur halben Stunde von Bern nach Spiez verkehrt. In Spiez wird der RE geflügelt und damit eine umsteigefreie Verbindung von Bern und der Agglomeration Thun über die Lötschberg-Bergstrecke nach Brig sowie durchs Simmental nach Zweisimmen hergestellt. Zudem ergänzt ein weiterer, zweistündlich verkehrender, RE zwischen Interlaken und Spiez den Fernverkehr zum Halbstundentakt. Auch zwischen Spiez und Zweisimmen verkehrt ungefähr zweistündlich ein RE.

Zusätzlich bestehen ab Thun im Regionalverkehr Verbindungen ins Aaretal, Gürbetal (jeweils halbstündlich) und nach Konolfingen (drei Verbindungen pro Stunde). Eine Verbindung nach Konolfingen verkehrt stündlich weiter bis Burgdorf. Ab Spiez verkehrt in der HVZ zudem stündlich ein Regionalzug bis Frutigen.

Ein Schwachpunkt in Thun sind die nicht ideal abgestimmten Umsteigebeziehungen zwischen den S-Bahn- und Regionalbuslinien und den Fernverkehrszügen Richtung Berner Oberland und Wallis/Italien. Ähnliches trifft auch für den Bahnhof Thun zu. Eine bessere Abstimmung ist, ohne Anpassungen bei der Taktdichte, aufgrund der national bestimmten Fernverkehrsfahrplänen schwierig.

Die Feinerschliessung ab dem Bahnhof Thun erfolgt durch Stadt- und Regionalbuslinien der STI Bus AG. Bislang verkehren sämtliche Buslinien über den Bahnhofplatz Thun. In Spiez erfolgt die Feinerschliessung (mit Ausnahme von Thun – Spiez) durch die Postauto AG.

Auf Basis des kantonalen Angebotskonzept 2022-2025 werden gegenüber dem Aggloprogramm der 4. Generation im ÖV folgende Anpassungen umgesetzt:

- Verlängerung Halbstundentakt Thun – Konolfingen bis Mitternacht und tagsüber durchgehend drei Zugspare pro Stunde (Fahrplanwechsel 2022)
- Neue Busverbindung Steffisburg – Thun Nord – Thun, Zentrum Oberland im Halbstundentakt als Versuchsbetrieb von Montag bis Freitag (Einführungszeitpunkt noch offen)
- Verlängerung der Linie Aesch – Krattigen – Spiez (Linie 61) bis Spiez, Schiffstation und Systematisierung der Linien 62 und 63 (Fahrplanwechsel 2022)
- 10-Minuten-Takt (statt 15-Minuten-Takt) auf der Linie 21 zwischen Oberhofen und Thun während der Morgen- und Abendspitze (Fahrplanwechsel 2024)

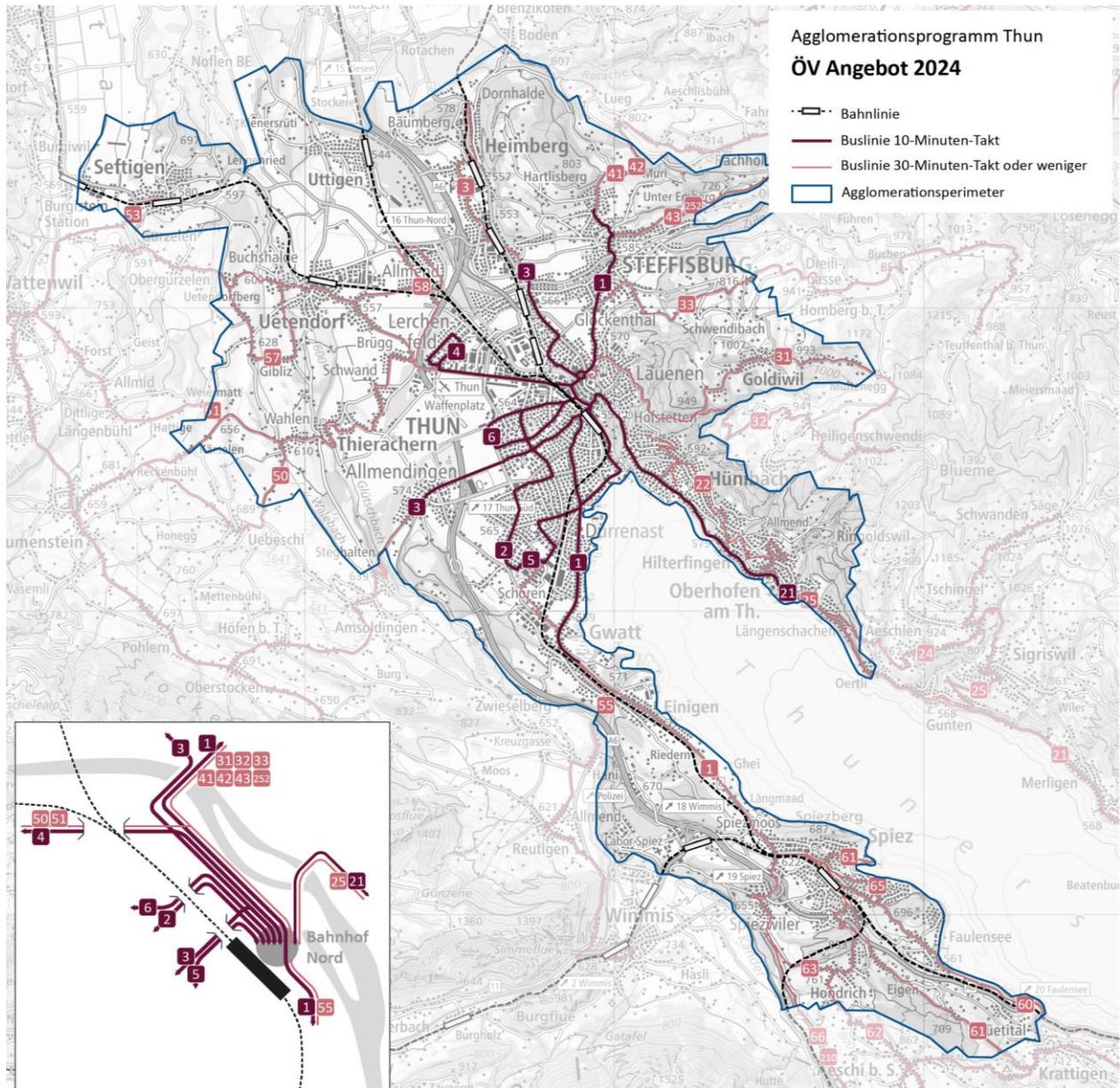


Abbildung 34 ÖV-Angebot 2024, Quellen: Swisstopo, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern.

Die Nachfrage auf den Thuner Stadt- und Regionalbuslinien hat bis 2013 stetig zugenommen, seither stagniert die Nachfrage (siehe Abbildung 35). Im Jahr 2020 ist die Nachfrage infolge der COVID19-Pandemie sprunghaft eingebrochen, wobei in den Folgejahren eine deutliche Erholung eingesetzt hat. Aber auch im Jahr 2022 wurden noch 2 Mio. Fahrgäste weniger von der STI befördert als vor der Pandemie. Im Jahr 2023 könnte die Nachfrage erstmals wieder über dem Jahr 2019 liegen. Die Hochrechnung, basierend auf dem 1. Quartal, liegt zwar leicht darunter, das 1. Quartal hat im Jahresgang aber die tiefste Nachfrage.

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 Tarifsystem sowie einem Angebotsausbau zusammen. Das Nachtleben war zu Beginn des Jahres 2022 noch spürbar beeinträchtigt, entsprechend ist ein weiteres Wachstum zu erwarten.

Anzahl Fahrgäste in Millionen

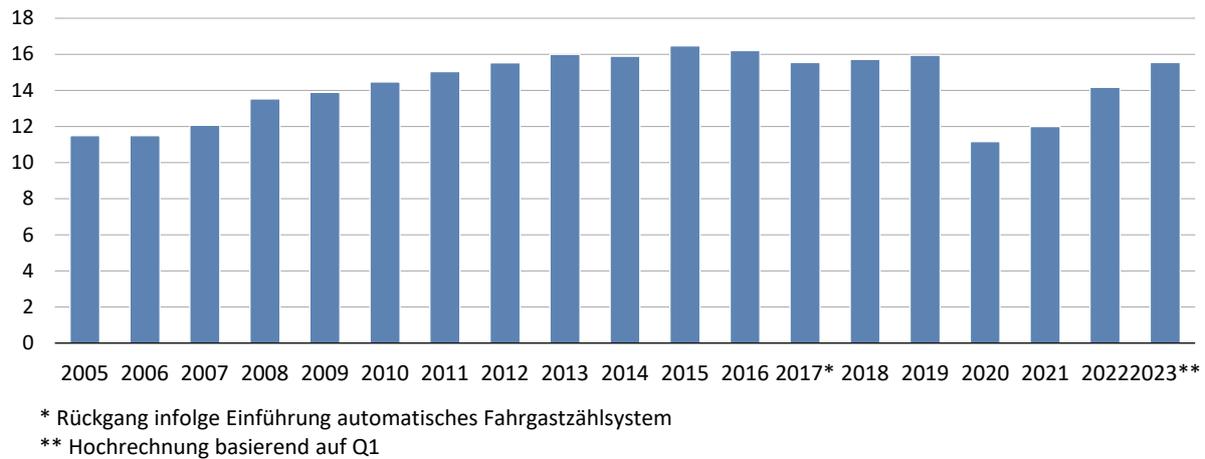


Abbildung 35 Jahresfahrgastzahlen auf dem gesamten STI-Netz, Datenquelle: STI Bus AG.

Fahrgäste pro Jahr indiziert (2008 = 100)

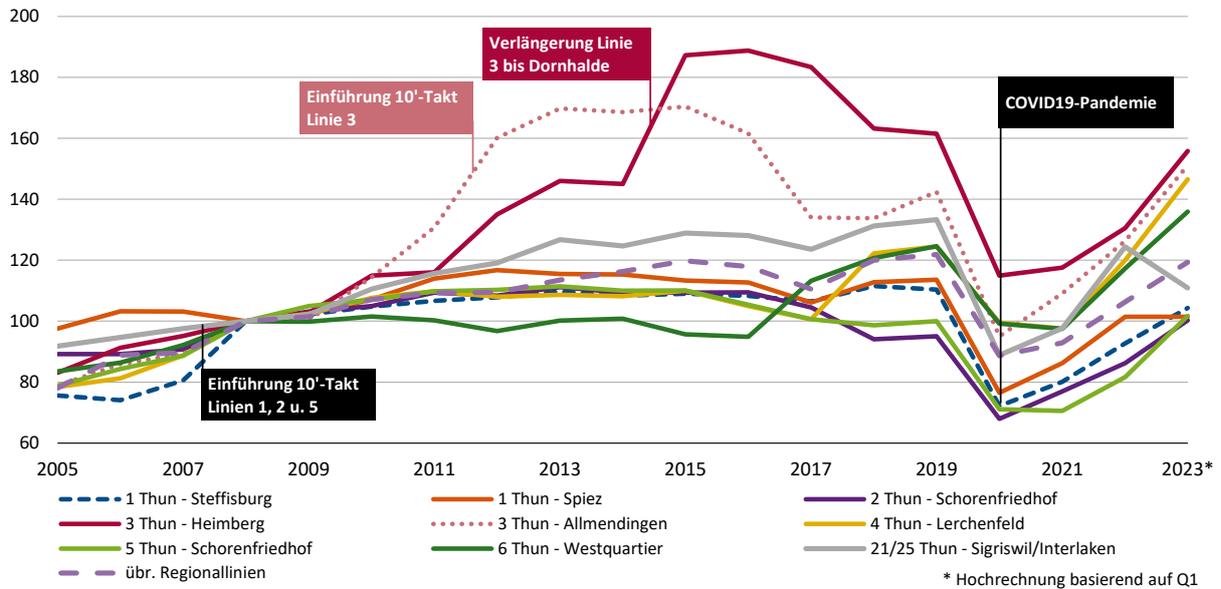
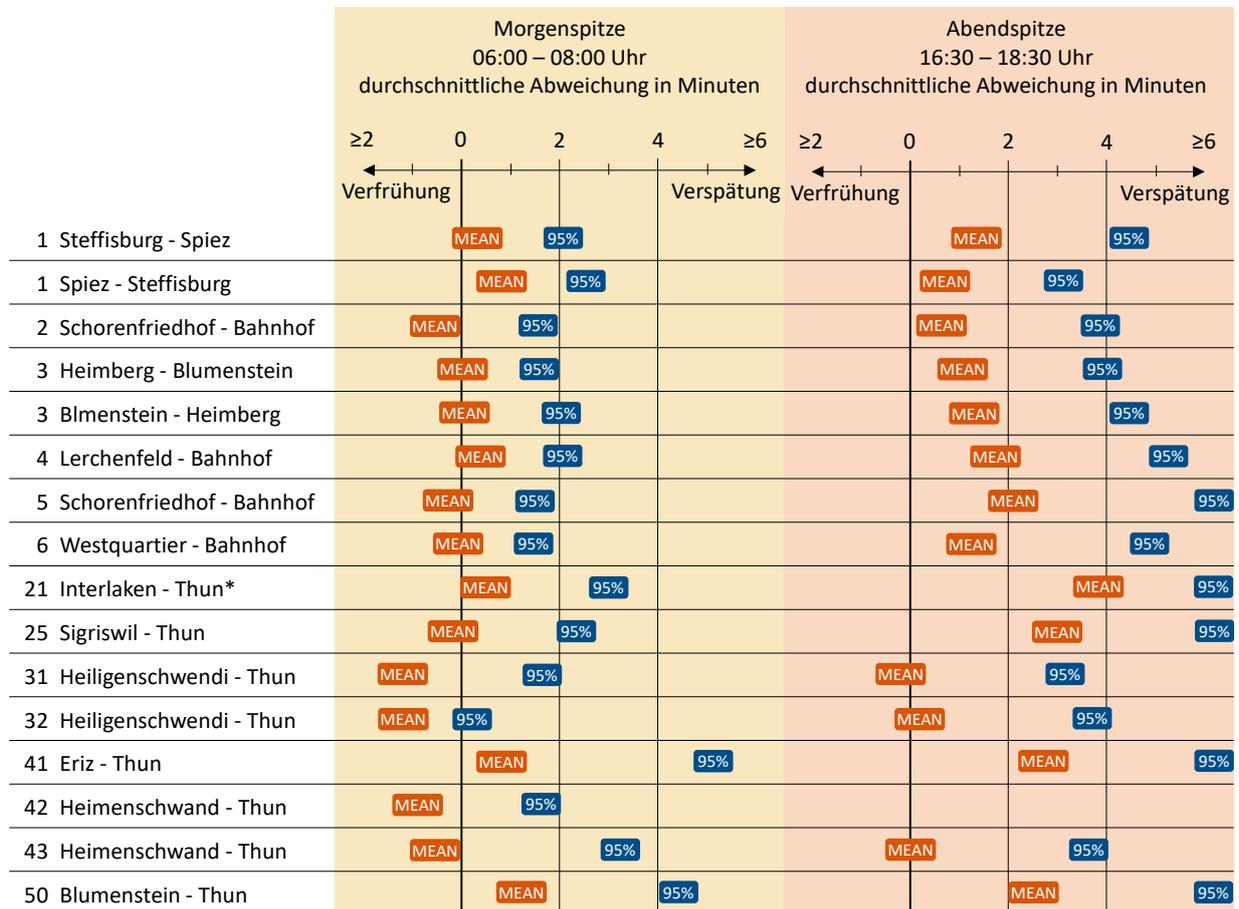


Abbildung 36 Jahresfahrgastzahlen der STI-Linien (indiziert), Datenquelle: STI Bus AG.

Das Thuner Strassennetz ist in den Hauptverkehrszeiten stark belastet, worunter die Pünktlichkeit der Busse ebenfalls leidet. Davon betroffen ist vorwiegend Streckenabschnitte in der Thun, wobei in den umliegenden Gemeinden (z.B. Spiez) ebenfalls Überlastungen mit Einfluss auf den Busverkehr auftreten können. Wie die Abbildung 37 zeigt, treffen zwar die meisten Busse in der Morgenspitze mit einer hohen Pünktlichkeit am Bahnhof Thun ein. Auf praktisch allen Stadtbuslinien liegt das 95%-Quantil bei max. zwei Minuten Verspätung. Bei den Regionalbuslinien besteht hingegen eine deutlich höhere Streuung. Die stark genutzte Linie 21 vom rechten Thunerseeufer trifft in der Morgenspitze zumindest im Durchschnitt recht pünktlich am Bahnhof Thun ein, im 95%-Quantil hingegen mit leicht überdurchschnittlicher Verspätung.

In der Abendspitze sind die durchschnittlichen Verspätungen durchwegs höher. Auf dem Stadtbusnetz variiert das 95%-Quantil zwischen gut drei Minuten (Linie 1: Spiez – Steffisburg) und über sieben Minuten (Linie 5: Schorenfriedhof – Bahnhof). Im Regionalverkehr gibt es ebenfalls grosse Unterschiede: Während die Linie 31 durchschnittlich vorzeitig am Bahnhof eintrifft, sind die Linien 21 und 25 stark verspätungsanfällig. Bei der Linie 21 liegt die Durchschnittsverspätung bei der Haltestelle Bälliz bei

knapp vier Minuten, das 95%-Quantil gar bei über 13 Minuten Verspätung. Die Linie 25 bewegt sich mit durchschnittlich drei Minuten bzw. elf Minuten Verspätung im 95%-Quantil bei Ankunft am Bahnhof in einer ähnlichen Grössenordnung. Die Pünktlichkeit des Busverkehrs vom rechten Seeufer fällt in der Abendspitze schlecht aus und schwankt stark.



* Aufgrund der Verspätungsanfälligkeit der Linie 21 sind die Ankunftszeiten am Bahnhof Thun verfälscht. Daher sind die Verspätungen an der Haltestelle «Thun, Bälliz» dargestellt. Dort liegen die Verspätungen in der Morgenspitze bei 27s (Mittelwert) bzw. 180s (95% Quantil). In der Abendspitze betragen sie 227s bzw. 785s. Bis zum Bahnhof Thun können maximal 100s aufgeholt werden.

Abbildung 37 Ankunftsverspätungen (Mittelwert und 95%-Quantil) am Bahnhof Thun ausgewählter STI-Buslinien in der Morgenspitze (6:00-8:00 Uhr) und Abendspitze (16:30-18:30 Uhr), Datenquelle: STI Bus AG.

Auch im Bahnverkehr ist die Nachfrageentwicklung der vergangenen Jahre stark von der COVID19-Pandemie geprägt (siehe Abbildung 38 und Abbildung 39). Im Regionalverkehr nahm die Nachfrage im Korridor Bern-Thun-Spiez-Kandertal bis 2018 stetig zu. Bereits im Jahr 2019 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.

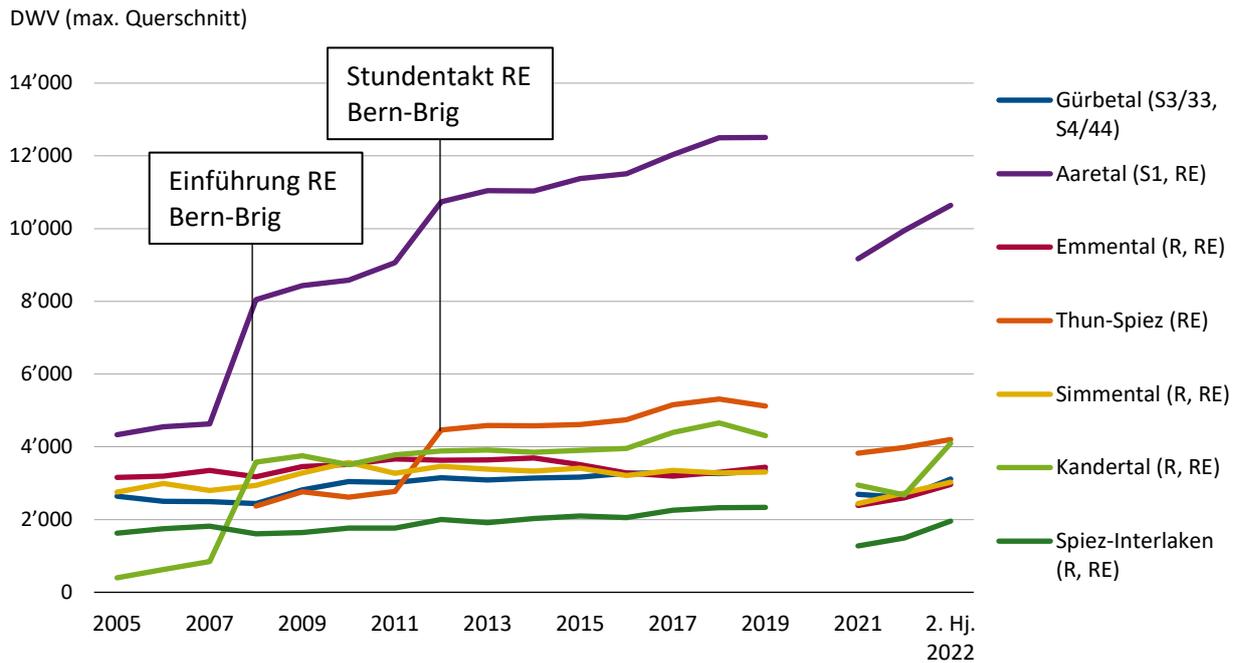


Abbildung 38 Nachfrageentwicklung Bahn-Regionalverkehr BLS 2005-2022 (exkl. 2020), 2022 als Halbjahreszahlen enthalten, Datenquelle: BLS AG (jeweils stärkste Querschnitte nahe am Bahnhof Thun)

Im gesamten Bahnverkehr (d.h. Fern- und Regionalverkehr zusammen) zeigt sich ein ähnliches Bild. Der Fernverkehr im Umfeld der Agglomeration Thun ist auch stark vom Freizeitverkehr geprägt und erholt sich daher 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 fällt die Erholung im Aaretal (-18%) langsamer aus.

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

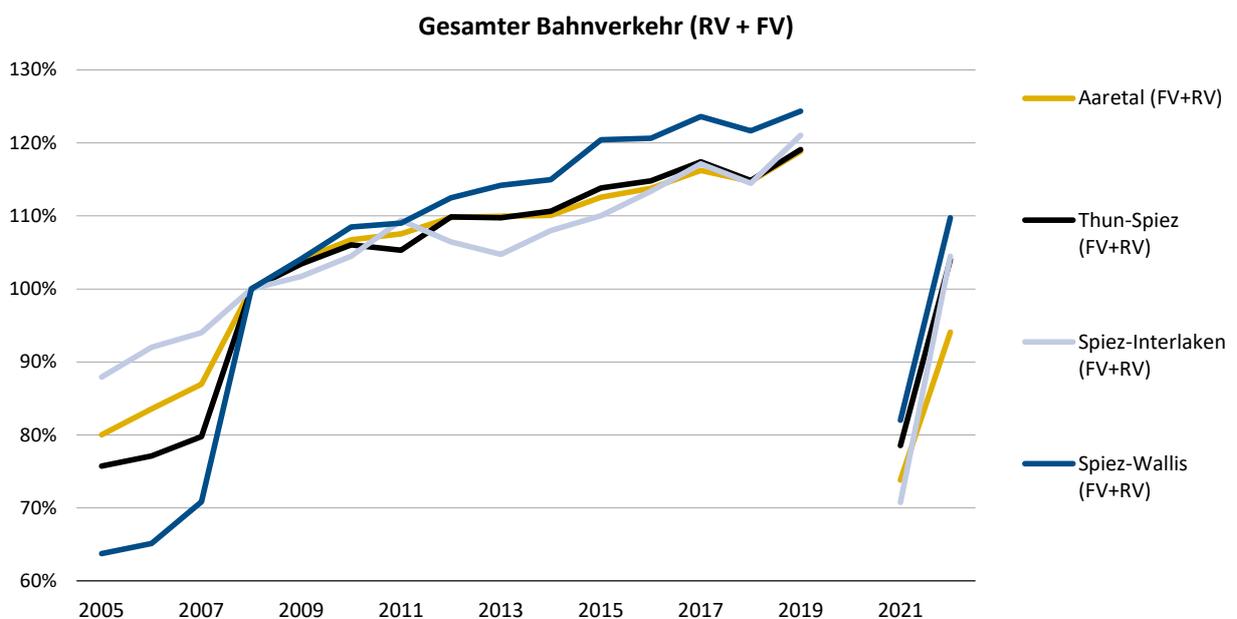


Abbildung 39 Nachfrageentwicklung Bahn-Gesamtverkehr (Fern- und Regionalverkehr, stärkste Abschnitte), Datenquelle: BLS AG/SBB AG (Anpassung Datenerhebungsmethodik im Jahr 2018).

Zukünftige Trends

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 Teilausbau⁵ 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).

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. Zudem wird die direkte Linienführung und Taktverdichtung der Hangbuslinie am rechten Thunerseeufers von Oberhofen nach Thun geprüft (siehe Kapitel 6.3). 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.

⁵ Im Rahmen des Ausbaus schritt 2035 wurde bislang der Teilausbau des LBT beschlossen, welcher zur Einführung des Halbstundentakts ausreicht. Voraussichtlich 2023 entscheidet das Parlament über einen allfälligen Vollausbau.

3.4.4 Motorisierter Individualverkehr

Fazit motorisierter Individualverkehr:

- Der MIV weist nach wie vor hohe Belastungen im städtischen Strassennetz auf. Die Belastungen zeigen sich nicht mehr nur in Spitzenzeiten, sondern auch dazwischen, insbesondere ab dem späteren Nachmittag und Abendspitze. Hier sind die Überlagerungseffekte von verschiedenen Verkehrszwecken am grössten. Die Alterung einer zunehmend MIV-affinen Bevölkerung ist ein wesentlicher Treiber dafür.
- Die verschiedenen Wirkungsanalysen seit Eröffnung des Bypass Thun zeigen, dass die wesentlichen Ziele der Gesamtverkehrsstudie aus dem Jahr 2003 erreicht werden (v.a. Innenstadtquerungen, Schwäbis-Quartier und Bernstrasse).
- Lokale Engpässe, vor allem auf der Hofstettenstrasse (und daraus resultierende Behinderungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs) bleiben jedoch vorhanden: Handlungsbedarf besteht vor allem hinsichtlich konsequenterem Verkehrsmanagement, inklusive Dosierung und Bus-Priorisierungen.
- Vor diesem Hintergrund wurden im Rahmen eines umfassenden Forumsprozesses mit den verschiedenen Akteuren mögliche Massnahmen diskutiert, um die Erreichbarkeit des rechten Thunerseeufers zu verbessern, ohne dass die Verkehrsentlastung der Innenstadt darunter leidet. Die umgesetzten Sofortmassnahmen zeigten zwar eine positive Wirkung, es konnten aber nicht alle Ziele vollständig erreicht werden. Deshalb wurde eine Verkehrsstudie erarbeitet zur langfristigen Erschliessung des rechten Thunerseeufers (Kapitel 4.2.3). Diese kommt zum Schluss, dass mit der sogenannten «Gesamtverkehrslösung», d.h. einem Massnahmenpaket von ÖV-Ausbau, Velonetzweiterung und Verkehrsmanagement die grössten Engpässe gelöst werden können. Ob die grossen Tunnelvarianten als Langfristoption planerisch vertieft werden sollen, wird zurzeit in Gesprächen zwischen Bund, Kanton und Standortgemeinden geprüft.
- Das Parkraumangebot ist in der Agglomeration Thun im Vergleich zu anderen städtischen Räumen relativ grosszügig und die Parkraumbewirtschaftung vergleichbar.
- Die neuesten Verkehrsperspektiven gehen im Vergleich zu früheren Prognosen von einem deutlich reduzierten Strassenverkehrswachstum bis 2050 aus. Gleichwohl zeigen die Verkehrsmodellgrundlagen, dass ohne steuernde Eingriffe und ohne grundlegende Verhaltensänderungen die Belastungen an diversen Knoten sowie Teilen der Innenstadt weiterhin hoch und insbesondere für den strassengebunden ÖV problematisch bleiben.

Situationsanalyse

Die Abbildung 40 (links) zeigt die institutionellen Kategorien des Strassennetzes der Region Thun gemäss kantonaler Strassennetzplanung. Im Rahmen des GVK der Stadt Thun (INFRAS / B+S, 2018) wurden die verkehrlichen Funktionen des städtischen Strassennetzes definiert (rechte Karte). Es wird namentlich zwischen einem Basisnetz mit Durchleitungsfunktion und einem Quartiernetz mit Erschliessungsfunktion unterschieden. Die möglichst starke Lenkung des Verkehrs auf die Achse Strättligen-, Pfandern-, West-, Burger-, General-Wille-Strasse am westlichen Stadtrand und weiter über den Bypass Thun Nord ist das Hauptziel dieser Netzkonzeption. Dadurch wird, zusammen mit dem Einbahnregime, die Innenstadt entlastet.

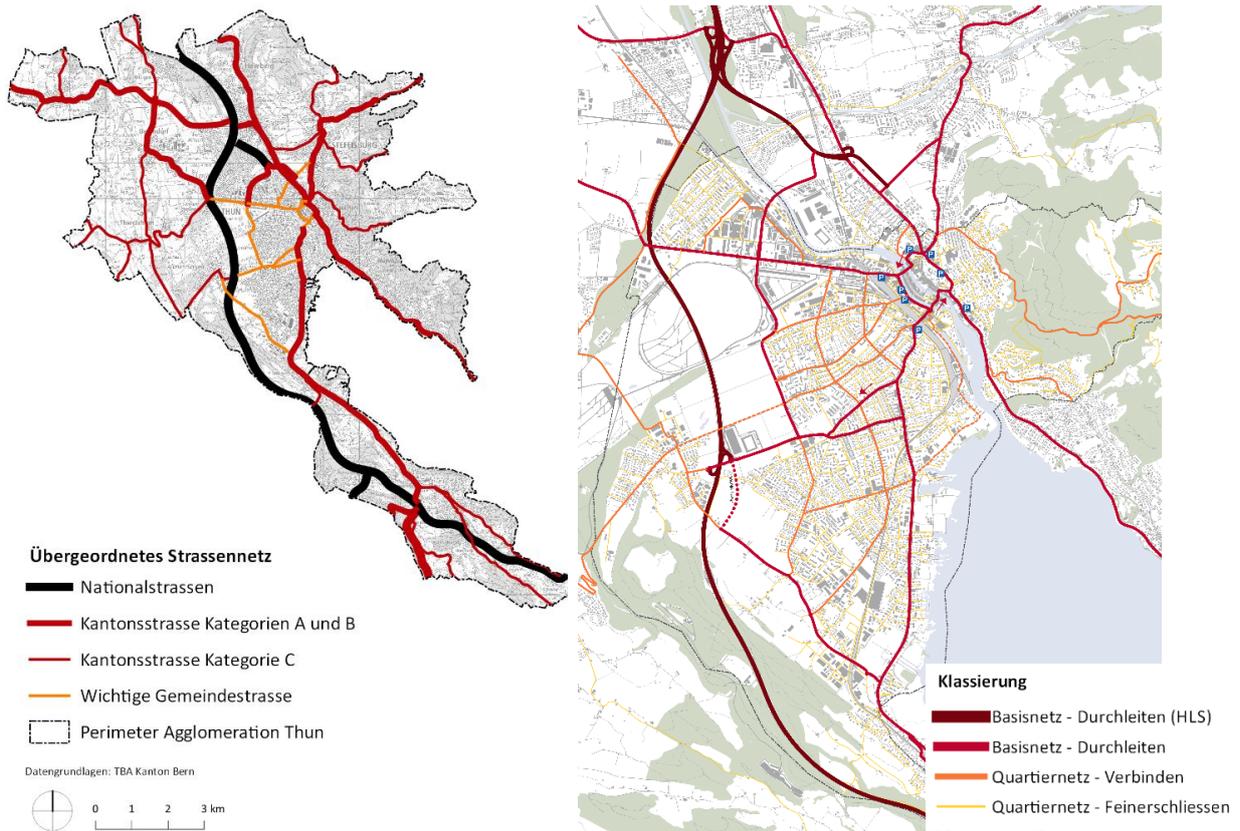


Abbildung 40 Übereordnetes Strassennetz (links) und Netzkonzept Strasse GVK Stadt Thun (rechts)
 Datenquelle: TBA Kanton Bern, INFRAS / B+S 2018

Für die Region Thun liegen nur wenige Zählstellen mit längeren Zeitreihen vor. Die Abbildung 41 zeigt die vorhandenen, permanenten Zählstellen mit aktuellen Daten. Beim Allmendtunnel auf der A6 in Thun liegen erstmals 2016 wieder neue Zahlen vor, wobei die Belastung, nach jahrelangem Wachstum, tiefer liegt. Es lassen sich jedoch kaum Aussagen machen, wie stark die Zahlen aus dem Jahr 2022 durch die COVID19-Pandemie noch beeinflusst sind. Auch auf Höhe Spiez verharret die Belastung seit 2018 auf ungefähr gleichbleibendem Niveau. Die beiden Zählstellen in Erlenbach im Simmental und Burgstein weisen bereits seit langem sehr gleichmässige Belastungen auf.

DWV (Fahrzeuge im Gesamtquerschnitt)

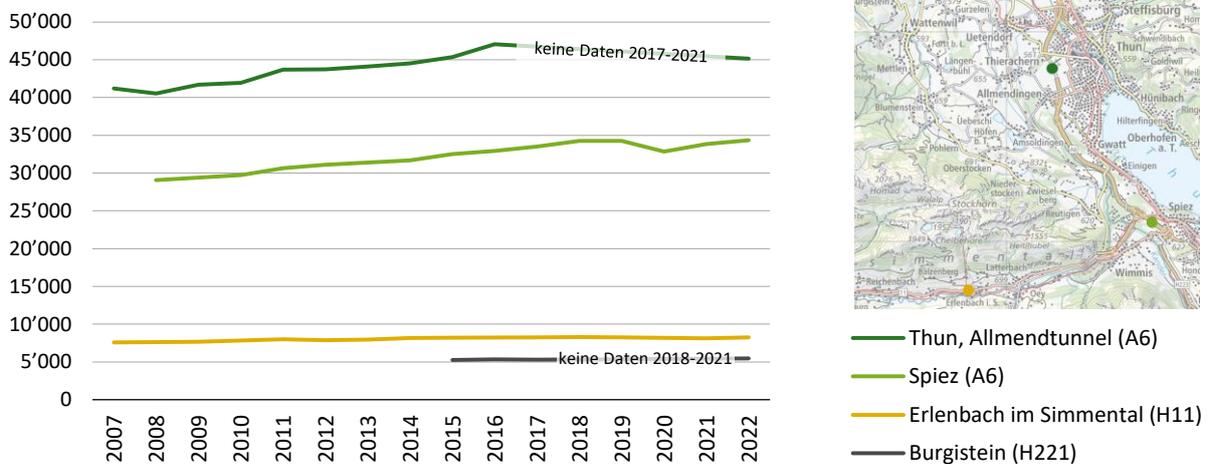


Abbildung 41 Entwicklung DWV (im Gesamtquerschnitt) ausgewählter Messstellen, Datenquelle: ASTRA, Karte: Swisstopo.

Vom Kanton Bern liegen aus den vergangenen Jahren verschiedene Erhebungen in der Region Thun vor. In Abbildung 42 sind diejenigen dargestellt, bei welchen bereits eine gewisse Anzahl an Datenpunkten vorliegen. In der Regel handelt es sich um temporäre Erhebungen, welche auf das ganze Jahr hochgerechnet werden. Demnach kann am rechten Ufer des Thunersees mit dem Engpass Hofstettenstrasse/Lauitor keine Zunahme mehr beobachtet werden. Dies deckt sich mit der Entwicklung der ehemaligen Zählstelle Gunten. Analog dazu bewegt sich auch das Verkehrsaufkommen auf der Gwattstrasse am linken Ufer auf konstantem Niveau. Einzig beim Autobahnzubringer in Heimberg ist eine zunehmende Tendenz beobachtbar.

DTV (Fahrzeuge im Gesamtquerschnitt)

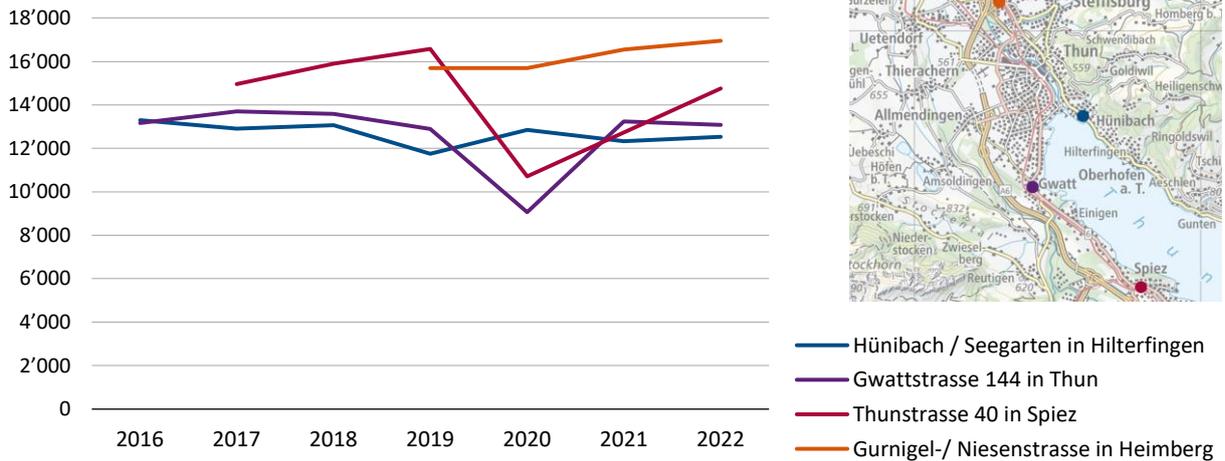


Abbildung 42 Entwicklung DTV (im Gesamtquerschnitt) ausgewählter kantonaler Messstellen, Datenquelle: TBA Kanton Bern, Karte: Swisstopo.

Verkehrsmonitoring Bypass/rechtes Seeufer

Nach der Inbetriebnahme des Bypasses Thun Nord (Ende 2017) und der Umsetzung verschiedener Begleitmassnahmen wie die Aufhebung oberirdischer Parkplätze in der Innenstadt (Ende 2018) sowie der Einführung des Einbahnregimes (2019) hat sich die Verkehrsabwicklung in der Agglomeration Thun massgebend und sehr grossräumig verändert.

Grundsätzlich konnte mit diesen Massnahmen die gewünschte Entlastung der Innenstadt und die Verlagerung auf den Bypass Thun Nord erreicht werden. Die Querschnittsbelastung (DTV) der beiden Innenstadtbrücken nahm von 31'800 Fahrzeugen vor Eröffnung des Bypasses auf 19'900 Fahrzeuge nach Einführung des Einbahnregimes ab.

Keine Verbesserung wurde jedoch bei der Verkehrssituation auf der Hofstettenstrasse erreicht. Insbesondere die Gemeinden am rechten Thunerseeufer stören sich an den Umwegfahrten durch das Einbahnregime und fordern dessen Aufhebung. Im Rahmen eines Forumsprozesses wurde mit den verschiedenen Akteuren mögliche Massnahmen diskutiert, um die Verkehrssituation beim Lauitor zu verbessern, ohne dass die Verkehrsbelastung der Innenstadt darunter leidet. Daraus abgeleitet wurde ein kurzfristiges Paket an Sofortmassnahmen, welche von Januar 2021 bis Mai 2022 täglich zwischen 15 und 18 Uhr umgesetzt und einer Wirkungskontrolle unterzogen wurden. Es beinhaltete:

- Verkehrsdienst am Lauitor- und Schlossbergkreisel zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit
- Zeitlich begrenztes Tempo 30 zwischen Oberhofen und Lauitor
- Zeitlich begrenzte dynamische Fahrbahnhaltestellen an vier ausgewählten Bushaltestellen mittels Ampel
- Dynamische Infoanzeige im Westen des Thunersees zur Vermeidung von Ausweichverkehr auf die rechte Seeseite

Das Monitoring zeigte zwar eine positive Wirkung, es konnten aber nicht alle Ziele vollständig erreicht werden. Folgende zwei Kriterien wurden als Ziele formuliert:

- Mittlere Reisezeit in der Spitzenstunde: Die Sofortmassnahmen sind erfolgreich und ausreichend wirksam, wenn die mittlere Reisezeit zwischen Bächimatt und Lauitor in der Spitzenstunde 141 Sekunden oder weniger beträgt.
- Anteil grosser Reisezeiten (10-Minutenwerte): Die Sofortmassnahmen sind erfolgreich und ausreichend wirksam, wenn die Reisezeit von 5 Minuten zwischen Bächimatt und Lauitor in 2% oder weniger aller Fälle überschritten wird.

Die Vergleichswerte wurden 2018 erhoben als der Bypass bereits in Betrieb war, jedoch das Einbahnregime noch nicht umgesetzt war. Im Mai 2022 wurden Messungen durchgeführt, welche die Wirksamkeit der Sofortmassnahmen überprüfte.

Die mittlere Reisezeit in der Spitzenstunde lag dabei bei 146 Sekunden, damit wurde das Ziel knapp verfehlt. Dennoch lag die Reisezeit deutlich tiefer als im Zustand ohne Sofortmassnahmen. Bei einer Erhebung anfangs 2020 lag die durchschnittliche Reisezeit bei 189 Sekunden. Die Ereignisse mit grossen Reisezeiten (>300 Sekunden) haben ggü. 2020 zwar ebenfalls abgenommen, aber lagen dennoch über den Zielwerten von 2018. Da die Ziele zwar nicht erreicht wurden, die Massnahmen aber dennoch eine positive Wirkung hatten, ist vorgesehen, einen Teil der Massnahmen im Rahmen des geplanten Verkehrsmanagements (Konzept in Bearbeitung) definitiv umzusetzen.

Darüber hinaus hat die Stadt Thun im November 2022 einen Vorschlag zur Verbesserung der Situation mit einer teilweisen Aufhebung des Einbahnregimes gemacht, welcher von den betroffenen Gemeinden unterstützt wird. Vorgesehen ist die versuchsweise Teilaufhebung des Einbahnregimes auf der westlichen Aarequerung (Allmend- und Kuhbrücke) sowie eine Optimierung des Lauitorkreisels.

Ebenso wurde eine Verkehrsstudie zur Prüfung längerfristiger Lösungen erarbeitet (Infras et al. 2023). Dabei wurden u.a. auch die seit längerem diskutierten Infrastrukturlösungen «Aarequerung Süd» und «Hübelitunnel» nochmals auf ihre Machbarkeit und Zweckmässigkeit geprüft (siehe Exkurs dazu in Kapitel 6.3.2).

	DTV 2014	DTV 2018 mit Bypass ohne FLAMA	DTV 2019 mit Bypass mit FLAMA	DTV 2020 mit Bypass mit FLAMA	DTV 2025 Verkehrsmodell 2007 (mit Bypass+ FLAMA)	DTV-Ziel Gesamtver- kehrsstudie 2002
1 Bernstrasse	27'400	19'600	18'600		21'800	20'000 ✓
2 Bälliz-Kuhbrücke	16'500	14'700	10'100		13'100	10'000 ✓
3 Bahnhofbrücke-Bälliz	15'300	13'900	9'800		12'300	10'000 ✓
4 Burgstrasse	16'600	13'900	16'300		21'200	20'000 ✓
5 Hofstettenstrasse	19'800	18'800	16'200	14'400	15'600	18'000 ✓

	DTV 2014	DTV 2018 mit Bypass ohne FLAMA	DTV 2019 mit Bypass mit FLAMA	DTV 2025 Verkehrsmodell 2007 (mit Bypass+ FLAMA)	Fazit
1 Zugstrasse	11'000	9'800	9'700	11'300	leichte Entlastung
2 Stockhornstrasse	10'400	10'700	12'100	18'400	geringere Zusatzbelastung
3 Thunstrasse	11'000	9'400	8'700	5'600	geringere Entlastung
4 Schwäbisstrasse	13'100	6'800	8'300	9'500	stärkere Entlastung

Schwachstellenanalyse VM Region Thun

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des aktualisierten Verkehrsmanagement-Konzept (LP Ingenieure/B+S 2023) wurde in einem ersten Schritt eine Schwachstellenanalyse durchgeführt.

Als Grundlage dienten u.a. HERE-Geschwindigkeitsdaten, mit welchen Streckenabschnitte mit hohen Reisezeitverlusten (siehe Abbildung 43) in der Abendspitze identifiziert wurden. Demnach sind insbesondere folgende **Streckenabschnitte** überlastet:

- ▶ Maulbeerplatz – Bahnhofbrücke – Freienhofgasse
- ▶ Aarestrasse – Maulbeerplatz
- ▶ Frutigenstrasse – Maulbeerplatz
- ▶ Hofstettenstrasse – Lauitor – Berntor
- ▶ Thunstrasse – Ziegeleikreisel
- ▶ Bernstrasse – Kreisel Zugbrücke (aus beiden Richtungen)
- ▶ Gurnigelstrasse – Autobahnanschluss Thun Nord (aus beiden Richtungen)
- ▶ Zufahrten Kreisel Allmendingen
- ▶ Weststrasse Allmendingen – Anschluss Thun Süd
- ▶ Talackerstrasse – Knoten Frutigen

Zusammengefasst bestehen die grössten Schwachstellen im direkten Umfeld der Innenstadt (Hofstettenstrasse, Maulbeerplatz) sowie auf dem untergeordneten Strassennetz bei den Nationalstrassenanschlüssen Thun Nord und Thun Süd. Darüber hinaus sind auch die Haupteinfallachsen wie die Frutigen- oder Bernstrasse überlastet.

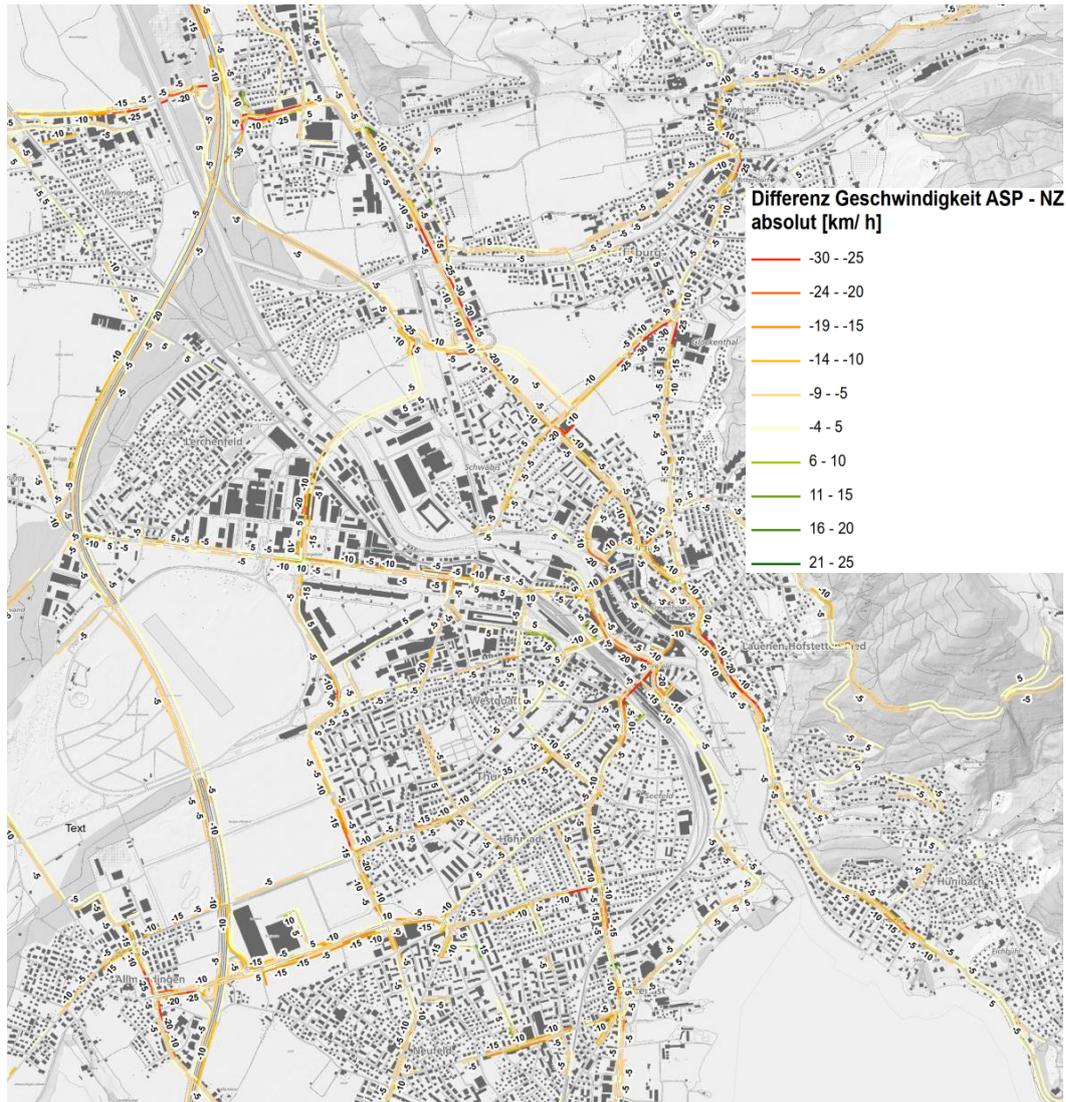


Abbildung 43 MIV Reisezeitverluste ASP (17-18 Uhr) ggü. Abendstunden (20-22 Uhr)
Quelle: VM Region Thun: Schwachstellenanalyse (LP Ingenieure/B+S 2023)

Ergänzend zu den Streckenabschnitten wurde die Leistungsfähigkeit der **Knoten** untersucht (Abbildung 44 mit Nummerierung der Knoten):

In der Morgenspitzenstunde 2019 weisen folgende Knoten ungenügende Leistungsfähigkeit auf:

- Nr. 1, T-Knoten Thunstrasse / Zelgstrasse
- Nr. 10, Kreisel Bernstrasse / Zubringer A6
- Nr. 15, Kreisel Lauitor

In der Abendspitzenstunde 2019 weisen folgende Knoten ungenügende Leistungsfähigkeit auf

- Nr. 1, T-Knoten Thunstrasse / Zelgstrasse
- Nr. 4, Kristallkreises Gurnigelstrasse / Blümlisalpstrasse
- Nr. 8, Ziegeleikreisel Steffisburg
- Nr. 10, Kreisel Bernstrasse / Zubringer A6
- Nr. 15, Kreisel Lauitor
- Nr. 19, LSA-geregelter Knoten Allmendstrasse / General-Wille-Strasse

- Nr. 21, Kreisel Tempelstrasse / Kreuzstrasse /Allmendingenstrasse
- Nr. 22, Kreisel Kreuzstrasse / Weststrasse / Im Dorf / Pfandernstrasse
- Nr. 23, Kreisel Weststrasse / Zubringer A6 Richtung Lattigen
- Nr. 24, Kreisel Weststrasse / Zubringer A6 Richtung Bern
- Nr. 25, LSA-geregelter Knoten Weststrasse / Burgerstrasse
- Nr. 27, LSA-geregelter Knoten Frutigenstrasse / Schadaustrasse
- Nr. 29, T-Knoten Gwattstrasse / Strättligenstrasse

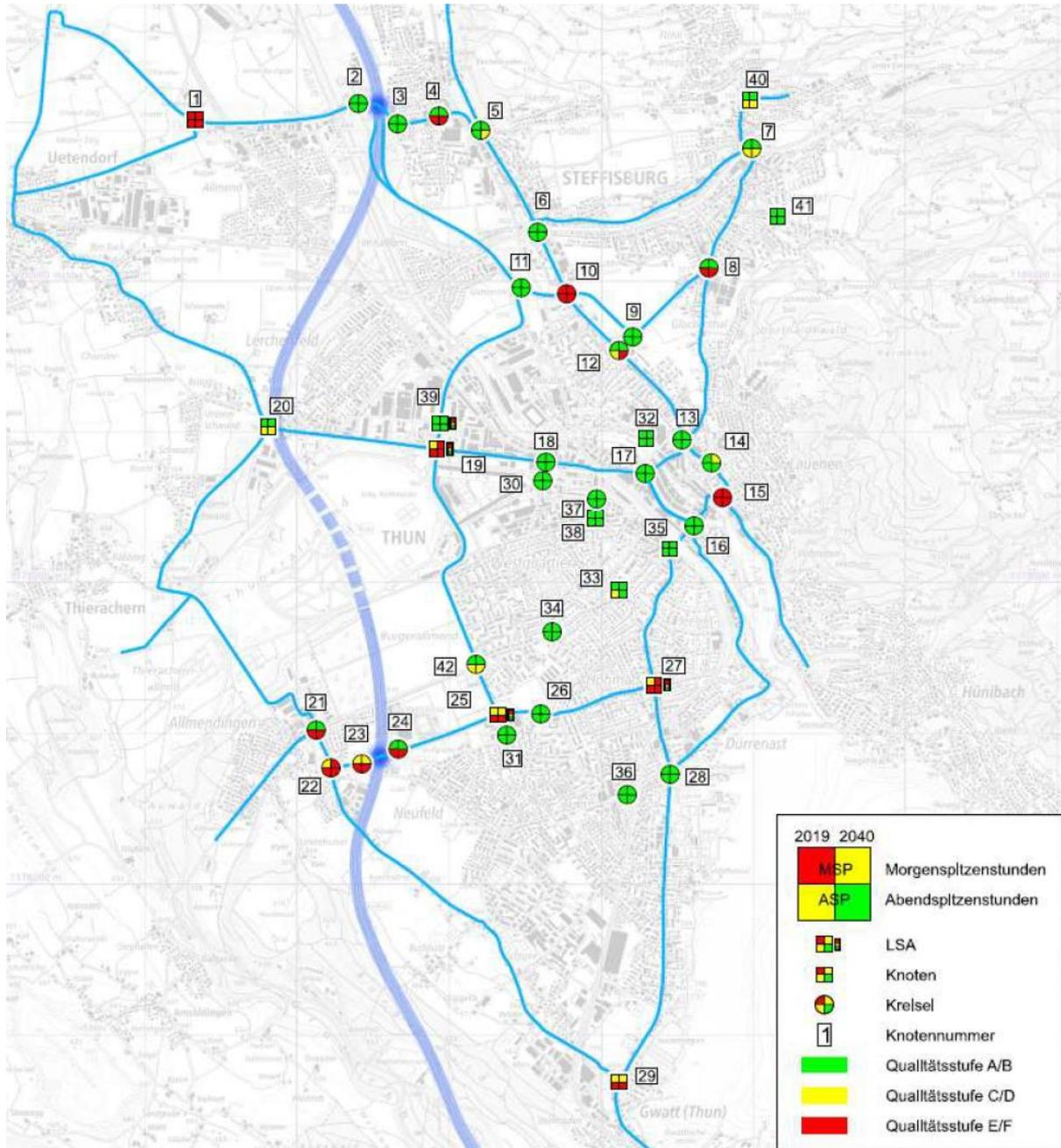


Abbildung 44 Verkehrsqualität Knoten MSP und ASP 2019 und 2040
Quelle: VM Region Thun: Schwachstellenanalyse (LP Ingenieure/B+S 2023)

Parkierung

Nach der Eröffnung des Schlossparkings (2018) und City-Süd (2016) hat die Stadt Thun den Parkhausring vollendet (siehe Abbildung 45) und zusammen mit der Einführung des Parkleitsystems die Voraussetzung geschaffen, dass das Parkraumkonzept aus dem Jahr 2012 umgesetzt werden konnte. Damit wurden rund 240 oberirdische Parkplätze im Innenstadtbereich aufgelöst. Handlungsbedarf besteht jedoch weiterhin bezüglich Ausstattung öffentlicher Parkräume mit Ladestation für E-Mobilität, bezüglich Parkraums von Reisebussen und Fernbussen sowie zentralisierten Parkierungsangeboten in den Quartieren.

In den anderen Agglomerationsgemeinden ist zumindest in den Kernzonen ebenfalls eine Parkraumbewirtschaftung üblich. In Spiez wird bis Sommer 2024 die Ortsdurchfahrt saniert und umgestaltet (AP1-Massnahme). Dabei wird auch die Anzahl Parkplätze reduziert und neu angeordnet.

Insgesamt ist in der Agglomeration Thun, aufgrund genügendem Parkraumbangebot sowie im Städtevergleich eher moderaten Preisen, der lenkende Einfluss zur Verlagerung des MIV auf ÖV oder Langsamverkehr als begrenzt zu beurteilen.

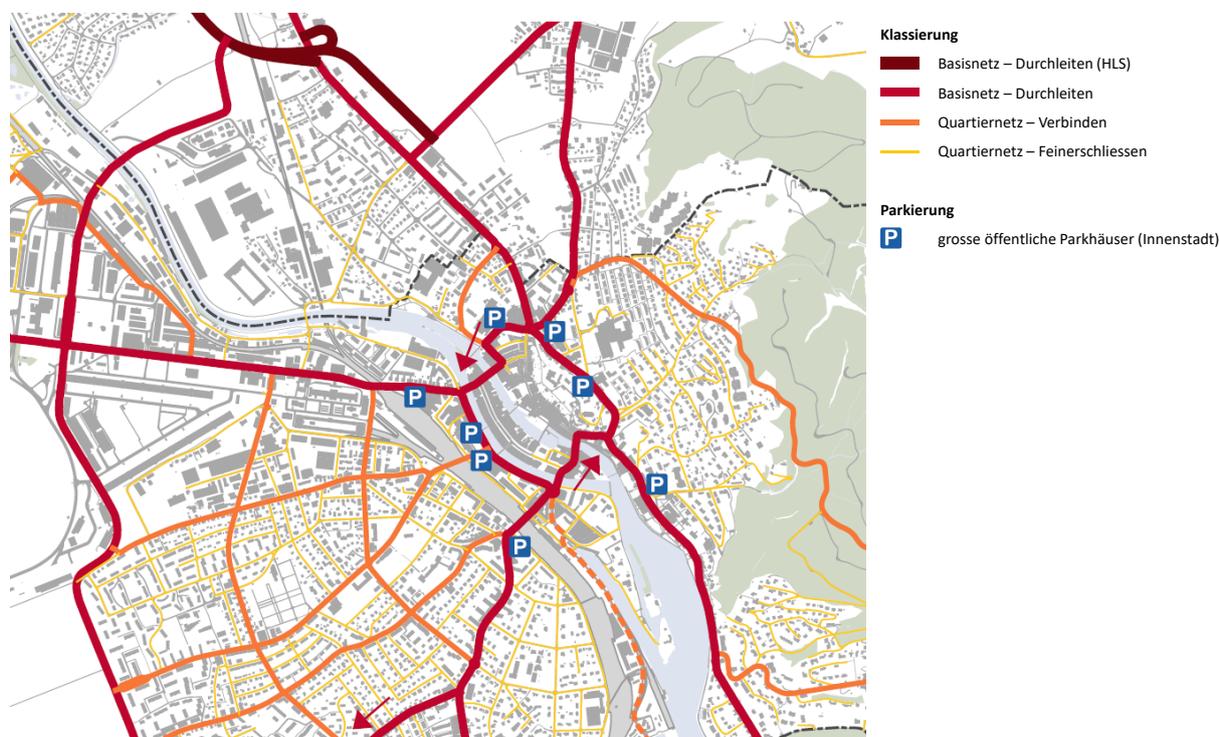


Abbildung 45 Netzkonzept Motorisierter Individualverkehr, Quelle: GVK Stadt Thun.

Zukünftige Trends

Wie bereits im Kapitel 3.4.2 beschrieben, gehen die nationalen und kantonalen Prognosen nur noch von einem leichten Wachstum oder gar einem Rückgang beim MIV bis 2040 aus. Die Abbildung 46 stellt die Prognose des kantonalen Modells dar. Ohne stärker steuernde Eingriffe und ohne grundlegende Verhaltensänderungen bleiben die Belastungen an diversen Knoten sowie Teilen der Innenstadt weiterhin hoch und insbesondere für den strassengebunden ÖV problematisch. Der Bypass verfügt mit einer DWV-Belastung von 12'600 Fahrzeugen hingegen noch Restkapazitäten. Entsprechend sind die Anstrengungen zur Verlagerung auf das Durchleitungsnetz weiter voranzutreiben. Dazu ist vor allem das Verkehrsmanagement weiter auszubauen.

In Abbildung 47 ist zudem die prognostizierte Auslastung des Strassennetzes in der Abendspitze dargestellt. Auch dort bleibt der Handlungsbedarf mit der heutigen Situation vergleichbar. Modellbedingt können keine Rückstaus (z.B. Hofstettenstrasse stadteinwärts) abgebildet werden, deren Ursache sich an einem anderen Ort (z.B. Knoten Lauitor) befindet.

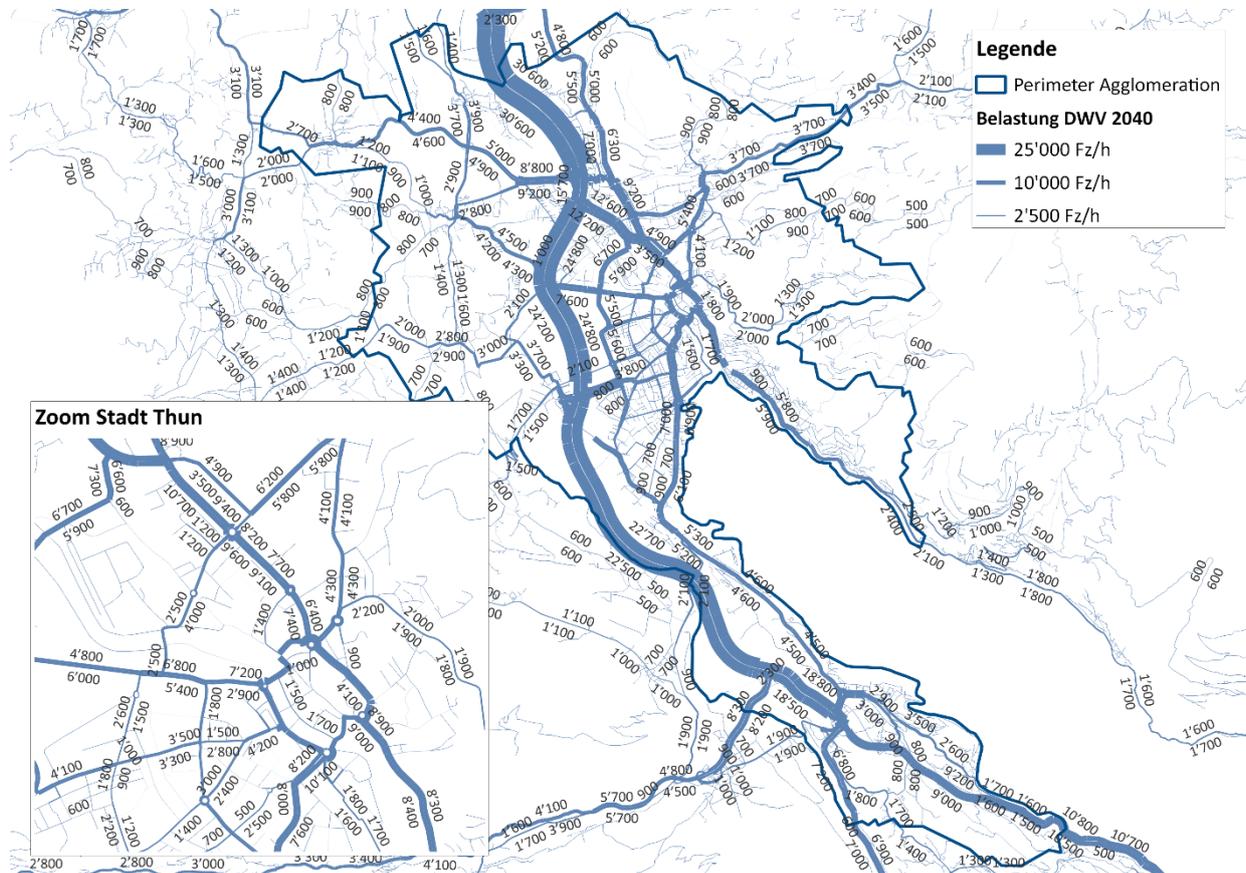


Abbildung 46 Belastungsplot (DWV 2040 mit Szenario Moderat)
Datenquelle: GVM Kanton Bern.

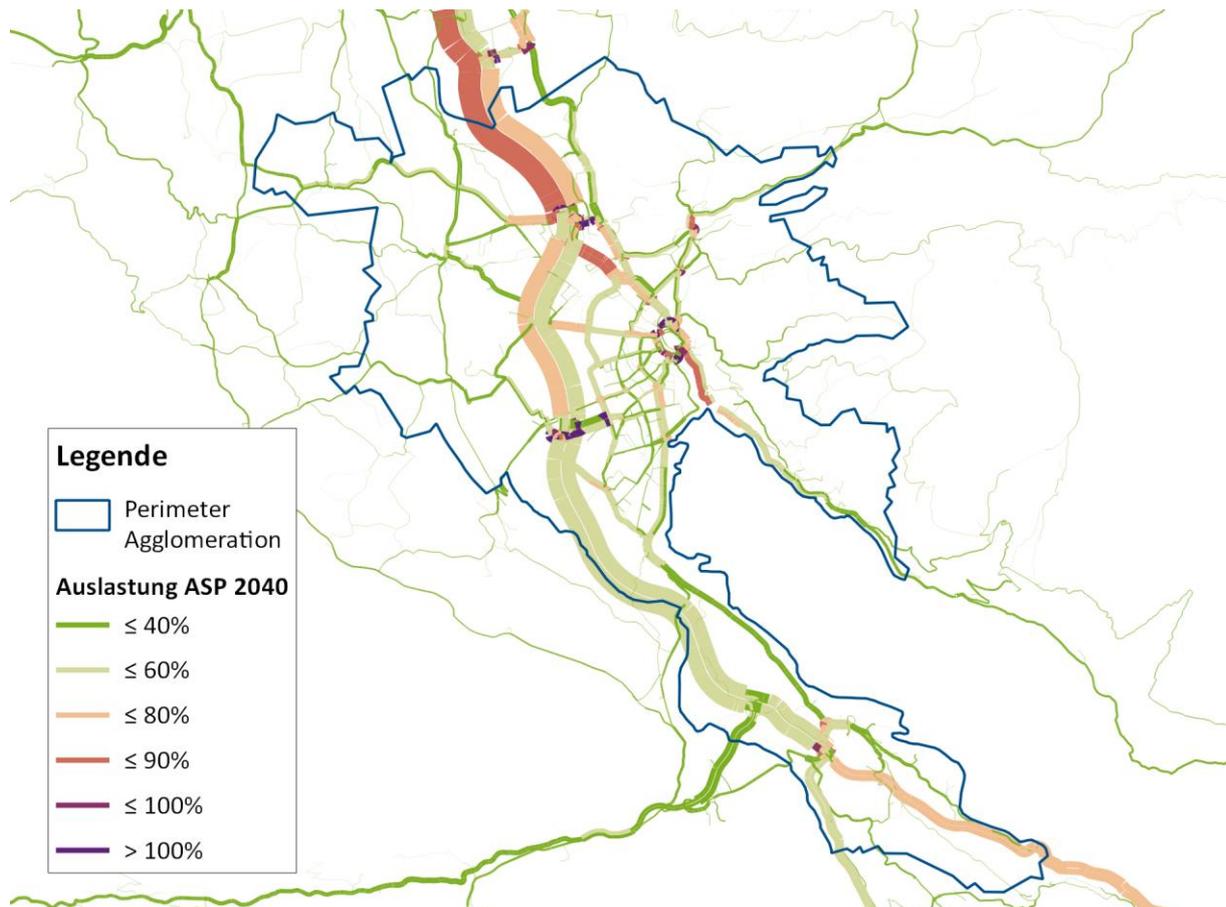


Abbildung 47 Auslastungsplot (ASP 2040 mit Szenario Moderat)
Datenquelle: GVM Kanton Bern.

Im kantonalen Strassennetzplan 2022-2037 sind verschiedene Massnahmen auf dem Strassennetz in der Agglomeration Thun und deren Umgebung vorgesehen. Die Achse Riggisberg-Seftigen-Thun-Schalenberg (183/221/229.4) soll von der Kategorie B zur Kategorie A aufklassiert werden, womit die Achse zum sogenannten «Ergänzungsnetz des Bundes»⁶ 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.

3.4.5 Veloverkehr

Fazit Veloverkehr:

- Beim regionalen Alltagsnetz besteht besonders in der Stadt Thun, aber teilweise auch auf dem Kantonsstrassennetz ausserhalb der Stadt, Handlungsbedarf, aufgrund vieler Netzwidestände und fehlender, baulich mangelhafter oder zu schmaler Radstreifen (v.a. auf kommunalem Netz).
- In der Stadt Thun sind neben der Verbreiterung von Radstreifen die Durchgängigkeit der Velorouten deutlich zu verbessern. Zudem sind die verbleibenden unfallgefährdeten Kreisel zu optimieren und das Abstellplatzangebot zu verbessern (insbesondere im Bahnhofsumgebung).
- Das Freizeitnetz (Veloland gemäss SchweizMobil) ist attraktiv, besonders im Aare- und Gürbetal. Es verfügt jedoch über Netzlücken in seenahen Gebieten und entlang der Aare.

⁶ nicht zu verwechseln mit der Nationalstrasse, 3. Kategorie, wie beispielsweise die Achse Spiez – Kandersteg.

- Trotz der kurzen Wege erfolgt ein übermässiger Teil der Fahrten unter 5 km mit dem MIV. Um diese Fahrten auf das Velo zu verlagern, sind die Strassenräume aufzuwerten und die Qualität der Veloalltagsrouten zu verbessern.

Situationsanalyse

Die Agglomeration Thun bietet für den Veloverkehr ideale Voraussetzungen. Die Topografie ist mehrheitlich flach und die zurückzulegenden Wege liegen in der Regel innerhalb der idealen Velodistanz von unter 5 km. Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr lag 2005 im schweizerischen Vergleich noch relativ hoch, hat jedoch in den letzten Jahren – entgegen der Entwicklung in anderen städtischen Regionen – abgenommen (vgl. weiter oben). Dabei spielen die Verkehrssicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden eine entscheidende Rolle. Die Sicherheit ist aufgrund von Netzlücken, gefährlichen Kreiseln, zu engen Radstreifen und anderen Widerständen nicht ausreichend gewährleistet. Die Region hat die Planung des regionalen Alltagsnetzes für die Agglomeration Thun erarbeitet (Kontextplan 2019). Heute sind gemäss Situationsanalyse vor allem die geübten, sicheren Alltagsvelofahrenden unterwegs, die mit der bisherigen Infrastruktur meist zurechtkommen. Es ist bislang noch zu wenig gelungen, breitere Bevölkerungskreise fürs regelmässige Velofahren im Alltag zu gewinnen. Die Unfallauswertungen im Thun zeigen, dass Velofahren vor allem an geraden Strecken bei T50 (d.h. häufig Hauptstrassen innerorts) und Kreisverkehrsplätzen gefährlich ist. Aber auch bei geringerem MIV-Aufkommen können Verbesserungen notwendig sein (namentlich auf Schulwegen).

Das Velonetz innerhalb der Stadt Thun ist von vielen normwidrig schmalen Radstreifen unter einem Meter und sonstigen Qualitätsmängeln geprägt. Radstreifen sollen normalerweise 1.50 m breit sein. Auch die Durchgängigkeit des städtischen Velonetzes ist stark beeinträchtigt. Beispielsweise stellt die Bahn eine bedeutende Barriere dar und die Bahnunterführungen sind teilweise ungenügend ausgestattet. Die besonders relevanten Netzlücken oder Abschnitte mit grossen Qualitätsmängeln im regionalen Velonetz sind nachfolgend aufgelistet (die Umsetzung der dazu bereits bestehenden AP 1-4 Massnahmen ist teilweise verzögert, siehe Kapitel Stand Umsetzung). Diese Liste ist nicht abschliessend. Einen umfassenden Überblick gibt das Kapitel Handlungsbedarf:

- Bahnhof – Selve – Schwäbis (A-Massnahme AP 1, teilweise in Umsetzung).
- Verbindung Schwäbis – Kleine Allmend via Regiebrücke (B-Massnahme AP4).
- Verbindungen Lerchenfeldquartier Richtung Selve (A-Massnahme AP 2) bzw. zur Allmendstrasse (A-Massnahme AP 2).
- Aarequerung Schadau (A-Massnahme AP 1).
- Bahnunterführungen (Frutigenstrasse A-Massnahme AP 1, Mittlere Strasse A-Massnahme AP 2).

Bei den Velorouten von ausserhalb der Agglomeration in die Stadt Thun und zwischen den Agglomerationsgemeinden gibt es grosse Unterschiede. Insgesamt von hoher Qualität und rege genutzt sind die Freizeitrouten von SchweizMobil. Für den Veloalltagsverkehr liegen diese aber teilweise abseits der direkten Strassenachsen (z.B. zwischen Spiez und Thun). Bei den Veloalltagsrouten gibt es auch in den Agglomerationsgemeinden noch diverse Qualitätsmängel. Dies betrifft insbesondere auch einige Ortsdurchfahrten (z.B. Steffisburg - Oberdorf). In Uetendorf und Spiez wird die Situation im Rahmen der laufenden (Spiez) und geplanten BGKs (Uetendorf) verbessert. Im Norden der Agglomeration fehlen schnelle und durchgängige tangentielle Routen zwischen Heimberg und Uttigen (Anbindung an S-Bahn-Strecke) sowie zwischen Steffisburg – Heimberg – Uetendorf – Seftigen. Zu letzterem sind jedoch Massnahmen gemäss AP4 beschlossen. Verbleibende Schwachstellen liegen im Raum Spiez, namentlich zwischen Spiez und Faulensee sowie zwischen Steffisburg und Thun.

Auch bei den Veloabstellplätzen besteht teilweise Handlungsbedarf. Der dringende Ausbau der Velostation im Bahnhof Thun verzögert sich wegen den offenen Planungen zu den neuen Bushöfen. Die Abstell-situation an den Bahnhöfen der weiteren Gemeinden ist im Allgemeinen genügend, punktuell besteht aber auch hier Ausbaubedarf.

Neben dem regionalen Alltagsnetz hat der Kanton Bern zusammen mit der Region Korridore für die Prüfung von Vorrangrouten festgesetzt (vgl. Sachplan Veloverkehr). Diese Korridore bilden die nachfragestärksten regionalen Verbindungen ab. In einem nächsten Schritt wurde die Machbarkeit der Vorrangrouten zwischen Thun und Münsingen untersucht (Transitec 2023). Die entsprechenden Ergebnisse fließen in die Teilstrategie Velo sowie die Massnahmen des vorliegenden AP5 ein.

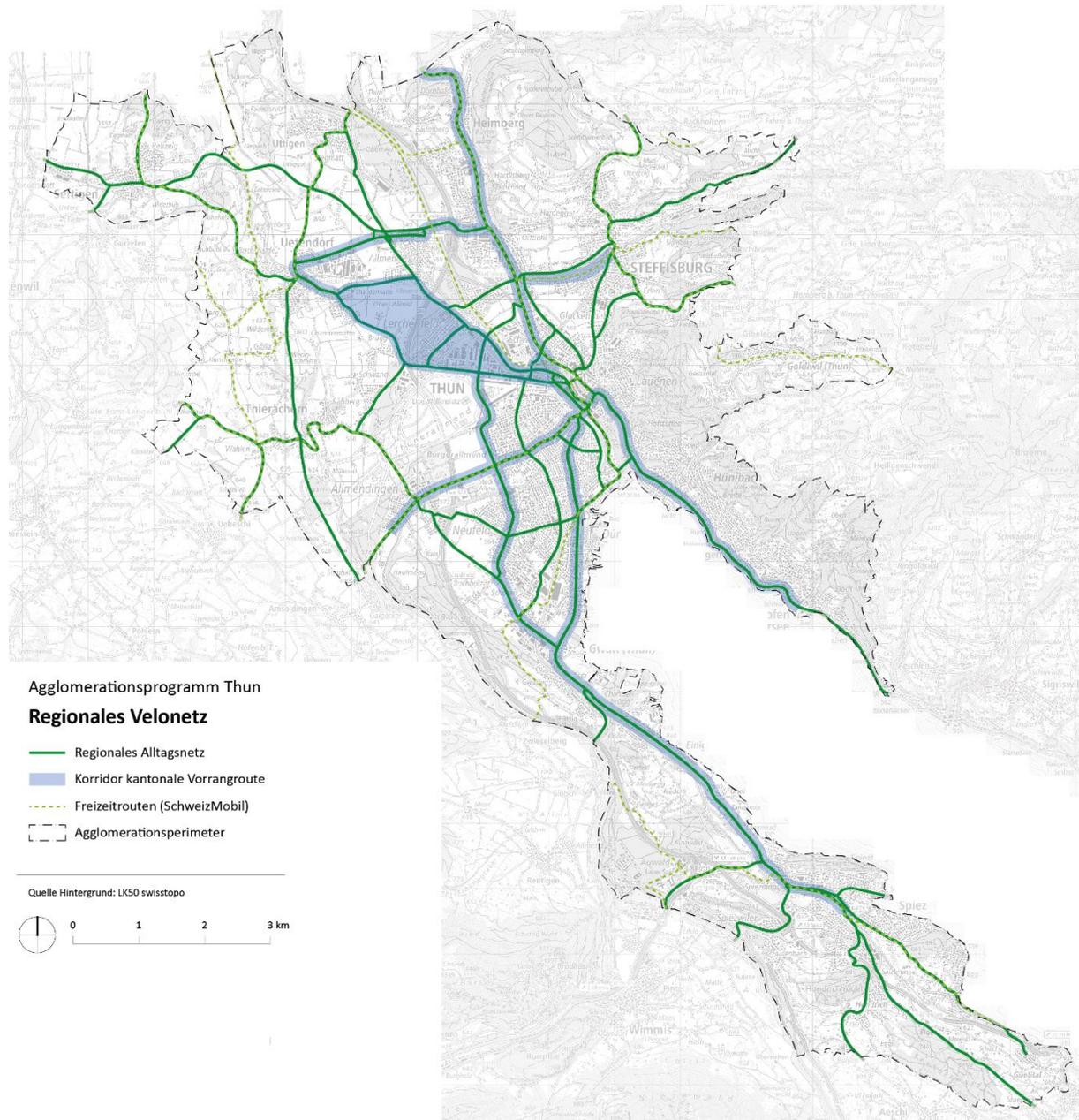


Abbildung 48 Netzkonzept Regionales Alltagsnetz und Korridore zur Prüfung von kantonalen Vorrangrouten
Datenquelle: Kontextplan 2020; Kant. Sachplan Velo (Anpassung 27.5.2020)

Zukünftige Trends

Den wichtigsten Trend beim Velofahren stellen die E-Bikes dar. Zurzeit ist rund jedes zweite verkaufte Velo ein E-Bike. Dadurch ergeben sich sowohl Chancen als auch neuer Handlungsbedarf. Die Chancen liegen einerseits in der Ausdehnung der leistbaren Distanzen 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 auf absehbare Zeit nicht 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 Haupttroutennetzes mit Mindestspurbreiten von 1.5 m (gemäss Netzkonzept Velo des städtischen GVK) sowie die Optimierung der unfallträchtigen Kreiserverkehre.

3.4.6 Fussverkehr

Fazit Fussverkehr:

- In einigen Ortschaften konnten durch Strassengestaltungsmassnahmen Verkehrsflüsse verlangsamt und damit Sicherheit und Aufenthaltsqualitäten für den Fussverkehr verbessert werden.
- Gleichwohl bestehen beim Fussverkehr noch vielerorts Netzlücken und einige Wohngebiete sowie Schulumfelder sind zu wenig verkehrsberuhigt.
- Für weitere Verbesserungen im Fussverkehr sind vor allem die Gemeinden gefordert, im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevisionen kommunale Richtpläne Fussverkehr zu erstellen und Massnahmen abzuleiten.
- Fussverkehrsmassnahmen mit hoher Relevanz für die Agglomeration sind vor allem mit grösseren Entwicklungsvorhaben verbunden (z.B. ESP Bahnhof Thun, ESP Thun Nord, Gebietsplanung Lachen oder Zentrumsplanung Spiez), liegen im Innenstadtbereich von Thun oder im Zusammenhang mit Aufwertung von Naherholungslandschaften (insbesondere Uferwege entlang linkem und rechtem Thunerseeufer).

Situationsanalyse

Für den Fussverkehr sind die Voraussetzungen in der Agglomeration Thun aufgrund der Topografie, der Siedlungsstruktur und der fussläufigen Distanzen grundsätzlich gut. In einigen Ortschaften der Agglomeration wurden Strassenräume aufgewertet, damit die Verkehrsflüsse verlangsamt und die Sicherheit sowie die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr verbessert. Dennoch bleibt der Anteil Fussverkehr im Vergleich mit anderen städtischen Regionen, trotz der Zunahme zwischen 2015 und 2021 (Kapitel 3.4.1), eher klein. Folgende Schwachstellen sind dabei von Bedeutung:

- Teilweise fehlende Trottoirs.
- Unzureichende Strassenquerungen und grosse Trennwirkung der Bahninfrastrukturen.
- Schulumfeld mit Tempo-50 Strassen.
- In einigen Wohngebieten fehlen Massnahmen zur Verkehrsberuhigung (v.a. in den Gemeinden Heimberg, Uetendorf und Allmendingen; siehe Abbildung 49).
- Ausser in der Innenstadt von Thun existieren noch keine Begegnungszonen.

Gemäss Art. 44 des kantonalen Strassengesetzes sind die Gemeinden zuständig für Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Fusswege. Sie legen gemäss Art. 27 Strassenverordnung das Fuss- und Wanderwegnetz in der Richt- oder Nutzungsplanung fest. Der Bund und der Kanton Bern haben dazu entsprechende Arbeitshilfen zur Verfügung gestellt. Die Stadt Thun wird auf Basis des Netzkonzepts Fussverkehr (städtisches GVK) einen entsprechenden kommunalen Richtplan Fussverkehr im Jahr 2024 starten. Die übrigen Agglomerationsgemeinden gehen diesen Auftrag im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen an. Steffisburg und Heimberg haben diese abgeschlossen. In Spiez laufen zurzeit die Arbeiten zu einem kommunalen Verkehrsrichtplan, wo auch der Fuss- und Veloverkehr behandelt wird.

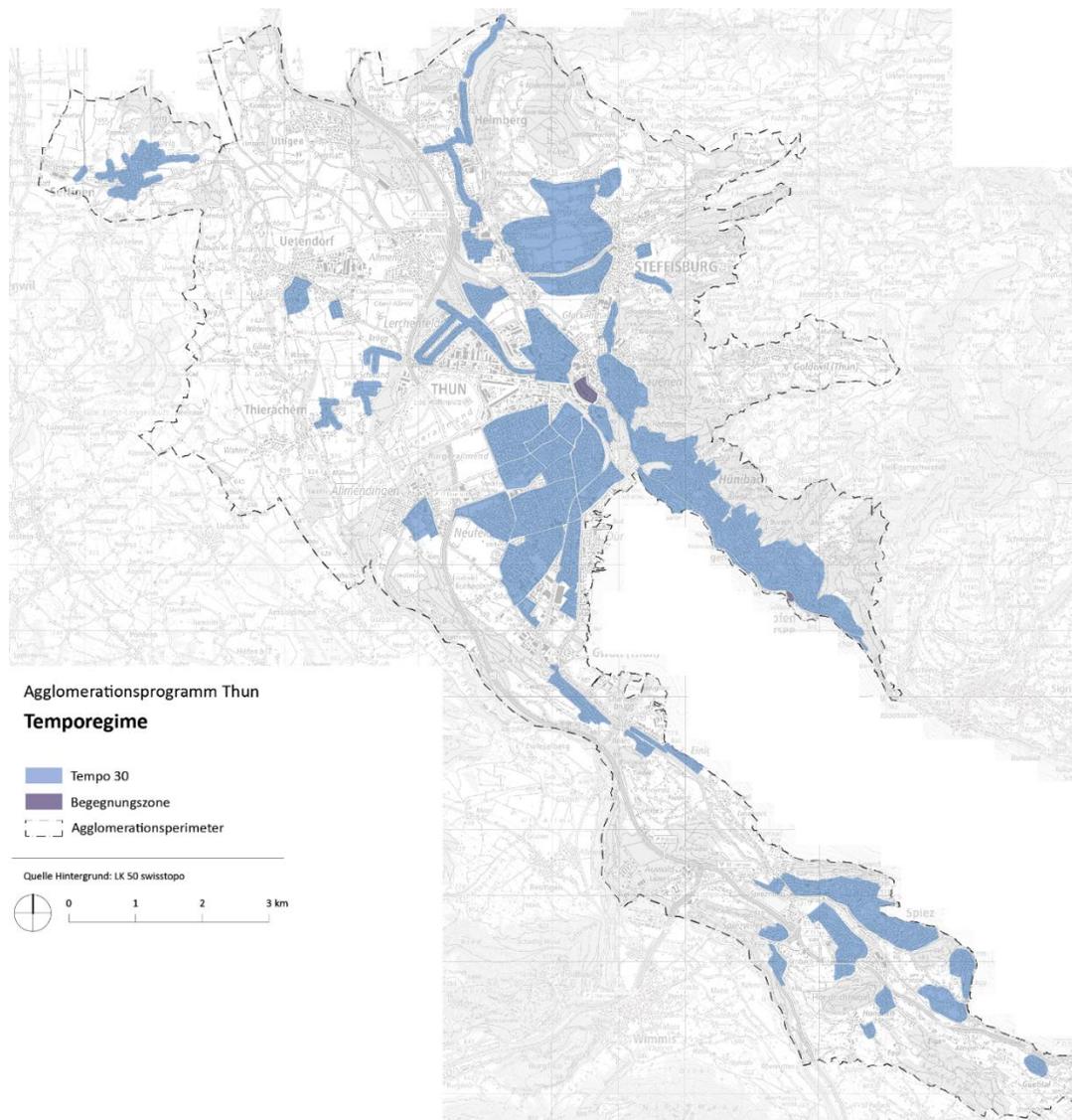


Abbildung 49 Temporegime 2019

Zukünftige Trends

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 vereinzelter 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 (z.B. in Spiez an der Seestrasse oder im Schwäbis-Quartier), 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 Agglomeration Thun ein zentrales Anliegen.

3.4.7 Kombinierte Mobilität / multimodale Drehscheiben

Kombinierte Mobilität / multimodale Drehscheiben

Das Angebot für Park-and-ride (P+R) an den Bahnhöfen der Agglomeration blieb gegenüber dem Stand AP 4 stabil. Beim Angebot an Bike-and-ride-Plätzen wurde keine neue Erhebung durchgeführt. Die folgende Tabelle zeigt das entsprechende Angebot je Bahnhof:

Bahnhof	Anz. P+R-Plätze	Anz. B+R-Plätze
Burgstein	80	50
Seftigen	5	60
Uetendorf	10	100
Uetendorf Allmend	0	60
Uttigen	62	50
Heimberg	20	15
Lädeli	0	10
Steffisburg	12	21
Schwäbis	0	10
Thun	129	1300+250
Spiez	198	250
Lattigen	0	0

Tabelle 14 P+R 2023, B+R 2011, Datenquelle: BLS AG und SBB AG.

3.4.8 Mobilitätsmanagement

Gemäss «Mobilitätsstrategie 2050» sollen Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagement (MM) einen deutlich grösseren Stellenwert erhalten: In den zwei Handlungsfeldern «Smarte Mobilität» und «Qualitätsvolle Mobilität» wurden verschiedene Ansätze vorgeschlagen. Darauf basierend hat der ERT (parallel zum AP Thun der 4. Generation) ein neues Mobilitätsmanagementkonzept erarbeiten lassen (INFRAS 2021). Die Schwerpunkte daraus sind in die vorliegende Teilstrategie Mobilitätsmanagement (Kapitel 6.3.6) eingeflossen.

In der Agglomeration Thun gibt es bisher vereinzelte Mobilitätsmanagement-Ansätze, beispielsweise das Veloverleihsystem in Thun, die Mobilitätsauskunftszentrale im Bahnhof Thun, das Mobility Car Sharing, die Hauslieferdienste oder die Parkplatzbewirtschaftung. Im Jahr 2013 wurde ein Mobilitätsmanagement-Konzept erarbeitet, das jedoch nur Teilaspekte behandelte und nicht flächendeckend umgesetzt wurde.

Seit 2021 ist Umsetzung des MM-Konzept bzw. die Koordination von MM-Aktivitäten im Rahmen eines externen Mandates organisiert (Büro Rundum Thun). Auf der Plattform www.spur-wechsel.ch werden Veranstaltungen koordiniert und angekündigt, Informationen geteilt sowie Beratungsdienstleistungen für Gemeinden, Unternehmen, Schulen und die Bevölkerung angeboten.

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.

3.4.9 Neue Mobilitätsformen

Im Zuge der Digitalisierung erfolgen rasante technologische Entwicklungen, welche praktisch alle Lebensbereiche betreffen. Auch Angebote und Verhaltensweisen im Verkehr sind davon betroffen. Die Palette reicht von Informationsplattformen, neuen Mobilitätsangeboten wie das Teilen von Fahrten und Fahrzeugen (Sharing Economy) oder neue Formen für das Ticketing sowie die Bündelung unterschiedlicher Verkehrsträger (Mobility as a Service MaaS) bis hin zur Entwicklung von automatisierten Fahrzeugen, die individuell oder eingebunden in neue Mobilitätsangebote in den Markt eingeführt werden können. Während solche Trends lokal kaum beeinflusst werden können, bestehen vor Ort jedoch Einflussmöglichkeiten auf die Rahmenbedingungen, um auf neue Angebote vorbereitet zu sein. Die Mobilitätsstrategie 2050 des ERT hat solche Trends dargestellt, deren mögliche Diffusionspfade auf der Zeitachse geschätzt und erste Prioritäten hinsichtlich Förderung und Unterstützung formuliert (Handlungsfeld «Smarte und nachhaltige Technologien einsetzen»).

In der Agglomeration Thun sind bislang vor allem Bikesharing in Thun und Steffisburg durch den Anbieter Donkey Republic sowie Carsharing mit dem schweizweit aktiven Anbieter Mobility, welcher auch Autos in Thun, Steffisburg, Spiez und Hilterfingen stationiert hat.

Kurzfristig steht die Förderung der E-Mobilität im Vordergrund. Einzelne Ladestationen sind in Thun und Spiez bereits installiert, weitere sollen an öffentlich zugänglichen Standorten folgen. Auch Sharing-Angebote sollen unterstützt werden. Dazu gibt es verschiedene private Initiativen und Apps. Die Gemeinden der Agglomeration Thun bieten dazu teilweise Vorzugsbedingungen im Verkehr (v.a. reservierte Parkplätze). Drittens sind integrierte Mobilitätssysteme zu unterstützen (MaaS). Auch hier sind grundsätzlich die Privaten bzw. die Transportunternehmen Taktgeber. Gemeinden und Region können jedoch die Prozesse unterstützen und Standorte sichern.

Längerfristig ist vor allem das automatisierte Fahren zu beachten. Bis es soweit ist, dass Fahrzeuge vollständig ohne FahrerIn oder Fahrer unterwegs sein werden, sind noch einige Hürden zu bewältigen, welche voraussichtlich weniger im technischen als im legislativen und gesellschaftlichen Bereich liegen (Haftungsfragen, Datenschutz, Akzeptanz). Aus Sicht der Agglomeration gilt es abzuwarten und die Entwicklung zu beobachten, um rechtzeitig Massnahmen ergreifen zu können. Zu solchen Massnahmen gehören vor allem neue Zugangsregelungen (z.B. exklusive Fahrspuren für automatisierte Fahrzeuge), neue Standorte für Flottenbetreiber und Umsteigepunkte (Robotaxis) oder die Aufrüstung der Infrastruktur (Datenerfassung und -netze). Im öffentlichen Verkehr sind die Ergebnisse der laufenden Pilotversuche und Zulassungsbedingungen abzuwarten. In der Folge sind längerfristig führerlose Buslinien auch in der Agglomeration Thun denkbar⁷.

⁷ Als weitere Pilotregion dürfte diesbezüglich der Zug etwas abgefahren sein. Hier haben sich andere Regionen bereits profilieren können (Sion, Zürich, Schaffhausen, u.a.m.).

3.4.10 Unfallgeschehen

Fazit Unfallgeschehen:

- Die Anzahl Unfälle im Verhältnis zur Bevölkerung und den Arbeitsplätzen hat sich in den letzten Jahren im schweizweiten Vergleich auf hohem Niveau gehalten.
- Auch die Anteile mit Fussgänger- und Velobeteiligung sind nach wie vor (zu) hoch.
- Im Vergleich zur letzten Erhebungsperiode haben die Unfallschwerpunkte nochmals zugenommen, insbesondere in vereinzelt Gemeinden ausserhalb der Stadt Thun.
- Durch die Anstrengungen im Rahmen des Black Spot Management, Verkehrsberuhigungsmassnahmen und geplanten Verbesserungen im Velo- und Fussverkehrsnetz sind Voraussetzungen geschaffen, um die Unfallraten in den nächsten Jahren senken zu können.

Die Gesamtzahl der Strassenverkehrsunfälle mit Personenschaden liegt in der Agglomeration Thun seit längerem auf konstantem Niveau, mit im Vergleich zu anderen Agglomerationen nur leicht sinkender Tendenz. Dies gilt auch für die Anzahl Unfälle mit Velo- oder Fussgängerbeteiligung.

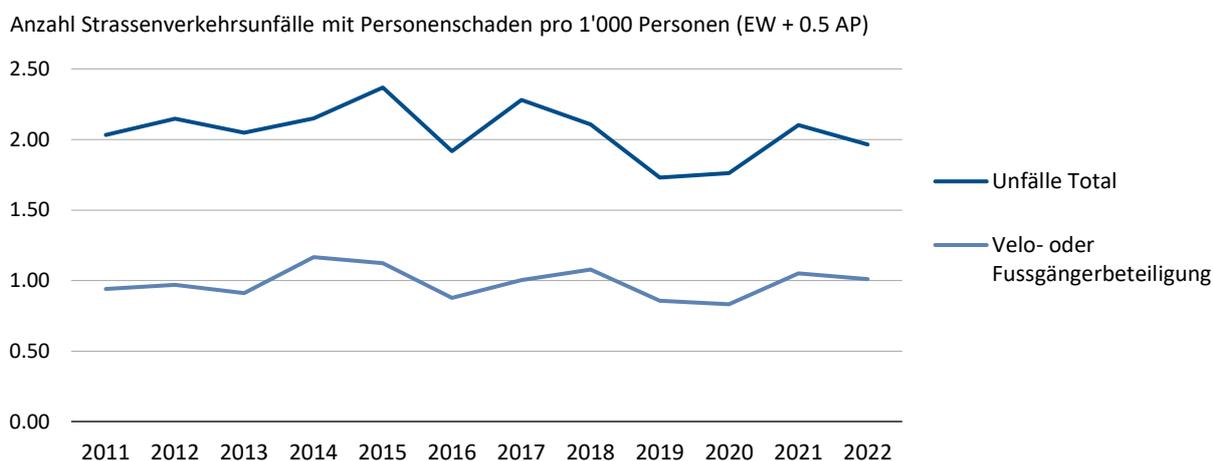


Abbildung 50 Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Strassenverkehr (exkl. Autobahn) pro 1'000 Personen (Einwohnende + 0.5 Arbeitsplätze), Datenquelle: ASTRA.

Eine Auswertung nach thematischen Schwerpunkten des Unfallgeschehens in den vergangenen fünf Jahren (2018-2022) zeigt folgende Hauptursachen: Am häufigsten sind Schleuder- und Selbstunfälle (28%), gefolgt von Einbiegeunfällen (23%) und Auffahrunfällen (18%). Während der Veloverkehr bei jedem dritten Unfall (35%) beteiligt ist, ist der Fussverkehr nur bei 8% der Unfälle involviert.

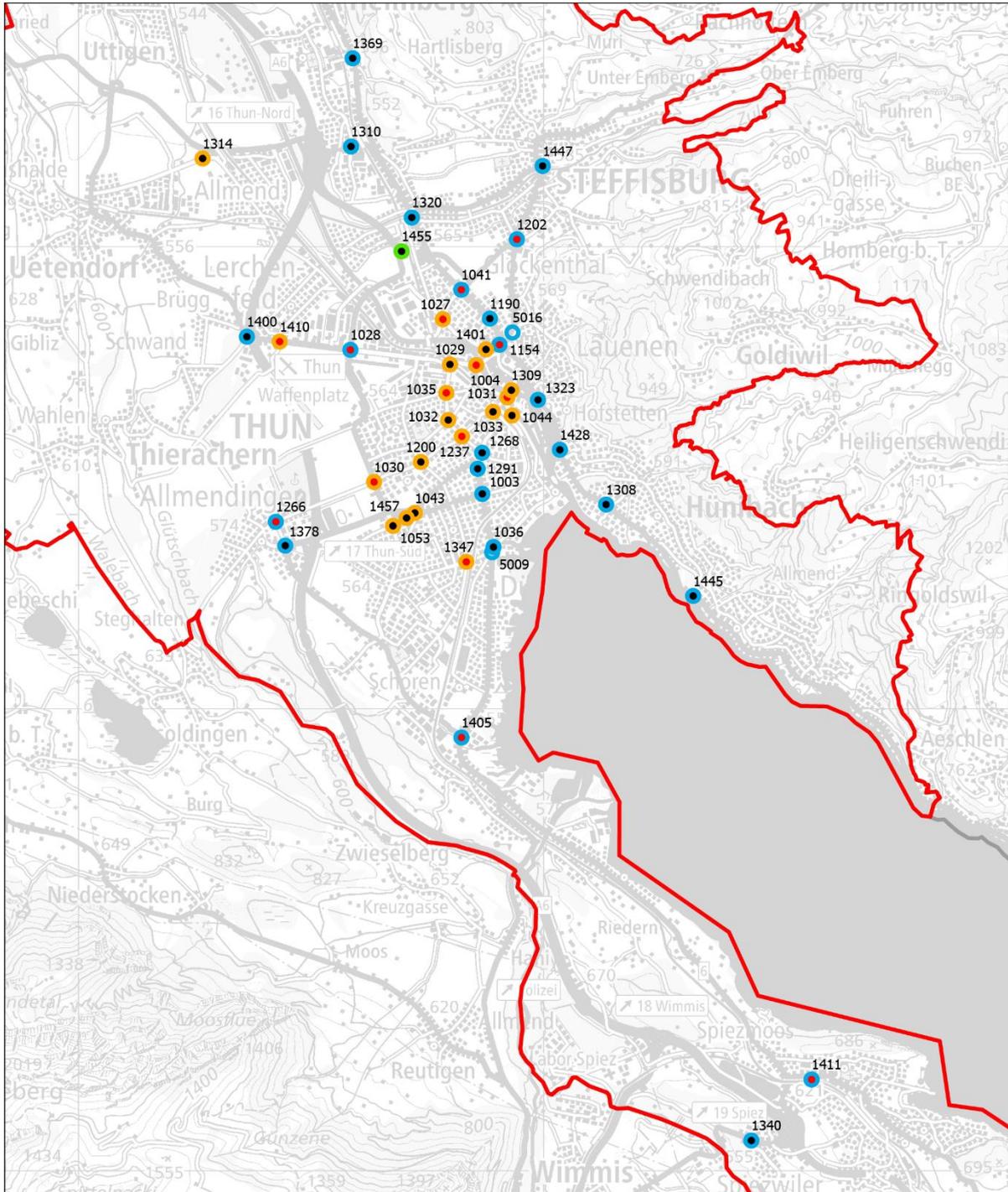
In der Agglomeration Thun sind insgesamt 45 Unfallschwerpunkte (USP) identifiziert, wobei die überwiegende Mehrheit sich in der Stadt Thun auf den Hauptverkehrsachsen befindet (siehe Abbildung 51). Auffallend unfallgefährdet sind einzelne Strassenabschnitte in den Gebieten Hohmad / Länggasse sowie auf den Achsen Allmend-/Aarestrasse sowie (neu) der Hofstettenstrasse.

Der Kanton Bern erhebt zusätzlich auch Daten zu den sogenannten «Unfallhäufungsstellen» (UHS)⁸. Davon gibt es in der Agglomeration Thun aber nur 2 (5009, 5016 gemäss Abbildung 51). Diese sind zugleich USP. Zusätzliche UHS kommen in der Agglomeration Thun nicht vor.

Im Vergleich zur letzten Erhebungsperiode (AP4) haben die USP zugenommen: In der Stadt Thun sind neu auch auf der Hofstettenstrasse 3 USP zu verzeichnen, auf der Allmendstrasse (Höhe Lerchenfeld)

⁸ Für die UHS besteht noch keine einheitliche Definition. Die Analyse für den Kanton Bern berücksichtigt neben Unfällen mit schweren Personenschäden (Faktor 4), leichten Personenschäden (Faktor 2) auch Unfälle mit Sachschäden (Faktor 1).

und rund ums Zentrum Oberland sind es neu 3 statt 2 USP. Einige neue USP sind auch in den Nachbargemeinden hinzugekommen, insbesondere in Heimberg, Allmendingen und Spiez.



Legende:

- | | | | | | | | | | |
|---|------------------------------------|---|------|---|--------|---|------|---|----------------------------------|
|  | Agglomerationsgrenze |  | Bund |  | Kanton |  | Gde. |  | Unfallschwerpunkt mit Priorität |
|  | Grenzen restlicher Agglomerationen |  | |  | |  | |  | Unfallschwerpunkt ohne Priorität |
| | |  | |  | |  | |  | Unfallhäufungsstelle |

Abbildung 51 Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen Agglomeration Thun, Datum: 31.05.2023
Quelle: TBA Kt. Bern.

Zu beachten ist, dass verschiedene Sanierungsmassnahmen in Umsetzung oder geplant sind. Im Rahmen des Massnahmenpaketes Aufwertung/Sicherheit des AP4 (MIV-Auf.4) werden folgende USP saniert:

USP Gemeindestrassen:

- MIV-Auf.4.1 Thun, Sanierung Maulbeerkreisel (1031)
- MIV-Auf.4.2 Thun, Sanierung Bahnhofplatz (1044)
- MIV-Auf.4.3 Thun, Sanierung Kreisel Burgerstrasse/Talackerstrasse (1053)
- MIV-Auf.4.4 Thun, Länggasse – Jungfraustrasse (1237)
- MIV-Auf.4.5 Thun Schwäbisgasse/Grabenstrasse (1401)
- MIV-Auf.4.6 Thun Homadstrasse/Talackerstrasse (1043)

USP Kantonsstrassen:

- MIV-Auf.4.7 Thun, Bernstrasse (KS 6) – Stuckikreisel (1041)
- MIV-Auf.4.8 Thun, Bernstrasse (KS 6) – Kyburgkreisel (1190)
- MIV-Auf.4.9 Thun, Frutigenstrasse Fussgängerstreifen Hohmad (1291)

Für das AP5 wurde ein neues Massnahmenpaket zur Sanierung der USP geschnürt (Kapitel 8.2).

3.5 Entwicklung MOCA-Indikatoren

Die nachfolgend dargestellten MOCA-Indikatoren basieren auf den vom ARE zur Verfügung gestellten Daten und umfassen jeweils den Perimeter der Agglomeration Thun (exkl. Uttigen). Der MIV-Anteil hat gemessen an der Tagesdistanz demnach von 2015 bis 2021 zum zweiten Mal in Folge zugenommen, und zwar um gut acht Prozentpunkte (Hinweis: in Abbildung 31 weiter oben sind die Anz. Wege dargestellt). Diese Entwicklung geht klar entgegen den angestrebten Zielen (Zielwert AP4 bis 2040 = 52%), wenn auch die Daten aus dem Jahr 2021 wegen der Corona-Pandemie mit Vorsicht zu geniessen sind. Dennoch fällt auf, dass die Zunahme beim MIV in der Agglomeration Thun doppelt so stark ausfällt wie bei anderen mittleren-kleinen Agglomerationen.

Anteil des motorisierten Individualverkehrs gemessen an der Tagesdistanz nach Wohnort inkl. Vertrauensintervall (90%)

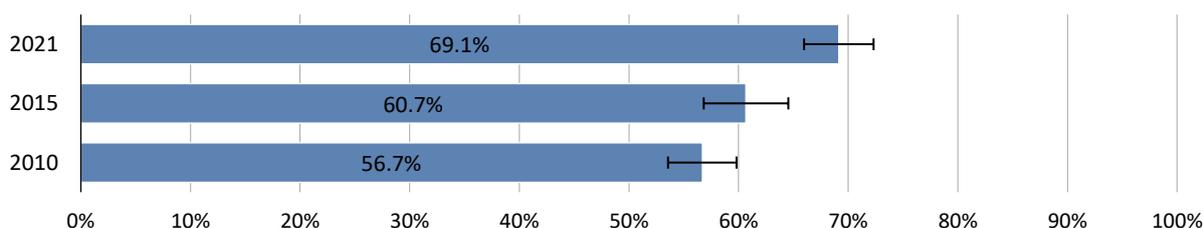


Abbildung 52 Entwicklung MOCA-Indikator 1 Agglomeration Thun

Die Entwicklung der Anzahl Verunfallten (Verletzte und Getötete) im Strassenverkehr pro 1'000 Personen (Einwohner + 0.5 Arbeitsplätze) ging bei der letzten Erhebung im Jahr 2021 wieder etwas zurück und liegt leicht unter dem Niveau von 2014 (Zielwert AP4 <2.0).

Anzahl Verunfallte pro 1'000 Personen (ohne Nationalstrassennetz)

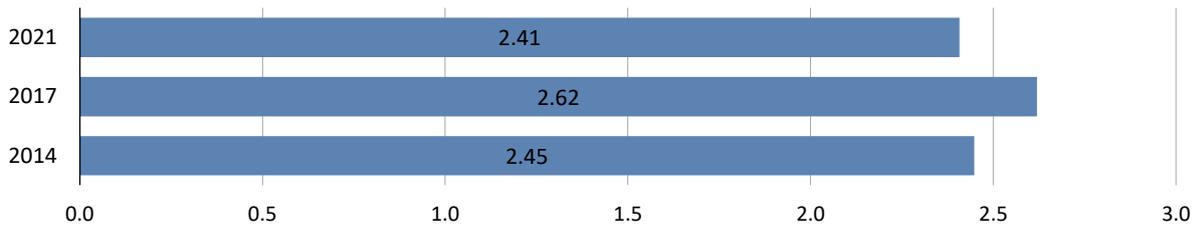


Abbildung 53 Entwicklung MOCA-Indikator 2 Agglomeration Thun

Der Anteil der Einwohner in den ÖV-Erschliessungsgüteklassen (EGK) A und B zusammen ist konstant geblieben (Zielwert AP4 A+B = 50%), während der Anteil in den EGK C und D erneut zugenommen hat. Dadurch nahm der Anteil der Bevölkerung, welche keine oder nur eine marginale ÖV-Erschliessung aufweist, insgesamt erneut ab.

Anteil Einwohner nach ÖV-Güteklassen

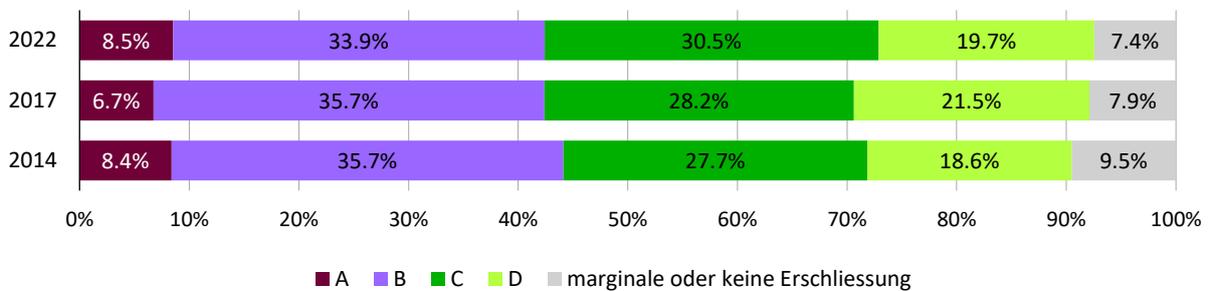


Abbildung 54 Entwicklung MOCA-Indikator 3 Agglomeration Thun

Ähnlich ist das Bild auch bei der Erschliessung der Arbeitsplätze. Dort nahmen die Anteile der EGK A, B und C jeweils leicht zu, während weniger Arbeitsplätze eine EGK D oder gar nur eine marginale oder keine ÖV-Erschliessung haben. Der Trend zeigt damit hier wieder in die richtige Richtung, auch wenn sich das Niveau ggü. 2014 nur leicht verbessert hat (Zielwert AP4 A+B = 63%).

Anteil Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen

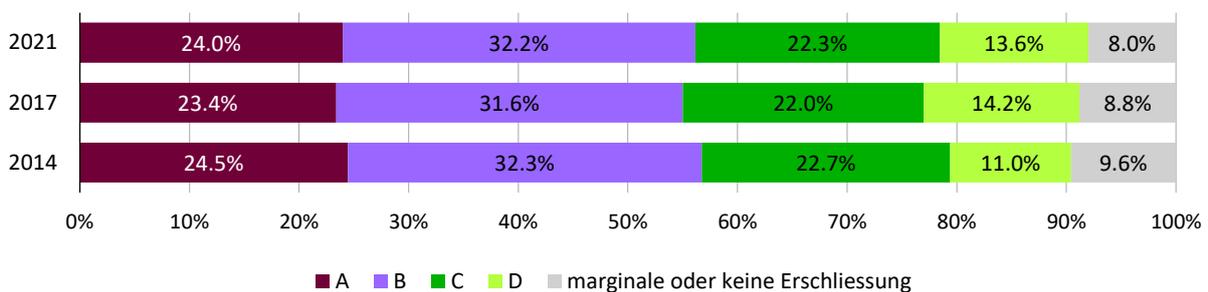


Abbildung 55 Entwicklung MOCA-Indikator 4 Agglomeration Thun

Die Anzahl Einwohnende und Beschäftigte pro Hektare in den überbauten Bauzonen ist zum zweiten Mal in Folge leicht rückläufig (Zielwert AP4 = 90 EWAP / ha). Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Massnahmen, die im AP zur Erhöhung der Siedlungsdichte getroffen wurden (Umstrukturierungsgebiete, Begrenzung des Siedlungswachstums etc.), aufgrund der langen planerischen Vorlaufzeiten erst in den nächsten Jahren Wirkung zeigen werden.

Anzahl Einwohner und Beschäftigte (VZÄ) pro Hektare der überbauten Bauzonen (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen)

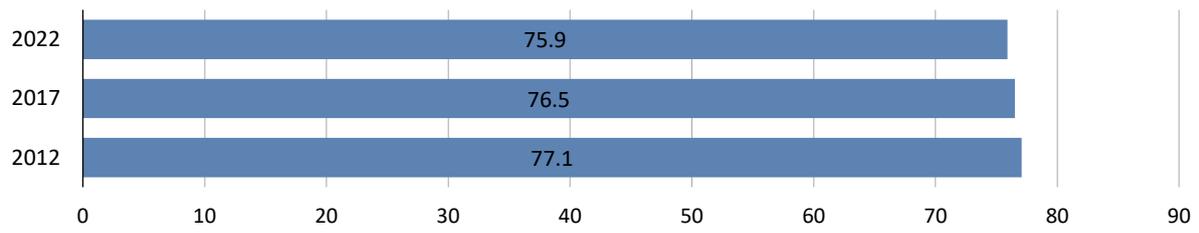


Abbildung 56 Entwicklung MOCA-Indikator 5 Agglomeration Thun

4 Zukunftsbild

4.1 Entwicklungsziele der Agglomeration

Als Basis für das Zukunftsbild dienen die übergeordneten sowie bereichsspezifischen Entwicklungsziele, die sich aus dem kantonalen Richtplan, dem RGSK TOW und weiteren Planungen, wie beispielsweise dem Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen (SEin) oder der Mobilitätsstrategie 2050 der Agglomeration Thun ableiten.

4.1.1 Übergeordnete Ziele

- 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 Mobilität und stimmen ihre Entwicklungsziele aufeinander ab.
- Die Entwicklung der Agglomeration erfolgt nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit. Auf ein möglichst ausgewogenes Verhältnis zwischen ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Zielen wird bei der Ausarbeitung 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.

4.1.2 Ziele 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.

4.1.3 Ziele Mobilität 2050: Region der aktiven und kurzen Wege

Mit der Mobilitätsstrategie 2050 der Agglomeration Thun liegt seit 2019 eine Grundlage für die langfristigen Entwicklungsziele im Bereich Verkehr vor. Vor dem Hintergrund, dass die Agglomeration Thun sich in den letzten zehn Jahren, entgegen der Trends in anderen Agglomerationen, verstärkt zum MIV und weg vom Fuss- und Veloverkehr bewegt hat – obwohl 75% der Tagesetappen unter 5 Kilometer liegen –

muss ein Trendbruch erreicht werden. Die folgenden Leitsätze und Ziele konkretisieren die bisherige 3V-Strategie, insbesondere hinsichtlich des ersten «V»: Verkehr vermeiden (Leitsätze A und B). Gleichzeitig sollen die bestehenden Netze mit smarten Technologien und neuen Angeboten effizienter genutzt werden (Leitsatz C). Grosse Strassenbauprojekte werden hinterfragt und sind nur für dringendste Engpässe und wenn andere Lösungsansätze zu wenig Wirkung zeigen offen zu halten. Der Strassenbau ist auf die qualitative Aufwertung überlasteter Knoten und die Sanierung von Ortsdurchfahrten auszurichten, um Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Verkehrsfluss zu gewährleisten (Leitsatz D). Ausgebaut sollen hingegen der ÖV, Velo- und Fussverkehr werden. Die Leitsätze und Ziele rücken ausserdem die individuelle Verhaltensänderung in den Vordergrund. Zu diesem Zweck sollen geeignete Anreize geschaffen werden (Leitsätze B und E).

Das Zielsystem steht unter dem Motto «Region der aktiven und kurzen Wege»:

- «Aktiv» meint neben dem Fuss- und Veloverkehr insbesondere auch eine flexiblere und Wahl der Verkehrsmittel. Dazu gehört es, Routinen zu durchbrechen und neue Angebote zu nutzen oder zumindest auszuprobieren (z.B. im Bereich der Sharing Economy).
- «Kurz» bezieht sich auf verkehrssparende Voraussetzungen, damit die Distanzen zwischen alltäglichen Aufgaben wie Wohnen, Arbeiten, Schule, Einkauf und Versorgung möglichst gering sind. Dies betrifft einerseits die klassische Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr, andererseits aber auch die Zielwahl und somit das Mobilitätsverhalten.

Die quantitativen Ziele der Mobilitätsstrategie werden im Agglomerationsprogramm als langfristige Orientierungsgrösse übernommen. Sie sind strategische Grundlage zur Ableitung von mittelfristigen Zielwerten für die in Kapitel 0 festgelegten MOCA-Indikatoren.

Leitsätze und Ziele Mobilität 2050: «Region der aktiven und kurzen Wege»

A Verkehrsreduzierende Raumnutzung fördern



- A1 Raumplanerische Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung verbessern.
- A2 Entwicklungsschwerpunkte konsequent realisieren.
- A3 Freizeit- und Einkaufsangebote ausschliesslich an gut mit ÖV und LV erschlossenen Lagen ausbauen.

Quantitative Ziele:

Tagesdistanzen -30%:

- **Arbeits- und Ausbildungsverkehr auf 8km (von 11km)**
- **Freizeit- und Einkaufsverkehr auf 17km (von 24km)**

B Verkehrsreduzierende Verhaltensweisen unterstützen



- B1 Regionale Mobilitätsangebote und Kooperationen der «Sharing Economy» fördern.
- B2 Flexible Arbeits- und Ausbildungsformen gezielt fördern (z.B. Homeoffice oder Co-Working Spaces).
- B3 Altersgruppenspezifische Informations- und Beratungsangebote ausbauen.

Totale Tagesdistanz auf 30km (von 40km)

C Bestehende Verkehrsnetze effizienter nutzen



- C1 Verkehrssteuerung zur räumlichen und zeitlichen Verteilung des Verkehrs konsequent nutzen (Verkehrsmanagement, Big Data).
- C2 Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs zur Reduktion der MIV-Wege und Entlastung des ÖV konsequent nutzen.
- C3 ÖV bedarfsgerecht ausbauen und neue Formen integrieren (MaaS).
- C4 Strassenausbauten nur für dringendste Engpässe und wenn andere Lösungsansätze zu wenig Wirkung zeigen.

Modal-Split [Weganteile]:

- **Fuss- und Veloverkehr auf 45% (von 35%)**
- **ÖV auf 18% (von 14%)**

D Verkehrsraum attraktiver und sicherer gestalten



- D1 Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und angrenzende Nutzungen optimal aufeinander abstimmen.
- D2 Fuss- und Veloverkehrsnetze ausbauen und sicher gestalten.
- D3 Flächendeckende Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren und Ortszentren und attraktive Begegnungsräume schaffen.

Reduktion der Unfallzahlen um 50%

E Kostenwahrheit im Verkehr erhöhen



- E1 MIV zeitlich und räumlich differenziert besteuern (in Abstimmung mit Massnahmen von Bund und Kantonen).
- E2 Wirtschaftlichkeit im ÖV sicherstellen und neue Anreize schaffen.
- E3 Anreize für den Fuss- und Veloverkehr stärken.

Reduktion der Stauzeiten um 30%

4.2 Zukunftsbild 2040

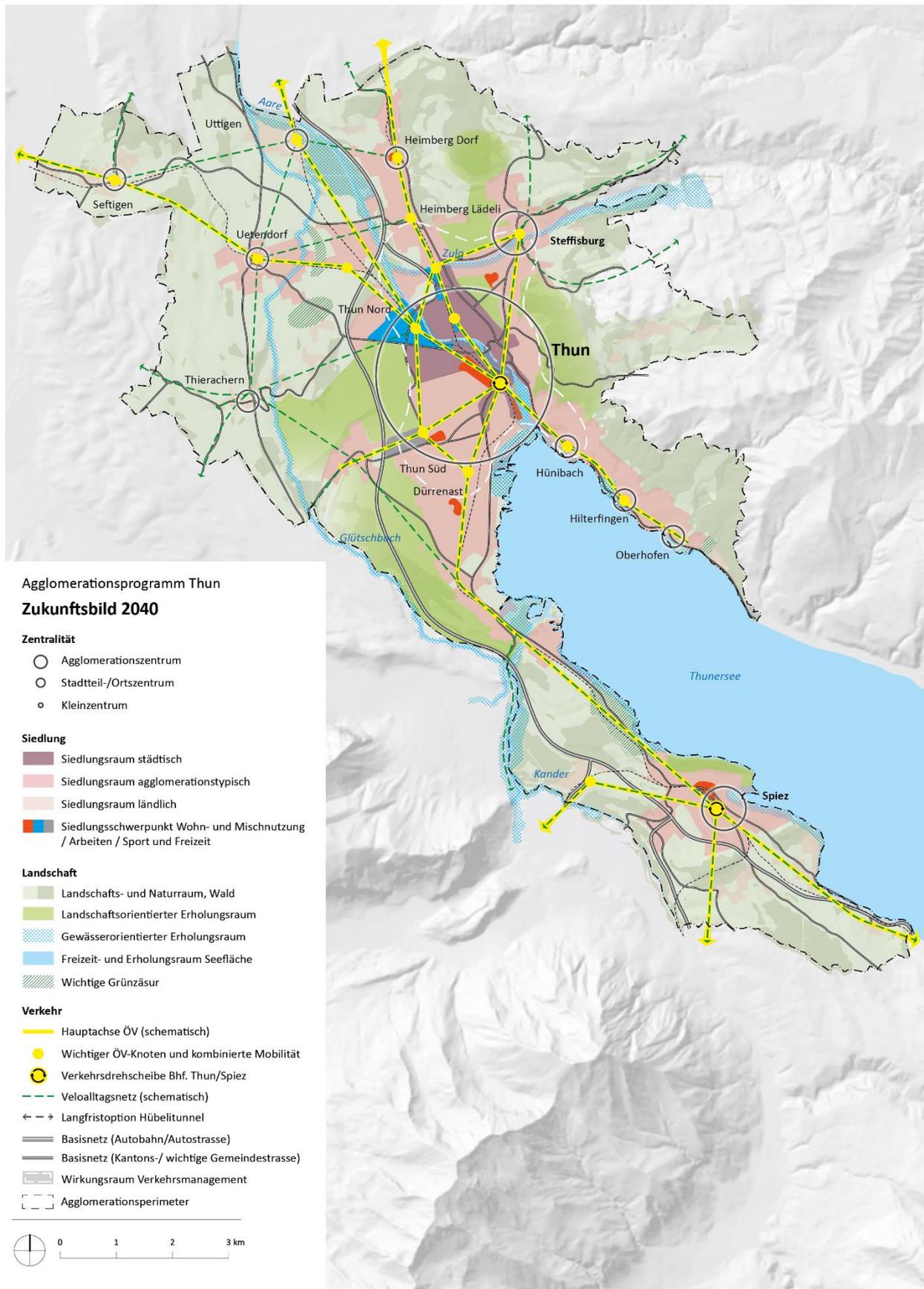


Abbildung 57 Zukunftsbild Agglomeration Thun 2040

4.2.1 Elemente Siedlung und Landschaft

Zentralität

- Die Stadt Thun ist als Agglomerationszentrum der zentrale Wohn- und Arbeitsort der Agglomeration und hauptverantwortlich für die Versorgung der Region mit Dienstleistungen. Sie wird durch die umliegenden Ortszentren von regionaler Bedeutung sowie die Klein-/Versorgungszentren ergänzt und entlastet.
-
- Alle Zentren sind gut in die Siedlungsstruktur integriert und vernetzt. Sie weisen eine dichte und vielfältige Konzentration von Nutzungen auf 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.

Struktur des Siedlungsgebiets

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 Siedlungsräume rund um die Thuner Innenstadt und den Hauptbahnhof sowie entlang den bedeutenden Einfallsachsen Frutigen-, Bern- und Allmendstrasse sind städtisch geprägt. Sie zeichnen sich durch eine hohe Dichte und Durchmischung aus. Entlang der Strassenräume sind überwiegend Gewerbe- und Verkaufsnutzungen angesiedelt. In den oberen Geschossen und im rückwärtigen Raum wird eine Mischung aus urbanem Wohnen und Dienstleistungen angestrebt. Die bauliche Nutzung wird durch hochwertige Grün- und Freiräume aufgelockert. Zusammen mit der Begrünung entlang von Strassenachsen und Gewässern sowie von Gebäuden und Anlagen tragen sie zu einem angenehmen Stadtklima und zur ökologischen Vernetzung im Siedlungsraum bei. Der gesamte Raum ist mit dem öffentlichen Verkehr sowie zu Fuss und mit dem Velo gut erreichbar.

Das weitere Siedlungsgebiet der Stadt Thun sowie dasjenige der umliegenden Gemeinden Steffisburg, Heimberg, Uetendorf, Spiez und den Gemeinden am rechten Seeufer weist mehrheitlich agglomerationstypische Merkmale auf. Entlang den Hauptverkehrsachsen dominieren Mischnutzungen. Die dahinterliegenden und gut erschlossenen Wohnquartiere mit einer mehrheitlich hohen bis mittleren Dichte sind grösstenteils verkehrsberuhigt und überzeugen durch ihre Aussenraumqualitäten mit einem hohen Grünanteil und durch ein gutes Nahversorgungsangebot. Die hauptsächlich am Siedlungsrand liegenden Industrie- und Gewerbegebiete sind so ausgestaltet, dass sie die angrenzenden Wohnquartiere nicht stören. Sie verfügen über eine gute Anbindung an die übergeordneten Verkehrsnetze und fördern durch ihre differenzierten Standortqualitäten eine vielfältige Branchenstruktur.

Das restliche Siedlungsgebiet, insbesondere in den Gemeinden Seftigen, Uttigen und Thierachern, ist ländlich geprägt. Die stark durchgrüneten Siedlungsstrukturen von mittlerer bis niedriger Dichte werden gestärkt und sanft verdichtet. Die verkehrsberuhigten Ortsdurchfahrten sorgen für eine hohe Aufenthaltsqualität in den Ortskernen und den Erhalt des bestehenden lokalen Gewerbes. Die bestehenden Arbeitszonen von kommunaler Bedeutung bieten genügend Raum für Erweiterungen der ansässigen Betriebe. Die regionalen Arbeitsschwerpunkte bieten die Möglichkeit, zonenfremde oder stark expandierende Betriebe im ländlichen Raum zu halten.

Siedlungsschwerpunkte



Die Siedlungsschwerpunkte sind bedeutende Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandorte innerhalb der Agglomeration. Sie erfüllen hohe Anforderungen bezüglich der Zentralität, der Erschliessung (insbesondere ÖV, Velo und Fussverkehr), der Dichte sowie der Bau- und Aussenraumqualität.

Die Siedlungsschwerpunkte Wohn- und Mischnutzung nehmen einerseits einen Gross- teil des Bevölkerungswachstums auf, bieten aber auch Platz für publikumsorientiertes Gewerbe- und Dienstleistungen. Damit tragen sie zur besseren Nutzungsdurchmischung im Sinne der «Region der kurzen Wege» bei.

Die Siedlungsschwerpunkte Arbeiten sind Zonen mit überwiegender Arbeitsnutzung. Sie bieten Raum für die Ansiedlung und Erweiterung von Industrie- und Gewerbebetrie- ben, die aufgrund ihrer Emissionen im restlichen Siedlungsgebiet nicht zonenkonform sind.

Die Siedlungsschwerpunkte Sport und Freizeit umfassen Sport- und Freizeitanlagen mit überregionaler Ausstrahlung.

Natur-, Landschafts- und Erholungsräume

Das wertvollste Potenzial der Region und Agglomeration Thun ist die intakte Land- schaft. Sie dient als Wohn- und Erholungsraum für die Bevölkerung, Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie der landwirtschaftlichen Produktion. Diese sich überlagern- den Nutzungen sind intelligent aufeinander abgestimmt und gestaltet. Wo es aufgrund von Konflikten nötig war, wurden Nutzungen entflechtet. Standortgebundene Bauten sind in die Natur eingepasst.



Die gewässerorientierten Erholungsräume am Thunersee und den Ufern von Aare, Zulg und Kander sind aufgrund ihrer hohen Attraktivität bei Erholungssuchenden sehr beliebt. Sie sind aber gleichzeitig Lebensraum für viele Tiere und Pflanzen und haben wichtige ökologische Vernetzungsfunktionen. Die Schutzinteressen haben dementspre- chend höchste Priorität. Sie sind regional oder überkommunal koordiniert. Dies gilt ins- besondere für die Räume «Seeallmend-Gwattlischenmoos» und «Kanderdelta» am Thunersee sowie die «Aarelandschaft» zwischen Heimberg und Uttigen. Hier wird die Erholungsnutzung erfolgreich gesteuert (insbesondere betreffend Zugänglichkeit), so dass sich die Natur möglichst ungestört entfalten kann. Die Uferbereiche am rechten Seeufer mit den prägenden Schlössern und Ortsbildern sowie der durchgrüneten Kulisse und der Raum zwischen Faulensee und der Spiezer Bucht sind ein touristisches Kapital der Region, welches gezielt und sorgfältig entwickelt wird.



Die landschaftsorientierten Erholungsräume weisen unterschiedliche Qualitäten auf:

- Das vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Gebiet der weiträumigen Morä- nenlandschaft, die sich von Spiez über Strättligen bis nach Seftigen hinauszieht, ist ein beliebter Naherholungsraum. Die grossräumige landschaftliche Zäsur zwischen Spiez und Gwatt bleibt erhalten und trägt zur Qualität der Land- schäftsstruktur, wie auch zur Vernetzung der Lebensräume bei.
- Die siedlungsnahen Grünräume im Westen von Thun (Buchholz-Pfandern bis Allmend) werden vorwiegend landwirtschaftlich genutzt, dienen aber auch dem Militär- und Sport. Die Koexistenz der verschiedenen Nutzungen funkzio- niert ohne grössere Konflikte. Nicht mehr benutzte Infrastrukturen sind zurück gebaut und die Flächen der landwirtschaftlichen Nutzung zurückgeführt.

- Die Wälder, die sich den Hängen des rechten Seeufers bis zum Grüsisberg entlangziehen, die Landschaften rund um Goldiwil sowie der Hartlisberg in Steffisburg, sind beliebte Ausflugsziele für Erholungssuchende aus der ganzen Region. Die siedlungstrennende Zäsur zwischen Oberhofen und Längenschachen bleibt erhalten und trägt zur Qualität der Landschaftsstruktur, wie auch zur Vernetzung der Lebensräume bei.
- Die «inneren Landschaften» in den Räumen Glockenthal und Ortbüehl in Steffisburg sind Landschaftsparks mit einem Nutzungsmix aus Freiraum und Landwirtschaft. Der Übergang zum Siedlungsgebiet verläuft fließend und durch den nötigen Puffer können Konflikte weitgehend vermieden werden.



Die wichtigen Grünzäsuren bleiben erhalten. Sie dienen zur Vernetzung der Natur- und Landschaftsräume und zur grossräumigen Begrenzung der Siedlungsgebiete



Die weiteren Natur- und Landschaftsräume sowie der Wald werden weitgehend in ihrer bisherigen Funktion erhalten und gestärkt, regional bedeutende Natur- und Landschaftsräume werden dementsprechend vor übermässigen Eingriffen geschützt.

4.2.2 Elemente Verkehr

Die verkehrlichen Elemente des Zukunftsbilds konkretisieren die übergeordneten Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie 2050 (Kapitel 4.1.1), vor allem hinsichtlich der Leitsätze A, C und D. Die Leitsätze B und E lassen sich im Zukunftsbild direkt nicht abbilden, finden aber Eingang in die Teilstrategien. Die wichtigsten Querbezüge zwischen Elementen des Zukunftsbilds sowie den Langfristzielen werden nachfolgend mit einem → markiert.

Grundsätzlich ist das Strassen- und Schienennetz der Agglomeration Thun bereits heute weitestgehend angelegt. Deren Funktionen sollen aber noch stärker mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt werden. Dazu gehört namentlich eine Aufwertung von ÖV-Knoten und -Hubs in Richtung vermehrter multimodaler Drehscheiben. Netzergänzungen sind vor allem beim Veloalltagsnetz geplant. Die folgenden Beschreibungen der Zukunftsbildelemente fokussieren auf den Zustand 2040. Die wichtigsten Veränderungen werden bereits an dieser Stelle erwähnt, in den folgenden Kapiteln (Handlungsbedarf, Teilstrategien, Massnahmen) aber vertiefter dargestellt.

Hauptachsen ÖV (Bahn und Bus; schematische Darstellung)



Die Agglomeration Thun verfügt im nördlichen Teil über drei Regionalverkehrskorridore. Deren Bedeutung soll für die Siedlungsentwicklung weiter gestärkt werden: 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.

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. Neben der direkteren Verbindung zwischen den entsprechenden Entwicklungsgebieten kann dadurch der Bahnhof Thun entlastet werden. 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.

→ **Ziele Mobilität 2050: A1, C3, E2**

Verkehrsdrehscheiben (Thun/Spiez), wichtige ÖV-Knoten und kombinierte Mobilität



Der Bahnhof Thun ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe in der Agglomeration mit Überlagerung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr. Gleichzeitig ist der Bahnhof Thun ein Entwicklungsschwerpunkt. Vor diesem Hintergrund und mit den aktuellen Schwachstellen ist eine Neuorganisation des Bahnhofsperrimeters in Planung. Gemäss aktuellen ESP-Planungen stehen eine Neuorganisation und Entflechtung der Umsteigebeziehungen auf Stadt- und Regionalbuslinien unter Einbezug der nördlichen und neu auch südlichen Bahnhofseite im Vordergrund (siehe Teilstrategie ÖV, Kapitel 6.3.1). Das Charette-Planungsverfahren in den Jahren 2022/23 hat dieses Konzept im Grundsatz bestätigt, aber gewisse Anpassungen gefordert (u.a. keine Verlegung der Seestrasse).

Der neuen S-Bahnhaltestelle 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. Zudem wird die Linieneinführung der Linie 4 angepasst und die neue Haltestelle wird in das Fuss- und Velonetz integriert.

Der Bahnhof Spiez übernimmt eine weitere Verkehrsdrehscheiben-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 Park + Ride (P+R) von Bedeutung.

Die weiteren «ÖV-Knoten» sind die übrigen S-Bahnstationen sowie wichtige Kreuzungspunkte im Busnetz. Letztere haben vor allem auf städtischem Gebiet von Thun eine zentralörtliche Erschliessungsfunktion.

→ **Langfristziele 2050: A1, C3, E2**

Basisnetz Strasse und Verkehrsmanagement



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 auf das Nötige beschränkt.

Ziel ist ein Trendbruch hinsichtlich der hohen MIV-Anteile in der Agglomeration Thun. Dazu ist ein gesamtverkehrliches Handeln notwendig: Durch eine effiziente Steuerung und Dosierung des Strassenverkehrs, Angebotsausbauten im ÖV und Veloverkehr sowie ergänzenden Massnahmen im Bereich Verkehrs- und Mobilitätsmanagement soll ein Trendbruch bei den bislang wachsenden MIV-Anteilen der Agglomeration Thun erreicht

werden. Das (in Bearbeitung stehende) regionale Verkehrsmanagement-Konzept soll wesentlich dazu beitragen.

→ Ziele Mobilität 2050: A1, C1, C4, D1, D3

Regionales Veloalltagsnetz (schem. Darstellung) und Ausbau von Veloabstellplätzen



Zentraler Bestandteil des Zukunftsbilds ist ein sicheres und lückenloses regionales Veloalltagsnetz mit ausreichenden Abstellanlagen für Bike + Ride (B+R) an allen Bahnhaltstellen. Das regionale Alltagsnetz ist im Zukunftsbild grobschematisch dargestellt, Details sind in der Teilstrategie Velo ersichtlich (Kapitel 6.3.3). 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. Gemäss aktuellem Planungsstand haben die zwei nördlichen Achsen rechts und links der Aare von Thun Richtung Münsingen – Bern das grösste Potenzial für Velovorrangrouten.

→ Ziele Mobilität 2050: A1, C2, D2, E3

4.2.3 Exkurs: Längerfristige Erschliessung rechtes Thunerseeufer

Exkurs: Längerfristige Erschliessung rechtes Thunerseeufer

Die Verkehrssituation am rechten Thunerseeufer und in der Thuner Innenstadt beschäftigt Planung, Politik und Bevölkerung seit geraumer Zeit. Im Rahmen des Verkehrsforums wurden im Herbst 2021 Sofortmassnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses beschlossen. Im Forumsprozess wurde auch in Aussicht gestellt, dass auf regionaler Ebene hinsichtlich des nächsten Agglomerationsprogramms langfristige Lösungen zur Verbesserung der Verkehrssituation am rechten Thunerseeufer diskutiert werden. Vor diesem Hintergrund hat der ERT im Jahr 2022 ein Planerkonsortium beauftragt, Machbarkeit und Zweckmässigkeit langfristiger orientierter Lösungsansätze zu untersuchen (INFRAS/B+S/Güller Güller 2023).

Nach einer Grobbeurteilung verschiedenster Varianten unter Einbezug von Vertreterinnen und Vertretern von Gemeinden, Organisationen und Quartierleuten wurden drei Varianten vertieft geprüft. Dazu gehörte nebst den beiden bekannten Infrastrukturlösungen «Hübelitunnel» und «Aarequerung Süd» auch die sogenannte «Gesamtverkehrsvariante», die verschiedene Massnahmen zur besseren Verkehrssteuerung und für den Ausbau des Velo- und öV-Angebots beinhaltet. Aufgrund einer umfassenden Bewertung, angelehnt an die Verfahren und Kriterien des Bundes, schneidet die «Gesamtverkehrsvariante» am besten ab. Zu deren Eckpfeilern gehören eine stark ausgebaute Hangbuslinie (ÖV-Str.2), eine attraktive Veloinfrastruktur mit einer zusätzlichen Brücke für den Langsamverkehr zwischen Hofstettenstrasse und Bahnhof (KM-Mu.2) sowie flankierende Massnahmen zur Verkehrssteuerung im Rahmen des regionalen Verkehrsmanagementkonzeptes (NM-VM.1; noch in Bearbeitung).

Aufgrund der Resultate und den Rückmeldungen der im Prozess beteiligten Vertreterinnen und Vertretern von Gemeinden, Organisationen und Quartierleuten steht für den Ausschuss Verkehr des ERT die kurz- bis mittelfristige Umsetzung der Gesamtverkehrsvariante im Vordergrund und deren Massnahmen sind ins vorliegende AP5 bzw. RGSK 2025 integriert. Da bezüglich der Entlastungswirkung der Gesamtverkehrsvariante Zweifel bestehen, empfiehlt der Ausschuss überdies, eine der beiden Tunnelvarianten planerisch so weit zu vertiefen, dass sie ebenfalls umgesetzt werden könnte. Welche Variante in welcher Ausprägung vertieft werden soll, möchte der Ausschuss aktuell noch offenlassen. In Gesprächen mit Bund und Kanton soll vorgängig abgeklärt werden, ob und unter welchen Voraussetzungen welche Tunnelvariante im Agglomerationsprogramm realistische Chancen auf eine Mitfinanzierung hätte.

4.3 Zielwerte MOCA-Indikatoren

Tabelle 15 gibt einen Überblick über die Entwicklungen zwischen 2010 und 2022 sowie der Zielsetzungen zu den fünf MOCA-Indikatoren. Die Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie 2050 bilden dazu die Orientierungsgrösse (vgl. Kapitel 4.1.3). Die Erläuterungen zur retrospektiven Entwicklung erfolgte bereits in Kapitel 3.5.

Indikator	Retrospektiv-Werte			Ziel 2040	
				quantitativ	qualitativ
Modal Split (MIV-Anteil)	2010: 56.6%	2015: 60.7%	2021: 69.1%	52%	Bestehende Verkehrsnetze effizienter nutzen. ÖV bedarfsgerecht ausbauen und Potenziale des Fuss- und Veloverkehrs zur Reduktion des MIV-Anteils konsequent nutzen.
Unfälle	2014: 2.42	2017: 2.63	2021: 2.41	unter 2.0	Verkehrsraum attraktiver und sicherer gestalten. Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und angrenzende Nutzungen optimal aufeinander abstimmen. Deutliche Reduktion der Unfallzahlen durch Sanierung der Unfallschwerpunkte, insbesondere auch bzgl. Veloverkehr.
Einwohner nach ÖV-Güteklassen	2014: EGK A: 8.4% EGK B: 35.8% EGK C: 27.8% EGK D: 18.7% Ohne EGK: 9.3%	2017: EGK A: 6.7% EGK B: 35.7% EGK C: 28.3% EGK D: 21.6% Ohne EGK: 7.7%	2022: EGK A: 8.5% EGK B: 33.9% EGK C: 30.5% EGK D: 19.7% Ohne EGK: 7.4%	EGK A: 10-12% EGK B: 38-40% EGK C: 28-30% EGK D: 12-19% Ohne EGK: < 4%	Realisierung der Umstrukturierungsgebiete an zentralen, gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten. Punktuelle Verbesserungen in ÖV-Erschliessung (Taktverdichtungen, Optimierung Liniennetz).
Beschäftigte nach ÖV-Güteklassen	2014: EGK A: 24.5% EGK B: 32.3% EGK C: 22.7% EGK D: 11.0% Ohne EGK: 9.5%	2017: EGK A: 23.4% EGK B: 31.7% EGK C: 22.0% EGK D: 14.2% Ohne EGK: 8.7%	2022: EGK A: 24.0% EGK B: 32.2% EGK C: 22.3% EGK D: 13.6% Ohne EGK: 8.0%	EGK A: 28-30% EGK B: 33-35% EGK C: 25% EGK D: 7-11% Ohne EGK: < 4%	Realisierung ESP Thun Nord und S-Bahn Haltestelle Thun Nord. Verbesserung der ÖV-Erschliessung von ungenügend erschlossenen Arbeitsgebieten, insb. Uetendorf.
Dichte der überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen	2012: 77.1	2017: 76.6	202: 75.9	90	Realisierung der vielen Umstrukturierungsgebiete. Grosse Zurückhaltungen bezüglich Neueinzonungen.

Tabelle 15 MOCA-Zielwerte Agglomeration Thun

5 Handlungsbedarf

Im folgenden Kapitel wird aus dem Vergleich zwischen der Situations-/Trendanalyse und dem Zukunftsbild im Sinn eines Soll-Ist-Vergleichs der Handlungsbedarf in den verschiedenen Themenfeldern abgeleitet. Dabei wird jeweils unterschieden was «Bisher erreicht» wurde (Massnahmen aus früheren Generationen des Agglomerationsprogramm Thun) und welcher «Verbleibende Handlungsbedarf bis 2040» besteht. Vom verbleibenden Handlungsbedarf bis 2040 fasst zu Beginn jedes Kapitels ein Fazit-Kasten die Schwerpunkte zusammen, welche mit der vorliegenden 5. Generation angegangen werden.

5.1 Siedlung

Handlungsbedarf Siedlung – Schwerpunkte AP 5. Generation:

- **Siedlungsentwicklung nach innen (SEin):**
Nebst der Realisierung der noch nicht umgesetzten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten aus früheren AP-Generationen, gilt es die Massnahmen zur verstärkten Innenentwicklung gemäss AP 4 weiterzuverfolgen.
- **Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistung:**
Der Entwicklung zu einer Pendler-Region muss mit einer Stärkung der Agglomeration als Wirtschaftsstandort entgegengewirkt werden. Erste ESP-Projekte befinden sich mittlerweile in der Umsetzung.
- **Überkommunale Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung:**
Bei einzelnen grösseren Siedlungsentwicklungsgebieten besteht Abstimmungsbedarf mit der Realisierung von neuen bzw. der Erneuerung von bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sowie von Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr.
- **Siedlungs- und Freiraumqualität:**
Die Siedlungs- und Freiraumqualität ist unter dem steigenden Druck der Innenentwicklung und des Klimawandels zu sichern.
- **Siedlungsverträgliche Mobilität:**
Strassenaufwertungsmassnahmen sollen mit der Siedlungsentwicklung koordiniert werden, um die Verkehrssicherheit und Siedlungsqualität zu gewährleisten.

5.1.1 Siedlungsentwicklung nach innen

Bisher Erreichtes

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. Dafür wurden Wohn- und Arbeitsschwerpunkte für grössere Bauzonenreserven an gut erschlossenen Lagen bezeichnet, geeignete Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete ermittelt und Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen ausgeschieden. Zudem wurden überörtliche Siedlungsgrenzen festgelegt. Diese Massnahmen wurden im regionalen Richtplan (RGSK Thun-Oberland West) verankert und sind grösstenteils umgesetzt bzw. in Umsetzung (vgl. Kapitel 2).

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Die Analyse hat das grosse Potenzial zur Siedlungsentwicklung nach innen in der Agglomeration Thun aufgezeigt. Es wird erwartet, dass ein grosser Teil des erwarteten Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstums durch die Nutzungspotenziale im bestehenden Siedlungsgebiet abgedeckt werden kann. Nebst der Realisierung der noch nicht umgesetzten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten aus früheren AP-Generationen, gilt es die Massnahmen zur

verstärkten Innenentwicklung gemäss AP 4 weiterzuerfolgen und den verbleibenden Handlungsbedarf zu ergänzen:

- Grössere und zentral gelegene Gebiete mit Umstrukturierungs- und Verdichtungspotential sowie die Auffüllung von Baulücken in gut erschlossenen Lagen (ÖV und FVV) sind in der Entwicklung zu priorisieren. Gleichzeitig gilt es, von peripheren Entwicklungen Abstand zu nehmen. Die grösseren Entwicklungsgebiete aus dem AP4 liegen mehrheitlich an mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen und zeigen zudem grosses Potenzial für eine FVV-Erschliessung und damit für eine weniger mit dem MIV belastete Siedlungsentwicklung. Dieses Potenzial wird jedoch noch zu wenig ausgeschöpft.
- Parallel dazu sind weitere geeignete Gebiete mit Potenzial zur Innenentwicklung zu identifizieren und zu mobilisieren. Dabei stehen besonders grössere Wohnsiedlungen (u.a. genossenschaftliche Siedlungen) mit Gesamterneuerungsbedarf in den «städtischen» und «agglomerationsstypischen» Siedlungsräumen sowie den Zentren gemäss dem Zukunftsbild im Fokus. Idealerweise weisen die Areale bereits eine gute Verkehrserschliessung – besonders für den ÖV – vor. Andernfalls muss diese mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar sein.
- Eine verstärkte Innenentwicklung wird nicht nur in Siedlungsgebieten mit Nutzungsschwerpunkt Wohnen angestrebt, sondern auch in Arbeits- und Mischgebieten (z.B. Bahnhof Thun, ESP Thun Nord). Wo immer möglich, soll dabei ein attraktiver Nutzungsmix sowie eine multimodale Abwicklung des Verkehrs angestrebt werden.
- Die zu grosse Zahl von Gebieten zur Siedlungserweiterung (Vorranggebiete Siedlungserweiterung) aus dem AP 3 muss, wie bereits in AP 4, weiter reduziert werden. Dies trifft insbesondere auf grössere und periphere Siedlungserweiterungen zu, die über den aktuellen Bedarf hinausgehen oder auf Gebiete, die sich aufgrund ihrer Lage, einer ungenügenden Erschliessung oder sonstiger Konflikte nicht optimal für eine Siedlungserweiterung eignen. Siedlungserweiterungen sollen prinzipiell erst nach Realisierung der inneren Entwicklungspotenziale erfolgen.

5.1.2 Entwicklungsgebiete Arbeiten und Dienstleistung

Bisher Erreichtes

In den vergangenen Jahren haben die Stadt Thun und die Gemeinde Steffisburg viel Zeit in die Planung der drei kantonalen ESP investiert. Zusammen mit den Grundeigentümern wurden, teilweise in partizipativen Prozessen, gemeinsame Entwicklungsvorstellung für die Areale entwickelt.

Im ESP Thun Nord wurde mit dem Richtplan (2014) die Basis für die schrittweise Überführung des Militärareals in ein attraktives Stadtgebiet mit Schwerpunkt Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen gelegt. Nach der Aufnahme der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord in den Ausbauschnitt 2035 folgte 2020 ein Workshopverfahren zur verkehrlichen und städtebaulichen Einbindung der Haltestelle sowie aktuell eine Variantenstudie zur Erschliessung.

Der ESP Bahnhof Thun wird mittels der «Plattform ESP Bahnhof Thun», einem Koordinationsgremium, vorangetrieben. Mit dem Teilprojekt Verkehr (2018) wurde ein erster Versuch zur Neuorganisation des Bahnhofsplatzes und zur Aktivierung der Bahnhofsüdseite unternommen. Dieser scheiterte jedoch am Widerstand aus den Quartieren südlich des Bahnhofs. Deshalb wurde zwischen 2021 und 2022 das Charrette-Verfahren für das Stadtquartier Bahnhof (2021-2022), ein partizipativer Prozess mit diversen Anspruchsgruppen, durchgeführt. Aktuell laufen diverse Vertiefungen, unter anderem zur betrieblichen Organisation der Bushaltekanten.

Für den ESP Bahnhof Steffisburg wurde das Projekt «Raum5» entwickelt. Die Planung (je eine UeO für Arealentwicklung und Erschliessung) konnte weitgehend abgeschlossen werden, die Erschliessung wurde bereits realisiert.

Dazu wurden weitere grosse Gewerbegebiete wie beispielsweise Schoren/Gwattmöslin in Thun oder der ESP Uetendorf weitgehend realisiert.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Die Agglomeration Thun verfügt trotz diesen Entwicklungen über ein unausgewogenes Verhältnis von Einwohnenden und Arbeitsplätzen. Die Entwicklung zur Pendler-Region wird sich laut den Prognosen aus der Analyse fortsetzen. Ihr muss mit einer Stärkung der Agglomeration als Wirtschaftsstandort entgegengewirkt werden. Die grössten Nutzungsreserven für Arbeitsnutzungen in der Region befinden sich in den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten. Auch die weiteren Arbeitsschwerpunkte oder Umstrukturierungsgebiete mit Schwerpunkt Arbeiten gilt es voranzutreiben. Es ergibt sich konkret folgender Handlungsbedarf:

- Um die Pendlerströme aus der Agglomeration nicht weiter ansteigen zu lassen und den Modalsplit zu verbessern, ist eine zeitnahe Realisierung der Entwicklungsgebiete Arbeiten erforderlich. Dazu müssen die notwendigen Verfügbarkeiten und die planungsrechtlichen Voraussetzungen (ZPP, UeO) geschaffen und die offenen Fragen zur Verkehrserschliessung gelöst werden.
- ESP Thun Nord: Verkehrliche und städtebauliche Integration und Anbindung der neuen S-Bahnhaltestelle in die Arealentwicklung und ins Gesamtverkehrsnetz. Klärung der Arealerschliessung und der öffentlichen Räume. Durchführung der notwendigen Verfahren zur Ablösung der Planungspflicht.
- ESP Bahnhof Thun: Klärung des Verkehrsregimes rund um den Bahnhof und Verlagerung von einzelnen Buslinien in ein neues Busterminal auf der Südseite des Bahnhofs. Klärung der städtebaulichen Entwicklung sowie der Eckwerte der Nutzung für das Areal Rosenau-Scherzligen und Definition der ZPP.

5.1.3 Überkommunale Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

Bisher Erreichtes

Seit 2012 besteht für die überkommunale Abstimmung von Siedlung und Verkehr das RGSK TOW, welches als regionaler Richtplan die wesentlichen Siedlungsentwicklungen behördenverbindlich festhält und sie auf das Verkehrssystem abstimmt.

Vereinzelt wurde dies bereits umgesetzt, so u.a. bei der Realisierung der Überbauung Dükerweg (Gschwend-Areal) in Steffisburg mit der gemeinsamen der Aufwertung und Beruhigung der Unterdorfstrasse (2022).

Zudem wurden in den vergangenen AP verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der überkommunalen Zusammenarbeit und von regionalen Ausgleichsmodellen angestossen, wie beispielsweise der innerregionale Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen, die Umsetzung des regionalen Arbeitszonenpools, der überkommunale Kompensation Fruchtfolgeflächen (FFF) oder die Abstimmung der verkehrintensiven Standorte (ViV). Seit 2022 befindet sich zudem das Projekt Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun für fünf Jahre in der Umsetzung.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

In folgenden Bereichen besteht weiter oder zusätzlicher Handlungsbedarf:

- Bei einzelnen grösseren Siedlungsentwicklungsgebieten besteht Abstimmungsbedarf mit der Realisierung von neuen bzw. der Erneuerung von bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sowie von Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr. Dies trifft insbesondere auf die Arealentwicklung im ESP Thun Nord in Abhängigkeit mit der Realisierung der neuen S-Bahn Haltestelle sowie deren Einbindung ins übergeordnete Verkehrsnetz zu.
- Das Einfordern von Mobilitätskonzepten bei grösseren Arealentwicklungen hat sich bei der Stadt Thun mittlerweile etabliert. Eine Ausdehnung dieser Anforderung auf die gesamte Agglomeration besteht bisher nicht.

5.1.4 Siedlungs- und Freiraumqualität

Bisher Erreichtes

Die Agglomeration Thun verfügt grösstenteils über eine hohe Siedlungs- und Freiraumqualität. Durch die Siedlungsentwicklung nach innen aber auch aufgrund klimatischer Veränderungen werden diesbezüglich jedoch die Anforderungen erhöht und es besteht Handlungsbedarf, um eine qualitative Entwicklung zu gewährleisten.

In der Planung grösserer Arealentwicklungen wie den ESP's, dem Siegenthalergut und der Bläuerstrasse in Thun sowie der Hodelmatte/Au in Steffisburg stellt die attraktive und hochwertige Freiraumgestaltung einen wichtigen Bestandteil dar. Mit der Realisierung dieser Projekte entstehen grüne Fragmente, welche es anschliessend in ein Grün- und Freiraumnetz zu verbinden und an die Naturräume anzuschliessen gilt.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

- Durch die Siedlungsentwicklung nach innen steigt die Nachfrage nach Grün- und Freiräumen für Naherholung und Freizeit. Gleichzeitig besteht die Gefahr, dass Freiflächen im Siedlungsgebiet überbaut werden und der Nutzungsdruck auf siedlungsnahen Landschaftsräume und Naturschutzgebiete, z.B. an den Fliessgewässern und an den Seeufern, zunimmt. Um eine hohe Siedlungs- und Lebensqualität zu erreichen, müssen im Siedlungsgebiet ausreichende und vielfältig nutzbare Frei- und Grünräume (Plätze, Parkanlagen, Spielflächen, Aufenthaltsbereiche) gesichert und miteinander verbunden werden. Ein regionales Grün- und Freiraumkonzept könnte eine koordinierte Entwicklung fördern.
- Die angestrebte Innenentwicklung steigert die Ansprüche an die städtebauliche und architektonische Gestaltung des Siedlungsraumes sowie an die Qualität und die Ausgestaltung des Wohnraumangebots. Die Qualitäten der durchgrüneten Einfamilienhaussiedlungen müssen teilweise in verdichtete Wohnformen transformiert werden. Dies erfordert unter anderem eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Aussenraum. Qualitätssichernde Verfahren und der Einbezug der betroffenen Nutzergruppen können einen Beitrag leisten, um eine hohe Qualität sicherzustellen.
- Die Auswirkungen des Klimawandels, wie beispielsweise häufigere Hitze- und Trockenperioden oder Starkregen, haben einen direkten Einfluss auf die Siedlungsqualität. Dies bedingt neue Konzepte, um die Verträglichkeit zu steigern und gleichzeitig weitere negative Folgen zu reduzieren. Gerade Grün- und Freiräume im Siedlungsraum gewinnen zusätzlich an Bedeutung.
- Weitere Herausforderungen hinsichtlich der Siedlungsentwicklung und der Gestaltung von Aufenthalts- und Freiräumen ergeben sich aus der steigenden Überalterung der Agglomeration.

5.1.5 Siedlungsverträgliche Mobilität

Bisher Erreichtes

Nebst der Priorisierung von Entwicklungsgebieten an gut erschlossenen Lagen soll im Rahmen der verstärkten Innenentwicklung eine siedlungsverträgliche Mobilität gefördert werden. In den letzten 15 Jahren wurde in den Quartieren fast flächendeckend Tempo-30 eingeführt. Zudem wurden punktuell weitere Massnahmen umgesetzt, die über das Agglomerationsprogramm mitfinanziert wurden (z.B. Aufwertung der Ortsdurchfahrt Uetendorf, Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Dürrenastquartier, Unterdorfstrasse Steffisburg). Auch hier legt das RGSK den Grundstein für die Koordination auf regionaler Ebene.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Mit Blick auf die gesamte Region kann folgender Handlungsbedarf festgestellt werden:

- Die Siedlungsentwicklung nach innen kann punktuell zu Mehrverkehr führen. 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.
- Strassenaufwertungsmassnahmen tragen massgebend zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung der Siedlungsqualität bei. Das Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun weist die aufzuwertenden Gebiete detailliert aus, für den Rest der Agglomeration besteht keine gesamtheitliche Planung von Aufwertungsmassnahmen.

5.2 Natur, Landschaft und Erholung

Handlungsbedarf Natur, Landschaft und Erholung – Schwerpunkte AP 5. Generation:

- **Nutzungskonflikte an Siedlungsrändern:**
Durch die steigenden Anforderungen an die Freizeit- und Erholungsgebiete geraten die Landschaftsräume unter Druck und benötigen erhöhte Aufmerksamkeit.
- **Vernetzungsfunktion der Landschaft und Gewässer:**
Bestehende Grünräume und Bachläufe im Siedlungsgebiet sollen erhalten, aufgewertet und vernetzt werden.
- **Erschliessung und Besucherlenkungsmassnahmen in Naherholungsgebieten:**
Besucherlenkungsmassnahmen schützen die empfindlichen Naturräume vor den zunehmenden Andrang der Erholungssuchenden.
- **Koordination der Nutzungen an den Seeufern**
Durch die zunehmende Nutzung der Ufergebiete und fehlende regionale Abstimmung besteht weiter Handlungsbedarf.

5.2.1 Nutzungskonflikte an Siedlungsrändern

Bisher Erreichtes

Im Sommer 2019 wurde die Landwirtschaftliche Planung des Entwicklungsraum Thun, welche die Abstimmung der Interessen der Landwirtschaft und der Raumplanung zum Ziel hat, abgeschlossen. Dabei wurde das Zusammenhängende Gebiet der Gemeinden Thun, Steffisburg und Heimberg berücksichtigt. In der Ortsplanung von Thun und Steffisburg wurde das Thema teilweise aufgenommen, z.B. im Raum Thun-Südwest, wo nun im Rahmen eines Masterplans Landschaft Buchholz-Pfandern (Thun-Südwest) eine Abstimmung der Interessen stattfinden soll. Oder mit dem Landschaftspark Au, der im Raumentwicklungskonzept von Steffisburg enthalten ist.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Die Siedlungsentwicklung nach innen und das Bedürfnis der Bevölkerung nach Freizeit und Erholung in der Natur führt zu erhöhten Frequenzen in siedlungsnahen Grünräumen. Die dadurch entstandenen Konflikte, z.B. mit Naturschutz und Landwirtschaft, bedingen den verstärkten Einbezug betroffener Nutzergruppen und führen zu Handlungsbedarf an Siedlungsrändern:

- Insbesondere in den Räumen Thun Südwest und in Spiez sind sensible Naturräume u.a. durch die Siedlungsentwicklung stark unter Druck geraten. Die Siedlungsränder sind zugunsten der landschaftlichen und ökologischen Qualität und zur Vermeidung von Konflikten zu klären. Massnahmen zum Schutz dieser Räume und zur Lenkung von Naherholungssuchenden sind erforderlich.
- Die Landwirtschaft ist als wichtige Partnerin besser in die Planungen miteinzubeziehen. Die Landwirtschaftsflächen in der Agglomeration geraten immer stärker unter Druck. Es werden

vermehrt Konflikte mit Naherholungssuchenden sowie der Bewohnerschaft der angrenzenden Siedlungen bekannt. Die Landwirtschaftsflächen entlang von Siedlungsrändern sind, wo möglich, zu erhalten und die Flächen sind zu optimieren (z.B. mit Landumlegungen oder Meliorationen und dem Rückbau nicht mehr genutzter Infrastruktur). Der Übergang zur Siedlung ist mit einem entsprechenden Puffer mit Nutzungsüberlagerungen, wie beispielsweise auf der Burgerallmend in Thun (Sportanlagen/Freizeit und Landwirtschaft), zu gestalten und ins Landschaftsbild zu integrieren.

5.2.2 Vernetzungsfunktion der Landschaft und Gewässer

Bisher Erreichtes

Mit der Renaturierung der Aare im Bereich Autobahn A6, Heimberg (2021) wurde ein Teilprojekt des Projektes «Aarewasser» abgeschlossen. Zudem wurden kleinere Gewässer in verschiedenen Gemeinden renaturiert und aufgewertet, u.a. im Bereich der Burgerallmend in Thun oder in Heimberg. Weiter leistet auch die Vernetzung von Landschaft und Gewässerraum mit Umsetzungsprojekten nach DZV in der Landwirtschaft einen grossen Beitrag.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Die ökologische Vernetzung im Siedlungsgebiet ist insbesondere bei der Entwicklung von grösseren Arealen wie dem ESP Thun Nord, aber auch in den bestehenden Entwicklungsgebieten zu verbessern. Der Handlungsbedarf gestaltet sich wie folgt:

- Der Vernetzungsfunktion sowie den Besucherlenkungsmassnahmen und der Koordination der Nutzungen sollen, mit Hinsicht auf die Innenentwicklung und dem damit verbundenen steigenden Druck auf die Naturräume, verstärkt Rechnung getragen werden.
- Bestehende Grünräume und Bachläufe im sonst mehrheitlich überbauten Raum sind zu erhalten und aufzuwerten. Zu fördern sind auch die für die Vernetzung sehr wichtigen Kleinstrukturen und Einzelelemente, sowohl im landwirtschaftlich genutzten wie auch im Siedlungsgebiet, die als Trittsteine über den gesamten Agglomerationsperimeter fungieren.
- Von spezieller Wichtigkeit für die Vernetzung sind die Gewässerlandschaften von Aare, Zulg und Glütschbach. Sie sind jedoch auch beliebte Naherholungsräume. Beide Funktionen werden teilweise durch Verbauungen und das angrenzende Siedlungsgebiet eingeschränkt. Dies trifft vor allem auf die Zulg im Siedlungsgebiet von Steffisburg bzw. Heimberg und dem Abschnitt der Aare unterhalb der Innenstadt (vgl. Projekt Aarewasser) zu.

5.2.3 Erschliessung und Besucherlenkungsmassnahmen in Naherholungsgebieten

Bisher Erreichtes

Mit der Umsetzung des Masterplans Bonstettenpark konnte der Park unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüchen, des Uferschutzes und denkmalpflegerischen Aspekten aufgewertet werden. Mit der Verordnung über die Benützung des Seeuferbereichs (VBS) vom Schadaupark bis Bonstettenpark sowie Grunderinseli sorgt die Stadt Thun für den Schutz von Ruhe, Ordnung, Sicherheit und Umwelt (2023).

Besucherlenkungsmassnahmen sind auch beim Projekt «Aarewasser» vorgesehen, um die Entflechtung und den damit einhergehenden Erhalt von Schutz- und Naherholungsgebieten sicherzustellen.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Die Siedlungsentwicklung nach innen führt generell 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. Durch die regionale Planung von Velofreizeitrouten (inkl. Mountainbike) wird eine verträgliche Erschliessung und Besucherlenkung in den Naherholungsgebieten angestrebt. Ausserdem wurden mit dem Projekt «Ausgangspunkte der Erholung» die gefragtesten Orte innerhalb der Region erfasst. Nebst der Vertiefung dieser Bestrebungen besteht folgender Handlungsbedarf:

- Die Erschliessung von beliebten Naherholungsgebieten durch ÖV aber auch Fuss- und Veloverkehr ist teilweise ungenügend, was gerade an Wochenenden Mehrverkehr durch MIV bewirkt. Gleichzeitig fehlt es in den Gebieten oftmals an ausreichenden Besucherlenkungsmassnahmen oder in Bezug auf den MIV an Parkplatzmanagement, was negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft mit sich bringt.
- Durch die steigenden Frequenzen bei verschiedenen Freizeitaktivitäten entsteht zusätzlicher Nutzungsdruck in beliebten Naherholungsgebieten. Dies führt teilweise zu Konflikten zwischen den verschiedenen Nutzergruppen und zu negativen Folgen für Flora und Fauna. Betroffene Gebiete sind beispielsweise das Aareufer im Raum Heimberg - Uetendorf – Uttigen, die Naturschutzgebiete am linken Seeufer zwischen Kanderdelta und Seeallmend sowie die Thuner Allmend.

5.2.4 Koordination der Nutzungen an den Seeufern

Bisher Erreichtes

Zwischen 2011 und 2018 wurde etappenweise der Uferweg Schadau-Lachen realisiert, welcher als AP1 Projekt als Vorreiter für weitere Uferwege gilt. Zudem wurden in Thun (Bonstettenpark) in Hilterfingen (Hüneggkurve) und in Spiez (Uferweg Spiez-Faulensee) Ufergebiete aufgewertet.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Durch die zunehmende Nutzung der Ufergebiete und fehlende regionale Abstimmung besteht weiter Handlungsbedarf:

- An den Seeufern verdeutlicht sich der Bedarf einer überkommunalen Strategie, wie mit Naherholungsdruck und Schutz der wertvollen Naturwerte in Zukunft umgegangen werden soll. Am linken Seeufer (Sportplätze Lachen, Bonstettenpark, Camping) hat der Erholungsdruck in den letzten Jahren besonders stark zugenommen, auch von der Seeseite her. Gleichzeitig ist die Koordination in den angrenzenden Gebieten Gwattlischenmoos und Kanderdelta (Gemeinde Spiez) nur bedingt geregelt.
- Für die Koordination der Nutzungen sind die Besucherlenkungsmassnahmen von grosser Bedeutung, unter anderem verfolgt die weiter oben genannte VBS dieses Ziel.
- Entlang dem Thunersee gibt es vereinzelte Uferabschnitte mit ungenügendem Zugang für die Naherholung bzw. mit wichtigen Lücken im Uferwegnetz. Dies trifft sowohl auf den Abschnitt von der Schiffländte Hünibach bis zum Bootshafen Eichbühl in der Gemeinde Hilterfingen wie auch auf den Abschnitt Einigen – Spiez in der Gemeinde Spiez zu. Die beiden Uferwegprojekte waren in der Vergangenheit aufgrund von Widerständen von den betroffenen GrundeigentümerInnen blockiert. Nun sollen die beiden fehlenden Abschnitte realisiert werden.

5.3 Verkehr

Handlungsbedarf Verkehr – Schwerpunkte AP 5. Generation:

- **Öffentlicher Verkehr:**
 - ESP Bhf. Thun + Thun-Nord: Neuorganisation Bushöfe für erweiterte ÖV-Angebote und deren verbesserte Zugänglichkeit
 - ÖV-Angebotsausbau von / zu rechtes Thunerseeufer als Grundlage für Verkehrsverlagerung von der Strasse
 - Weitere Angebotsverdichtungen im Busnetz nur wo zwingend (z.B. Linie 6)
 - Elektrifizierung STI-Flotte
- **Strassenverkehr:**
 - Neukonzeption regionales Verkehrsmanagement
 - Langfristiges Erschliessungskonzept rechtes Thunerseeufer
 - Aufwertung öffentlicher Strassenraum: Fokus Innenstadt und West-Quartiere
- **Veloverkehr:**
 - Bhf. Thun + Thun-Nord: Attraktive Führung des Velo- und Fussverkehrs innerhalb der ESP-Perimeter, von / zu diesen und durch die ESP hindurch
 - Prüfung von Velovorzugsrouten mit einer ersten Etappe im Korridor Thun – Münsingen - Bern)
 - Weitere Aufwertung des städtischen Velo-Haupttroutennetz
 - Direktere Erschliessung des rechten Thunerseeufers
- **Fussverkehr:**
 - Aufwertung öffentlicher Strassenraum: Fokus Innenstadt und West-Quartiere
- **Verkehrssicherheit:**
 - Laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten (neu auch ausserhalb Stadt Thun)
- **Mobilitätsmanagement:**
 - Etablierung neu organisierter Geschäftsstelle
 - Ausdehnung von Aktionen / Angeboten auf die Gesamttagglomeration

5.3.1 Öffentlicher Verkehr

Bisher Erreichtes

Das Bahn- und Busangebot wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich mit Taktverdichtungen, neuen Buslinien und Linienverlängerungen ausgebaut. Die Agglomeration Thun verfügt grundsätzlich über ein sehr dichtes ÖV-Angebot mit Stadt- und Regionallinien. Im Raum Spiez wurde das Buskonzept auf das Fahrplanjahr 2022/23 optimiert und mit der Umstellung Bahn – Bus zwischen Spiez und Interlaken konnte die Feinerschliessung verbessert werden. Gleiches wurde viel früher bereits zwischen Thun und Spiez erfolgreich umgesetzt (Linie 1 mit Durchbindung nach Steffisburg).

Mit einer neuen Bustangente (Pilotbetrieb ab Fahrplanjahr 2025/26) wird die Erschliessung von wichtigen Entwicklungsgebieten und die tangentielle Verbindung zwischen Steffisburg – ESP Thun-Nord - Thun-West – Thun-Süd sichergestellt.

Auf der Lötschbergachse und im Aaretal sind weitere Kapazitätsausbauten im Rahmen von STEP AS 2035 beschlossen, inklusive Vollausbau des Lötschbergtunnels (vgl. Kapitel 3.4.3), die Umsetzung droht aber länger zu gehen als ursprünglich geplant. Die BLS hat die Perronkanten in den Bahnhöfen schrittweise erneuert.

Die Linie 21 verkehrt ab Fahrplanwechsel 2024 in der Morgen- und Abendspitze neu im 10-Minuten-Takt, zu den übrigen Tageszeiten gilt weiterhin ein 15-Minuten-Takt. Aus strukturellen Gründen bleiben Durchmesserlinien mit der Linie 21 aber schwierig.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Der verbleibende zukünftige Handlungsbedarf im öffentlichen Verkehr fokussiert sich auf folgende Bereiche (vgl. Abbildung 58):

- Ein Handlungsschwerpunkt liegt bei der **Verkehrsdrehscheibe 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 Charré-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 (Kapitel 6.3.1).
- 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 Bahn-Haltestelle 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 finalisiert und fliesst ins vorliegende AP5 ein.
- Bei den **regionalen Linien** aus den Agglomerationsgemeinden in die Stadt Thun besteht weiterer Handlungsbedarf im Ausbau des Angebots am Wochenende und abends.

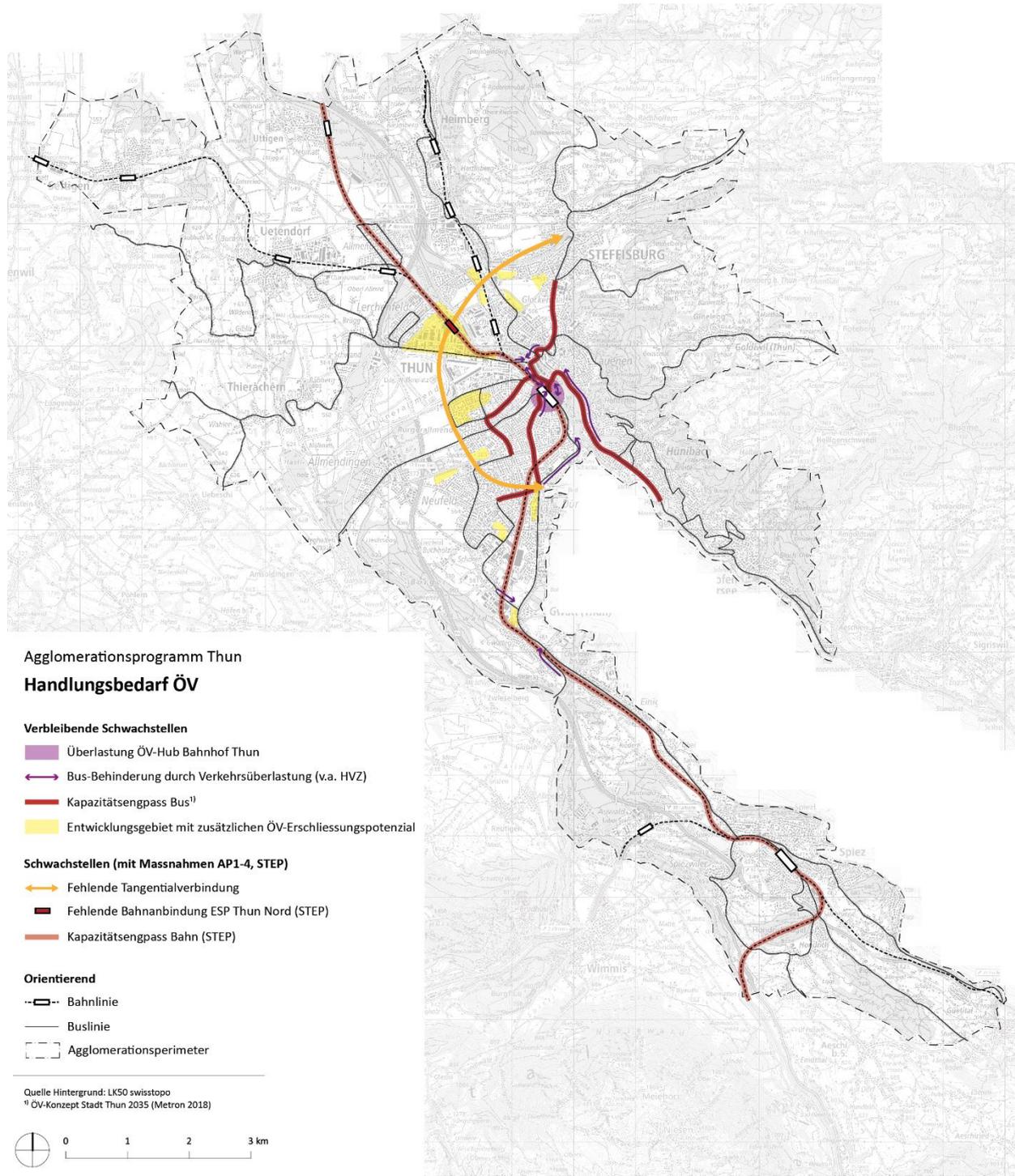


Abbildung 58 Handlungsbedarf ÖV

5.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Bisher Erreichtes

Im motorisierten Individualverkehr wurde mit dem Bypass Thun Nord und den flankierenden Massnahmen zentrale Massnahmen im Strassenverkehr zur Entlastung der Innenstadt sowie den Gebieten von Steffisburg und Heimberg umgesetzt (AP 1-Massnahme). Der Bypass zeigt nach verschiedenen Wirkungsanalysen, wie in Kapitel 3.4.4 0 beschrieben, eine sehr positive Wirkung auf die Innenstadtdurchquerungen, 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.

Bei den Ortsdurchfahrten konnten die BGK in Spiez und Steffisburg (Unterdorf) umgesetzt werden, in Uetendorf und Steffisburg (Oberdorf) sind entsprechende Projekte beschlossen.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

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 weiteren strukturell bedingten Verkehrswachstum (d.h. infolge Einwohner- und Arbeitsplatzwachstums). Der verbleibende zukünftige Handlungsbedarf im motorisierten Individualverkehr fokussiert sich auf folgende Bereiche (vgl. Abbildung 59):

- Der Innenstadtbereich und diverse 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-/Stockhornstrasse 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 beruhigt. Hierzu sind weitere BGKs in der Stadt Thun geplant.
- Bezüglich Strassengestaltung in den Ortskernen der Agglomerationsgemeinden werden z.B. in Spiez im Rahmen der Dorfzentrumsentwicklung weitere Massnahmen notwendig werden.
- 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).

Die folgende Karte fasst den Handlungsbedarf im Bereich MIV zusammen und macht innerhalb derselben Themenbereiche eine Unterscheidung, wo bereits Massnahmen bestehen (aber tlw. im Verzug sind) und wo neue Massnahmen im vorliegenden Agglomerationsprogramm abzuleiten sind:

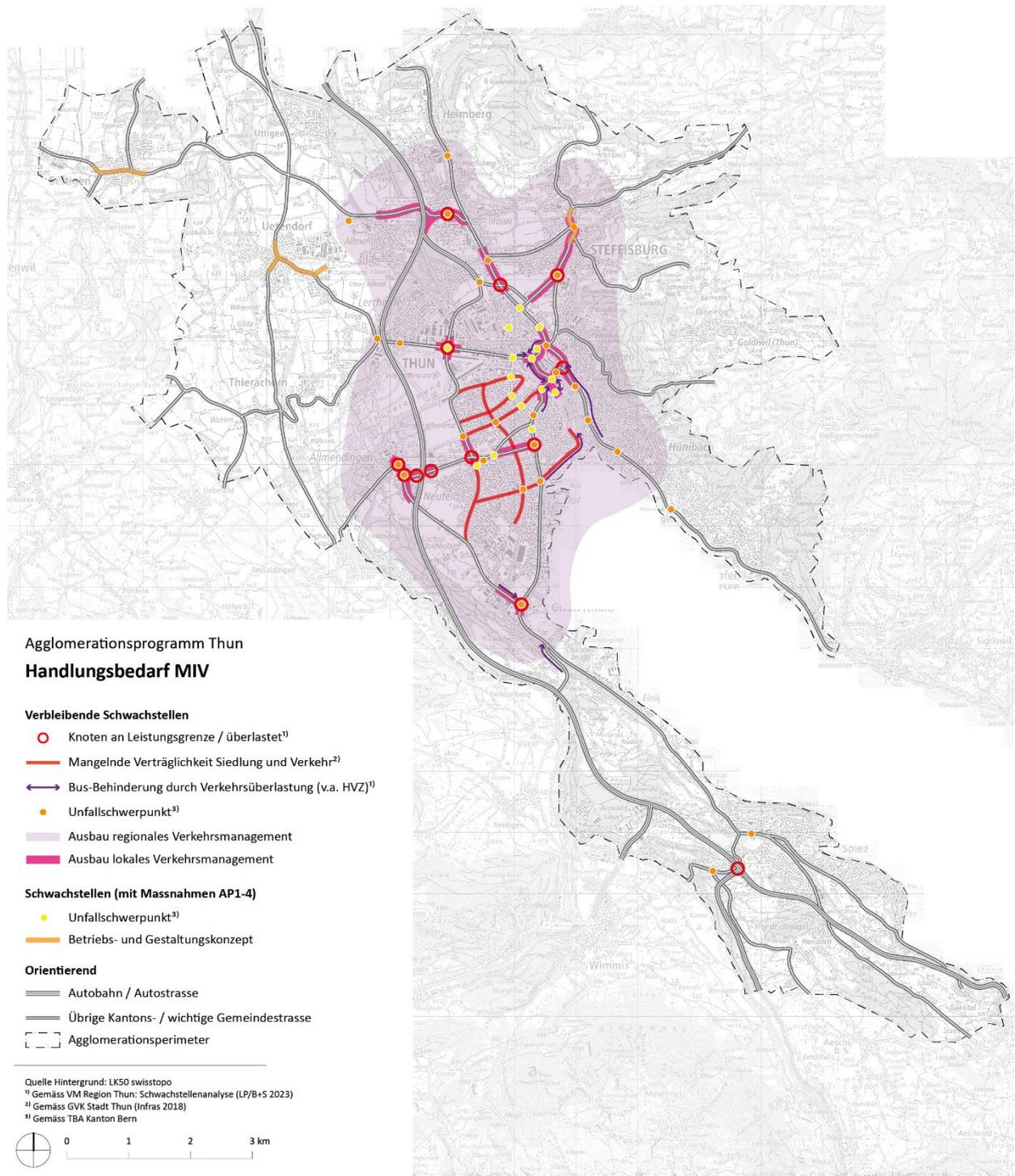


Abbildung 59 Handlungsbedarf MIV

5.3.3 Veloverkehr

Bisher Erreichtes

Für den Veloverkehr bestehen zahlreiche Grundlagen. Dazu gehört das städtische Gesamtverkehrskonzept GVK (INFRAS 2018), der kantonale Sachplan Veloverkehr, die regionale Velonetzplanung für den Entwicklungsraum Thun (Kontextplan 2019) und jüngst auch die Korridorstudie Münsingen – Thun (Transitec 2023). Verschiedene Massnahmen konnten umgesetzt werden oder sind in Umsetzung (z.B. wurde im AP4 ein umfangreiches Massnahmenpaket im nördlichen Agglomerationsteil bewilligt). Wie in Kapitel 2 beschrieben, sind aber einige Massnahmen vergangener AP-Generation bei der Umsetzung in Verzug. Dies betrifft insbesondere die Netzlücken in der Innenstadt Thun und zwischen Heimberg und Uetendorf/Seftigen, aber auch bezüglich Ausbau von Abstellanlagen an den Bahnhöfen und tlw. Sanierungen von Unfallschwerpunkten (USP). Gegenüber dem letzten Agglomerationsprogramm konnte die Uttigenstrasse zwischen dem Lerchenfeld und der Selve (Massnahme AP 2) für den Veloverkehr freigegeben werden.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Der verbleibende Handlungsbedarf im Veloverkehr ist bedeutend. Er zeigt sich besonders in folgenden Bereichen (vgl. Abbildung 60):

- 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).
- 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: Als «Qualitätsverbesserung» sind in der Karte Abschnitt mit grundsätzlich vorhandener, aber ungenügender Veloinfrastruktur (z.B. zu schmale Radstreifen) gekennzeichnet. Verbleibender Handlungsbedarf besteht 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.

Die folgende Karte fasst den Handlungsbedarf im Veloverkehr und macht innerhalb derselben Themenbereiche eine Unterscheidung, wo bereits Massnahmen bestehen (aber tlw. im Verzug sind oder längere Zeit beanspruchen) und wo neue Massnahmen im vorliegenden Agglomerationsprogramm abzuleiten sind:

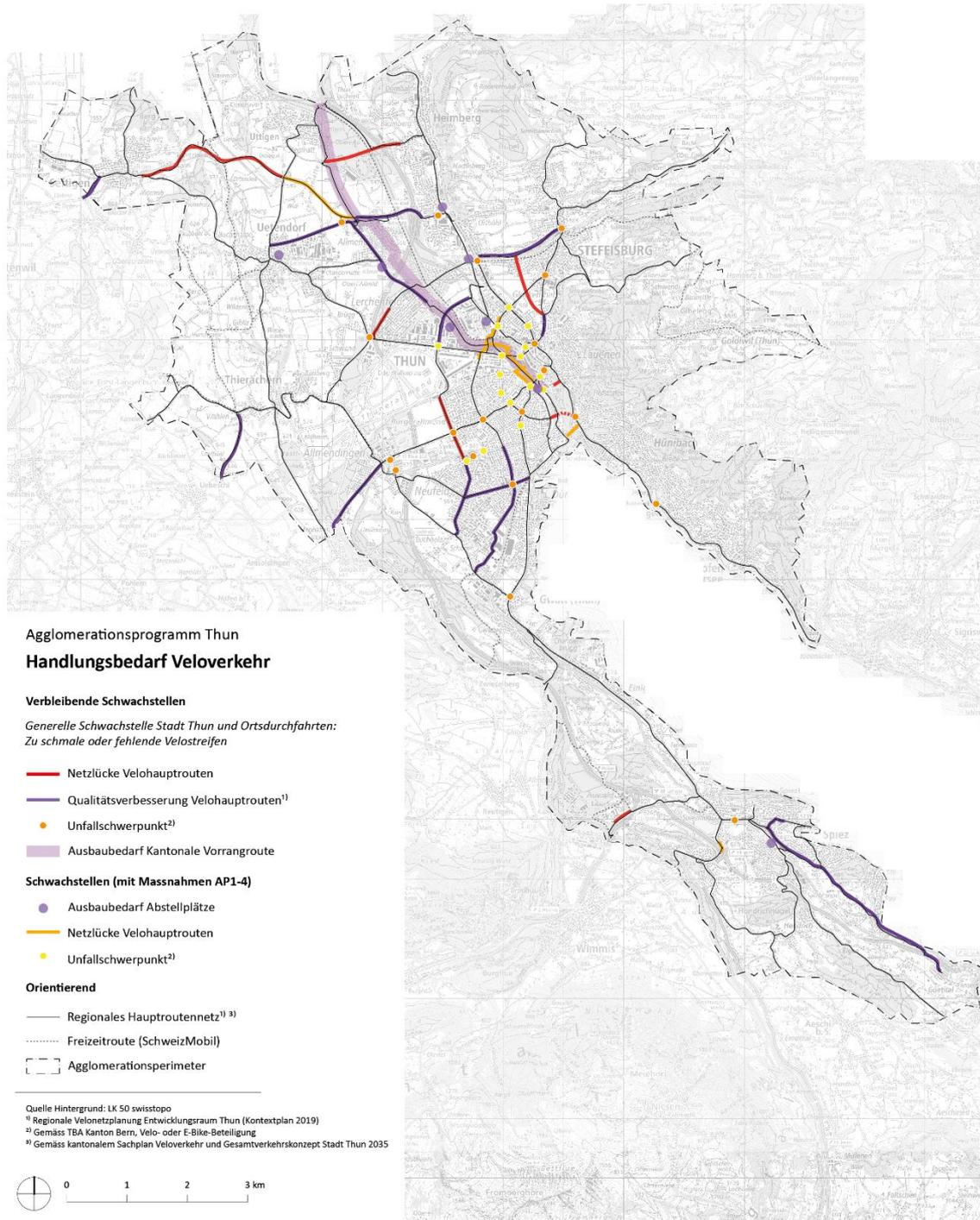


Abbildung 60 Handlungsbedarf Veloverkehr

5.3.4 Fussverkehr

Bisher Erreichtes

In der Thuner Innenstadt wurde vor rund 4 Jahren die Fussgängerzone realisiert. Zudem konnten in den vergangenen vier AP-Generationen punktuelle Fussverkehrsmassnahmen umgesetzt werden. In den allermeisten Thuner Quartieren wurden Tempo-30 Zonen eingeführt.

Auch in diversen Agglomerationsgemeinden wurden Verkehrsberuhigungsmassnahmen und Tempo-30 Zonen umgesetzt.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Der weitere Handlungsbedarf im Bereich Fussverkehr besteht bezüglich noch nicht erfolgter Verkehrsberuhigungen in Wohngebieten (v.a. in den Agglomerationsgemeinden), erhöhter Verkehrssicherheit (Sanierung Unfallschwerpunkte mit Fussgängerbeteiligung) und fehlender Verbindungen von regionaler Bedeutung, insbesondere an den Seeufnern, bei Allmendingen, in Thun Nord, in Spiez oder zwischen Heimberg und Uttigen (vgl. Abbildung 61).

Die folgende Karte fasst den Handlungsbedarf im Fussverkehr zusammen und macht innerhalb derselben Themenbereiche eine Unterscheidung, wo bereits Massnahmen bestehen (aber tlw. im Verzug sind oder längere Zeit beanspruchen) und wo neue Massnahmen im vorliegenden Agglomerationsprogramm abzuleiten sind:

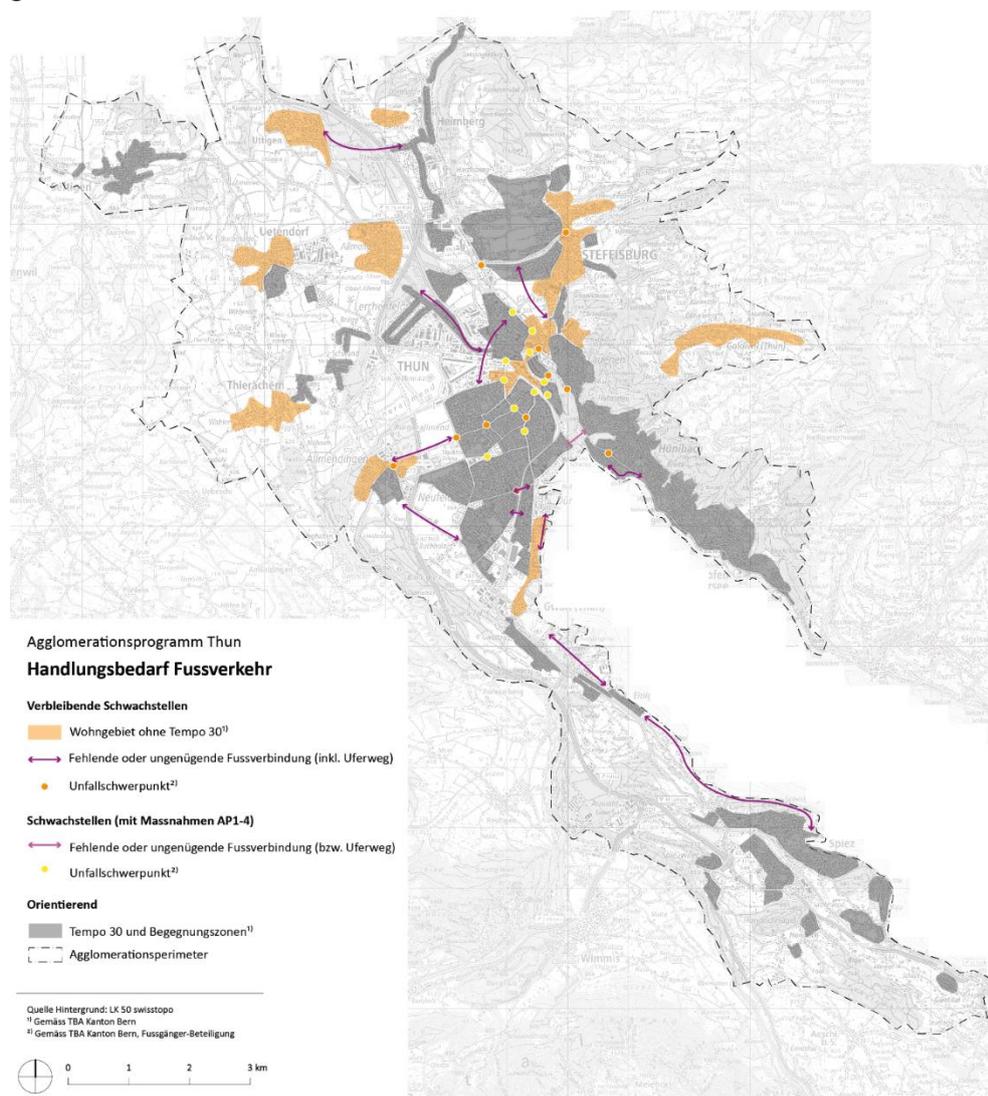


Abbildung 61 Handlungsbedarf Fussverkehr

5.3.5 Verkehrssicherheit

Bisher Erreichtes

Im Rahmen des kantonalen Black Spot Managements konnten verschiedene Unfallschwerpunkte saniert werden. Die generelle Unfallstatistik zeigt einen leicht abnehmenden Trend (Kapitel 3.4.10), im Quervergleich der Agglomerationen sind die Unfallraten in Thun aber nach wie vor hoch. Das Tiefbauamt des Kantons Bern hat für die Agglomeration Thun die Unfallschwerpunkte (USP) und Unfallhäufungsstellen (UHS) für die Periode 2020-2022 auf allen Strassenkategorien neu ermittelt. Dabei gelten USP, die innerhalb der letzten fünf Auswertungsperioden den Grenzwert mindestens dreimal erreicht oder überschritten haben, als prioritär. Insgesamt wurden in der Agglomeration Thun 43 USP sowie zwei UHS identifiziert. Bei knapp der Hälfte der USP sind bereits Massnahmen aus vorangegangenen AP geplant (16) bzw. wurden bereits Projekte zur Sanierung ausgeführt (3). Soweit die USP nicht als Teil einer Strassenmassnahme behoben werden, sind sie durch die Strasseneigentümer gemäss dem Black Spot Management zu sanieren.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Abbildung 62 zeigt den aktuellen Stand hinsichtlich Unfallschwerpunkten und Sanierungsbedarf. Gegenüber dem Aggloprogramm der 4. Generation sind insbesondere ausserhalb der Stadt Thun verschiedene neue Unfallschwerpunkte hinzugekommen.

Neue Unfallschwerpunkte mit Priorität sind:

- 1405 Thun, Gwattstrasse – Strättligenstrasse
- 1410 Thun, Allmendstrasse - Lerchenfeldstrasse
- 1411 Spiez, Thunstrasse

Neue Unfallschwerpunkte ohne Priorität sind:

- 1369 Heimberg, Bernstrasse - Stockhornstrasse
- 1378 Thun, Allmendingen Weststrasse - Kreuzstrasse - Pfandernstrasse
- 1400 Thun, Thunstrasse - Thunstrasse - Allmendstrasse
- 1428 Thun, Hofstettenstrasse - Riedstrasse
- 1445 Hilterfingen, Staatsstrasse FGS 1_165.8
- 1447 Steffisburg, Kreisel Oberdorf
- 1455 Steffisburg, Kreisel Glättemühle
- 1457 Thun, Einfahrt Parkhaus Zentrum Oberland

Hinweis: Neben den USP analysiert der Kanton Bern auch die sogenannten «Unfallhäufungsstellen» (UHS). In der Agglomeration Thun gibt es jedoch kein UHS, der nicht gleichzeitig ein USP wäre (Nr. 5009 und 5016).

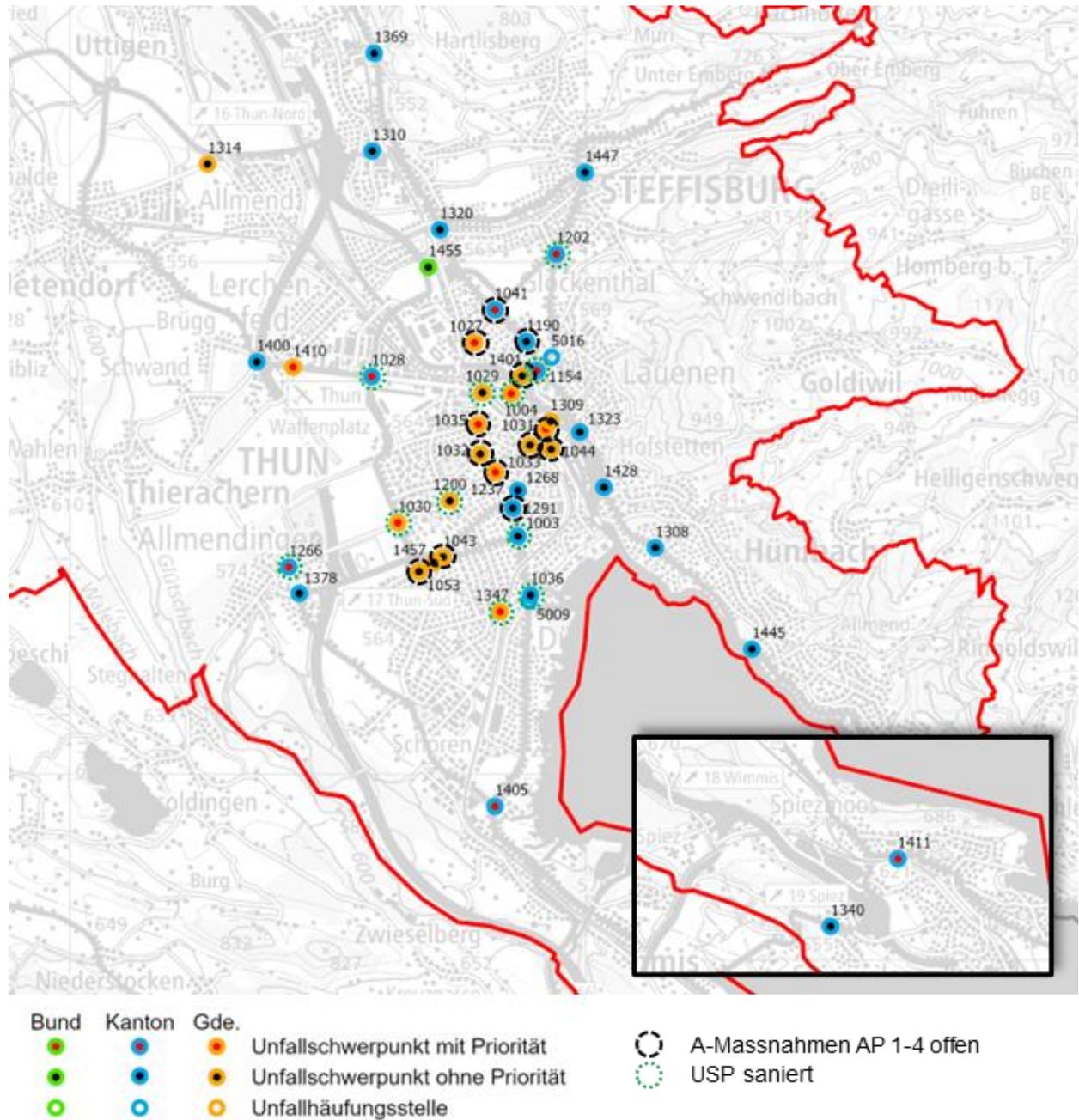


Abbildung 62 Unfallschwerpunkte 2020-2022
Quelle: TBA Kt. Bern, Mai 2023 (bearbeitet)

5.3.6 Mobilitätsmanagement

Bisher Erreichtes

In der Agglomeration Thun gab es bisher vereinzelte Mobilitätsmanagement-Ansätze, beispielsweise das Veloverleihsystem in Thun, die Mobilitätsauskunftszentrale im Bahnhof Thun, das Mobility Car Sharing, die Hauslieferdienste oder die Parkplatzbewirtschaftung. Im Jahr 2013 wurde ein Mobilitätsmanagement-Konzept erarbeitet, das jedoch nur Teilaspekte behandelte und nicht flächendeckend umgesetzt wurde. Gemäss langfristiger Mobilitätsstrategie 2050 der Agglomeration Thun (siehe Kapitel 4.1.3) soll jedoch ein stärkerer Akzent auf verhaltensorientierte Massnahmen gelegt werden. Ein wichtiger Hintergrund sind die anhaltend hohen MIV-Anteile in der Agglomeration Thun. D.h. rein strassenorientierte Massnahmen genügen nicht. Es braucht ein verstärktes Umdenken im Mobilitätsverhalten.

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2020 ein neues Mobilitätsmanagement-Konzept Agglomeration Thun erarbeitet (INFRAS 2021). Handlungsansätze wurden evaluiert, mit Erfahrungen anderer Agglomerationen und Kantone verglichen und hinsichtlich Wirkungspotenzialen und Handlungskompetenzen in der Agglomeration Thun priorisiert. Die Umsetzung des MM-Konzeptes wurde 2021 an ein externes Büro vergeben (Büro Rundum Thun). Die Koordination der Umsetzung des MM Agglomeration Thun erfolgt innerhalb des ERT durch die Kommission Energie und Mobilität.

Verbleibender Handlungsbedarf bis 2040

Die laufenden Aktivitäten des Mobilitätsmanagements sind weiterzuführen bzw. ständig weiterzuentwickeln. Im Vordergrund stehen fünf Handlungsfelder: Aktionen und Veranstaltungen, Mobilitätskurse und Beratung, Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen, Regionales Veloverleihsystem und flexible Arbeitsformen sowie Co-Working Spaces.

Der grösste Handlungsbedarf besteht in einer Ausdehnung des Wirkungskreises von der Stadt Thun in die übrigen Agglomerationsgemeinden (z.B. gesamtregionales Veloverleihsystem).

6 Teilstrategien

In den Teilstrategien wird erläutert, welche Handlungen / Massnahmen nötig sind, um den Handlungsbedarf gemäss vorangegangenen Kapitel zu lösen und dadurch den Zustand gemäss Zukunftsbild 2040 zu erreichen. Im Unterschied zum Kapitel Handlungsbedarf wird hier nicht mehr unterschieden was bereits erreicht wurde. Es werden nur noch die strategischen Ansätze aufgezeigt, welchen noch keine beschlossenen Massnahmen zugrunde liegen. Gleich wie im Kapitel Handlungsbedarf wird zu Beginn eines jeden Unterkapitals in einem Fazit-Kapitel zusammengefasst, wo die strategischen Handlungsschwerpunkte in der vorliegenden 5. Generation gesetzt werden.

6.1 Siedlung

Teilstrategien Siedlung – Schwerpunkte AP 5. Generation:

- Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität mit dem Ziel einer qualitätsvollen SEin, speziell bei grösseren Siedlungsentwicklungen (z.B. Siegenthalergut) aber auch allgemein im Rahmen der Siedlungserneuerung und baulichen Verdichtung im Bestand.
- Förderung einer siedlungsverträglichen Mobilität im Generellen und konsequente Einforderung von Mobilitätskonzepten bei grösseren Arealentwicklungen.
- Planerische Weiterentwicklung und Realisierung der regional bedeutenden Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte im A- oder B-Horizont.
- Planerische Vorbereitung (inkl. verkehrliche Klärung) und Aktivierung der Entwicklungsschwerpunkte Thun Bahnhof und Thun Nord. Realisierung erster Bauprojekte.
- Weiterentwicklung und Ergänzung des Sport- und Freizeitclusters Thun Süd, Konzentration der Sportnutzungen.

Die folgende Abbildung fasst die wesentlichen Elemente der Teilstrategie Siedlung zusammen. Diese werden nachfolgend beschrieben. Mit dem Fokus auf Gebietsentwicklungen, welche realistisch im A und teilweise im B Horizont umgesetzt werden können, werden im Vergleich zum AP 4 deutlich weniger Gebiete in der Karte verortet. Zusätzlich fallen die realisierten Entwicklungen weg (Vgl. Kap. 2 Stand der Umsetzung).

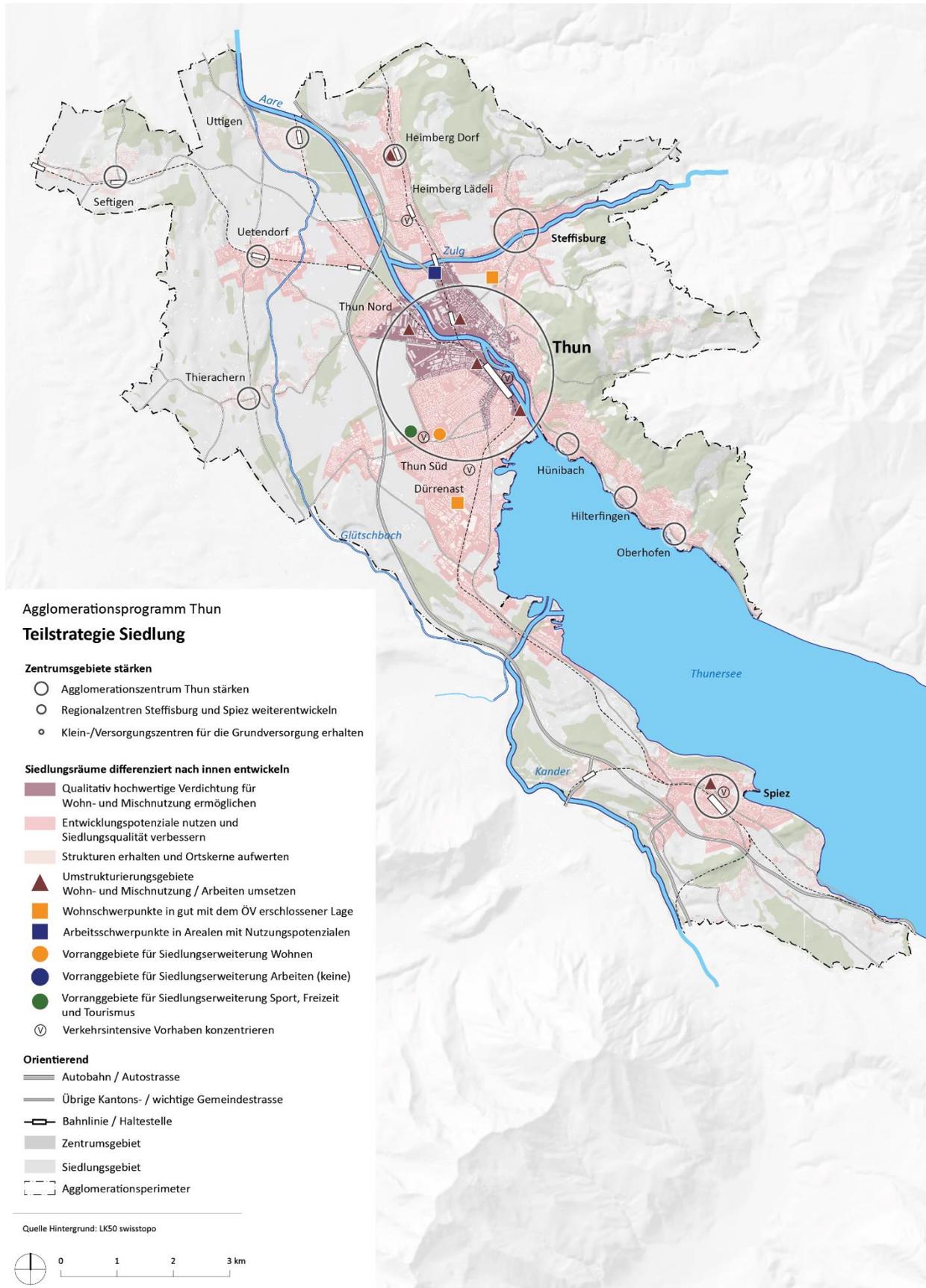


Abbildung 63 Teilstrategie Siedlung

Zentrumsgebiete stärken

Die im Zukunftsbild festgelegten Zentren werden in ihrer Funktion gestärkt und gezielt weiterentwickelt.



- Thun wird als Agglomerationszentrum und Zentrumsstadt des Berner Oberlands gestärkt. Regionale und überregionale Versorgungs-, Bildungs- und Dienstleistungseinrichtungen werden weiterentwickelt und neu angesiedelt.
- Die Innenstadt von Thun mit der historischen Altstadt wird als regionaler Einkaufs- und Erlebnisort gestärkt. Die Altstadt wird als Kulturgut gepflegt und erhalten.
- Die zentrumsnahen Gebiete rund um den Bahnhof und in Thun Nord werden zu zentralen und attraktiven Wohn-, Arbeits- und Begegnungsorten ausgebaut und für die Ansiedlung von hochwertigen Nutzungen und öffentlichen Einrichtungen genutzt. Aufgrund der hervorragenden ÖV-Erschliessung werden MIV-reduzierte Entwicklungen angestrebt.
- Thun Süd wird als regionales Dienstleistungs- und Versorgungszentrum sowie als Sport- und Freizeitcluster weiterentwickelt.



- Steffisburg und Spiez als Ortszentren mit regionaler Bedeutung werden in ihrer vielfältigen Funktion als Wohn-, Arbeits- und Versorgungszentren für das Umland weiterentwickelt.
- Spiez wird zudem in seiner Scharnierfunktion zwischen der Agglomeration und den Tälern im westlichen Oberland gestärkt.



- Die Klein-/Versorgungszentren werden zur Grundversorgung für den täglichen Bedarf gefestigt und in ihrer identitätsstiftenden Funktion erhalten.
- Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Aufwertung und Attraktivierung der Ortskerne und dem öffentlichen Raum sowie dem sorgsamem Umgang mit dem historischen Erbe.

Siedlungsräume differenziert nach innen entwickeln

Die Siedlungsentwicklung wird konsequent nach innen gelenkt. Die im Zukunftsbild bezeichneten Siedlungsräume «städtisch», «agglomerationstypisch» und «ländlich» werden differenziert weiterentwickelt. Die Entwicklung richtet sich nach der Zentralität, den städtebaulichen Strukturen und der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.



- Der **städtische Siedlungsraum** wird mit einer hohen Urbanität und Dichte weiterentwickelt.
- Das gute ÖV-Angebot und die hohe Versorgungsdichte werden für eine qualitativ hochwertige Entwicklung mit gut nutzungsdurchmischten Siedlungsstrukturen und eine nachhaltige, auf den ÖV ausgerichtete Erschliessung genutzt.
- Der öffentliche Raum wird aufgewertet und die Aufenthaltsqualität erhöht. Dabei sind insbesondere auch die Themen «Stadtklima» und «Schwammstadt» zu beachten.
- Die Grün- und Freiräume im Siedlungsraum und an den Siedlungsrändern werden als vielfältige Räume für Naherholung und Freizeit sowie zur Erhöhung der Biodiversität ausgestaltet. Überdies werden sie gut an das Fuss- und Veloverkehrsnetz angebunden.



- Im **agglomerationstypischen Siedlungsraum** wird in den zentralen und gut erschlossenen Lagen eine qualitativ hochwertige Innenentwicklung ermöglicht.

- Der Fokus der Entwicklung wird auf Gebiete mit einer hohen ÖV-Erschliessungsgüte entlang der leistungsfähigen Hauptlinien des Bahn- und Busnetzes und insbesondere im Umfeld von Bahnhaltestellen gerichtet.
- Die Siedlungserneuerung wird in Gebieten mit nicht mehr zeitgemässen Strukturen vorangetrieben und die Siedlungsqualität wird verbessert. Bei grösseren, quartierweisen Siedlungserneuerungen wird gleichzeitig eine stadträumliche Aufwertung des angrenzenden öffentlichen (Strassen-)Raums angestrebt.
- Das Potenzial innerhalb der grösseren bestehenden Arbeitszonen mit guter Erschliessung wird durch eine Nachverdichtung und gestalterische Aufwertung noch stärker ausgeschöpft. Konflikte mit Wohnnutzungen (Verkehr, Lärm etc.) werden vermieden bzw. eingedämmt.
- Die Qualitäten der rasch zugänglichen Naherholungsgebiete, Grün- und Freiräume innerhalb des Siedlungsgebiets oder am Siedlungsrand werden noch stärker in Wert gesetzt.
- Zur Sicherung der siedlungsprägenden und landschaftliche wertvollen Grünräume und Grünzäsuren ist der Gestaltung der Siedlungsränder hohe Beachtung zu schenken.
- Im **ländlichen Siedlungsraum** wird eine auf den lokalen Bedarf ausgerichtete Entwicklung unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten ermöglicht.
- Im Vordergrund steht die Entwicklung auf Bauzonenreserven mit guter ÖV-Erschliessung, die Stärkung und Nachverdichtung der Ortskerne und die Siedlungserneuerung.
- Die Entwicklungen erfolgen unter Rücksichtnahme auf die Qualitäten des Ortsbilds und der regionaltypischen Kulturlandschaft.
- Wertvolle durchgrünte Strukturen im Siedlungsinernen werden erhalten und die Siedlungsränder nach Möglichkeit aufgewertet.

Prioritäre Siedlungsentwicklungsgebiete etappiert umsetzen

Die Umsetzung der bezeichneten Siedlungsentwicklungsgebiete erfolgt etappiert in Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung.



- Die Gemeinden fördern aktiv und prioritär die Umnutzung der gut mit dem ÖV erschlossenen (ÖV-EGK A/B) und zentral gelegenen Areale mit hohem Entwicklungspotenzial.
- Die Gemeinden treiben die Verfügbarkeit dieser Areale voran und schaffen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine zeitnahe Realisierung.
- Die Gemeinden achten dabei auf eine angemessene Dichte, die Durchführung von qualitätssichernden Verfahren und die Partizipation.
- Die bestehende Bebauungsstruktur sowie die Qualität des öffentlichen Raums mit angemessenen Freiräumen werden dabei berücksichtigt.



- Areale und grössere Siedlungslücken in gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen (ÖV-EGK A/B) werden in erster Priorität bebaut.
- Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte hin und stellen die zeitgerechte Umsetzung der erforderlichen Infrastruktur sicher.
- Die Gemeinden achten auf eine angemessene Dichte, wo sinnvoll auf eine Durchmischung der Nutzungen, die Durchführung von qualitätssichernden Verfahren und die Partizipation.



- Die regionale Koordination der Arbeitsschwerpunkte erfolgt über die kantonale Arbeitszonenbewirtschaftung und den regionalen Arbeitszonenpool.



- Zur Entwicklung der Arbeitsschwerpunkte erarbeiten die Gemeinden bedürfnisgerechte Nutzungsvorschriften und planen respektive realisieren zeitgerecht die benötigte Erschliessung und Infrastruktur. Sie achten auf eine flächenschonende Nutzung, eine angemessene Dichte und die Ausschöpfung der Nutzungspotenziale.
- Ausserhalb der bezeichneten Arbeitsschwerpunkte wird auf grössere Neuanordnungen, die über den Bedarf des lokalen Gewerbes hinausgehen, verzichtet.
- Grössere Siedlungserweiterungen (> 1ha) für Wohnen und Arbeiten erfolgen nur an den bezeichneten Standorten in zentralen Lagen mit hoher ÖV-Erschliessungsgüte (vorzugsweise ÖV-EGK A/B).
- Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung werden zurückhaltend und nur bei ausgewiesenem Bedarf ausgeschieden. Dieser wird periodisch überprüft und neu beurteilt.
- Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung werden nach den gleichen Prinzipien entwickelt wie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte.
- Die verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) werden unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Siedlungsstrukturen, verkehrliche Kapazitäten und die Umwelt auf die bezeichneten, bestehenden Standorte mit hoher Verkehrsgunst konzentriert.
- Auf die Ausscheidung neuer ViV-Standorte wird zurzeit verzichtet.

Siedlungsentwicklung regional koordinieren und mit Verkehrsentwicklung abstimmen

Zur Umsetzung der gemäss Zukunftsbild erwünschten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung wird die überkommunale Abstimmung verstärkt.

- o. Sig.
 - Die Abstimmung von grösseren Siedlungsentwicklungen mit der Verkehrsentwicklung wird über die Gemeindegrenzen hinweg vorgenommen.
 - Bei grösseren Arealentwicklungen werden konsequent Mobilitätskonzepte eingefordert.
 - Der ESP Thun Nord und die neue S-Bahn Haltestelle werden optimal mit dem übergeordneten Verkehrsnetz abgestimmt. Dies betrifft insbesondere die Anbindung an das städtische und regionale Busnetz sowie die Einbindung ins Fuss- und Velowegnetz.
 - Die städtebauliche Entwicklung des ESP Bahnhof Thun wird optimal mit den überregionalen Anforderungen an die ÖV-Drehscheibe am Bahnhof abgestimmt. Dies betrifft insbesondere die Dimensionierung und Anordnung der Bushöfe und Haltekanten und die Verbesserung der Intermodalität.

Siedlungsverträgliche Mobilität fördern

In den Ortskernen und Quartieren wird durch verkehrsberuhigende Massnahmen und eine auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtete Siedlungsentwicklung die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht und die Trennwirkung von Strassenachsen reduziert.

- o. Sig.
 - Die strassenseitige Aufwertung von Ortskernen oder Quartierachsen erfolgt in Abstimmung mit der Siedlungserneuerung bzw. der Aufwertung des Bestandes. Der öffentliche (Strassen-)Raum wird von Fassade zu Fassade gestaltet und aufgewertet.
 - Zur Erhöhung der Verträglichkeit (Luft- und Lärmbelastung) und zur Reduktion der Trennwirkung von Ortsdurchfahrten wird der motorisierte Verkehr

beruhigt und dem ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr eine erhöhte Bedeutung beigemessen.

- Die Quartiere werden noch stärker verkehrsberuhigt und vom Durchgangsverkehr befreit. Der Strassenraum wird multifunktional als Verkehrs- und Begegnungsraum ausgestaltet.
- Die Siedlungsentwicklung wird vermehrt auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet. Insbesondere für grössere Arealentwicklungen werden Vorgaben für Mobilitäts- und Parkplatzmanagement eingeführt. Die Realisierung von autoarmen oder -freien Siedlungen wird unterstützt.

Siedlungs- und Freiraumqualität erhöhen

Die durch die Siedlungsentwicklung nach innen und die demografische Entwicklung 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 umgesetzt.

- o. Sig.
 - Das Angebot an öffentlichen Grün- und Freiräumen im Siedlungsraum und an den Siedlungsrändern wird verbessert. Die Frei- und Grünräume werden als vielfältig nutzbare Räume gestaltet, gut in den Stadtraum integriert und an die Netze des Fuss- und Veloverkehrs angebunden. Sie werden in ihren ökologischen und klimaregulierenden Funktionen gestärkt und untereinander vernetzt.
 - Bei baulichen Entwicklungen in den Zentrums- und Entwicklungsgebieten wird eine hohe ortsbauliche Qualität eingefordert. Die öffentlichen Räume werden zu attraktiven und vielseitig nutzbaren Aufenthalts-, Bewegungs- und Begegnungsorten ausgestaltet.
 - In den Entwicklungsgebieten werden private und öffentlich zugängliche, gut erreichbare Grün- und Freiräume mit hoher Aufenthaltsqualität und vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten realisiert.
 - Für Gebiete, in denen eine starke Veränderung und bauliche Verdichtung vorgesehen ist, werden städtebauliche Konzepte erarbeitet (allenfalls gemeindeübergreifend) und qualitätssichernde Verfahren bei der Planung und Umsetzung eingesetzt.
 - Schützenswerte und identitätsstiftende Ortsbilder werden gepflegt und sorgfältig weiterentwickelt.
 - Die demografische Entwicklung ist bei der Gestaltung der Siedlungs- und Freiräume sowie der Ausgestaltung des Wohnraumangebots zu berücksichtigen.

6.2 Landschaft

Teilstrategien Landschaft – Schwerpunkte AP 5. Generation:

- Basierend auf den Ansätzen der verschiedenen bestehenden Instrumente, wie dem Landschaftsrichtplan ERT, dem regionalen touristischen Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, der landwirtschaftlichen Planung ERT oder den Ortsplanungen der Gemeinden soll ein regionales Grün- und Freiraumnetz angestrebt werden. Erste Umsetzungen (z.B. Parkanlagen im Rahmen von Siedlungsprojekten) sind im A- oder B-Horizont zu erwarten.
- Die Uferbereiche der Aare und des Schifffahrtskanales sollen im Rahmen der Realisierung der Entwicklungsschwerpunkte Thun Nord und Thun Bahnhof aufgewertet werden. Die Umsetzung ist planerisch-konzeptionell vorzubereiten und erste Massnahmen umzusetzen.

- Für die Bereiche mit fehlendem Uferzugang in Spiez und Hilterfingen sind geeignete Uferwege zu planen und zu realisieren.
- Unter dem Aspekt der steigenden Nachfrage und Anforderungen gilt es die sensiblen Naturräume mittels Lenkungsmassnahmen etc. zu schützen und Konflikten vorzubeugen.

Die folgende Abbildung fasst die wesentlichen Elemente der Teilstrategie Landschaft zusammen. Diese werden nachfolgend beschrieben.

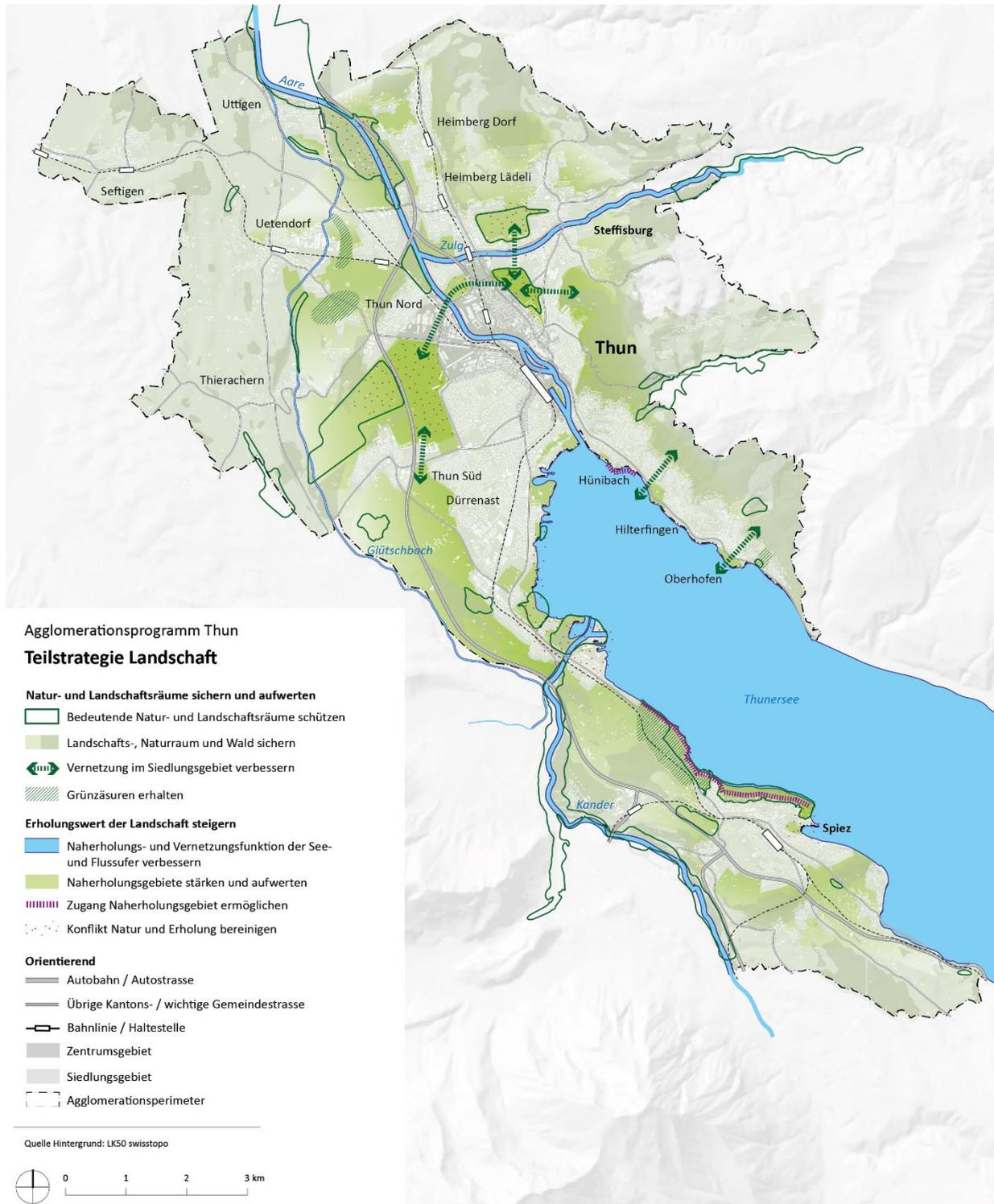


Abbildung 64 Teilstrategie Landschaft

Natur- und Landschaftsräume sichern und aufwerten

Die Agglomeration Thun verfügt über eine vielfältige Landschaft von besonderer Schönheit und einer Vielzahl von mehrheitlich intakten Naturräumen. Diese werden mit geeigneten Massnahmen vor störenden Eingriffen geschützt und schonend weiterentwickelt.



- Natur- und Landschaftsräume mit besonderer Eigenart, Schönheit, kulturellem, ökologischem Wert oder Erholungswert, werden vor dem Nutzungsdruck durch Siedlungs- und Verkehrsflächen geschützt und entsprechend ihrer Funktion weiterentwickelt. Der Schutz der klärungsbedürftigen Gebiete (Geotop Faulenseemoos, Glütschbach) wird in Zusammenarbeit mit den betroffenen Stellen von Bund und Kanton geklärt.



- Die land- und forstwirtschaftliche Nutzung wird geregelt und Naturschutzobjekte wie Gewässer, Hecken, Feld- und Ufergehölze und dergleichen sind zu pflegen.

- Naherholungsnutzungen werden mit den Schutzinteressen abgestimmt. Konflikte werden mit Lenkungs- und Informationsmassnahmen und, wenn nicht anders lösbar, durch physische Trennung vorgebeugt.

- Die hauptsächlich landwirtschaftlich genutzten Grünräume sowie die Waldflächen rund um das Siedlungsgebiet der Agglomeration bleiben weitestgehend erhalten.

- Nach Möglichkeit werden die landwirtschaftlichen Bewirtschaftungseinheiten optimiert und mit den Interessen der Naherholung (Durchwegung, Zugänge Naherholung) abgestimmt, 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 und zu gestalten oder bei Bedarf zu trennen und zu kanalisieren. Die Bevölkerung ist entsprechend zu informieren.



- Die für das Landschaftsbild und zur ökologischen Vernetzung prägenden landschaftlichen Zäsuren werden erhalten.

- Die ökologisch wertvollen Landwirtschaftsflächen werden zur Förderung der Artenvielfalt aufgewertet und vernetzt.



- Die ökologische Vernetzung im Siedlungsgebiet wird durch grössere Grünräume und Biotope sowie durch vernetzte Trittsteine und Kleinstrukturen verbessert.

Erholungswert der Landschaft steigern

Die Agglomeration Thun ist umgeben von attraktiven Naherholungsgebieten. Diese sollen der Bevölkerung zugänglich gemacht werden, ohne die ökologischen Werte zu schmälern.



- Die Wasser- und Uferbereiche des Thunersees und der regional bedeutenden Fließgewässer (Aare, Zulg, Kander und Glütschbach) werden je nach prioritärer Funktion genutzt und gepflegt, geschützt und/oder für Freizeit und Naherholung gestaltet und aufgewertet.

- Die unbebauten Uferbereiche werden freigehalten. Standortgebundene Bauten und Anlagen im Uferbereich werden so gestaltet und integriert, dass sie die landschaftliche Qualität verbessern.

- Die ökologischen Funktionen und die Erholungsqualität der See- und Flussufer werden durch überkommunal abgestimmte Revitalisierungs- und Aufwertungsmassnahmen gefördert.



- Die regional bedeutenden Erholungsgebiete werden aufgewertet und deren Zugänglichkeit wird verbessert.
- Bei inneren Landschaften und an den Siedlungsrändern werden vermehrt Nutzungsüberlagerungen zwischen Naherholung und Landwirtschaft angestrebt.
- Die Vernetzung der wichtigen Freizeit- und Naherholungsgebiete mit sicheren Wegverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr wird gefördert.
- Die Zugänglichkeit der See- und Flussufer wird durch Wege und öffentliche Freiflächen verbessert. Dies trifft insbesondere auf die Abschnitte des Thunerseeufers in Hilterfingen und Spiez zu, wo Uferwege fehlen.
- Konflikten zwischen Erholung und Natur wird mit Lenkungs- und Informationsmassnahmen und, wenn nicht anders lösbar, durch physische Trennung vorgebeugt.

6.3 Verkehr

Teilstrategien Verkehr – Schwerpunkte AP 5. Generation:

- **Öffentlicher Verkehr:**
 - ESP Bhf. Thun: Planerische Konsolidierung der zukünftigen Organisation der Verkehrsdrehscheibe und etappierter Umsetzungsplan mit Massnahmen im A- und B-Horizont
 - ESP Thun-Nord: Vertiefende Planungen zur Umfeldgestaltung mit Massnahmen im B-Horizont
 - Angebotsverbesserungen rechtes Thunerseeufer (neue Hangbuslinie, Taktverdichtung Linie 21
 - Weitere Angebotsverdichtungen im Busnetz nur wo zwingend (z.B. Linie 6)
 - Elektrifizierung STI-Flotte
- **Strassenverkehr:**
 - Neukonzeption und erste Umsetzungsstapen regionales Verkehrsmanagement
 - Langfristiges Erschliessungskonzept⁹ rechtes Thunerseeufer (auf Basis der entsprechenden Verkehrsstudie)
 - Aufwertung öffentlicher Strassenraum: Innenstadt und West-Quartiere
 - Laufende Sanierung von Unfallschwerpunkten
- **Veloverkehr:**
 - Erste Umsetzungsstapen Velovorzugsroute Thun – Uttigen (-Münsingen)
 - Weitere Umsetzungsstapen des städtischen Velonetz-Konzeptes
 - Neuer Aare-Brückenschlag zwischen ESP Bhf. Thun und rechtes Thunerseeufer
- **Fussverkehr:**
 - Aufwertung öffentlicher Strassenraum: Innenstadt und West-Quartiere
- **Verkehrssicherheit:**
 - Laufende Sanierung Unfallschwerpunkte (neu auch vermehrt ausserhalb Stadt Thun)
- **Mobilitätsmanagement:**
 - Etablierung neu organisierter Geschäftsstelle
 - Ausdehnung von Aktionen / Angeboten auf die Gesamttagglomeration

6.3.1 Öffentlicher und kombinierter Verkehr

Das ÖV-Konzept Thun 2035 (Metron 2018), das GVK Netzkonzept ÖV (INFRAS 2018), die Vertiefungsstudie Innenstadt (Metron 2019), das Teilprojekt Verkehr im Rahmen der ESP-Planungen Bahnhof Thun (Stadt Thun 2019) sowie die Folgestudien zum Charette-Verfahren ESP Bhf Thun (Kontextplan 2023) sind wesentliche Grundlagen für die Weiterentwicklung des Stadt- und Regionalbusnetzes. Welche Angebote in periodischen Abständen ausgebaut werden, wird jeweils im Regionalen Angebotskonzept (RAK) definiert (z.Z. wird das RAK 2027-2030 bearbeitet). Für den Bahnverkehr (Fern- und Regionalverkehr) ist das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) Taktgeber. Die folgende Abbildung fasst die wesentlichen Elemente der Teilstrategie ÖV zusammen. Diese werden nachfolgend beschrieben. Zum geplanten Ausbau am Bahnhof Thun wird die Neuorganisation der Bushöfe Nord und Süd im Kapitel 7.1 Fokusraum ESP Bahnhof Thun beschrieben.

⁹ siehe dazu Exkurs am Schluss des Kapitel Zukunftsbild (Kapitel 4.2.3).

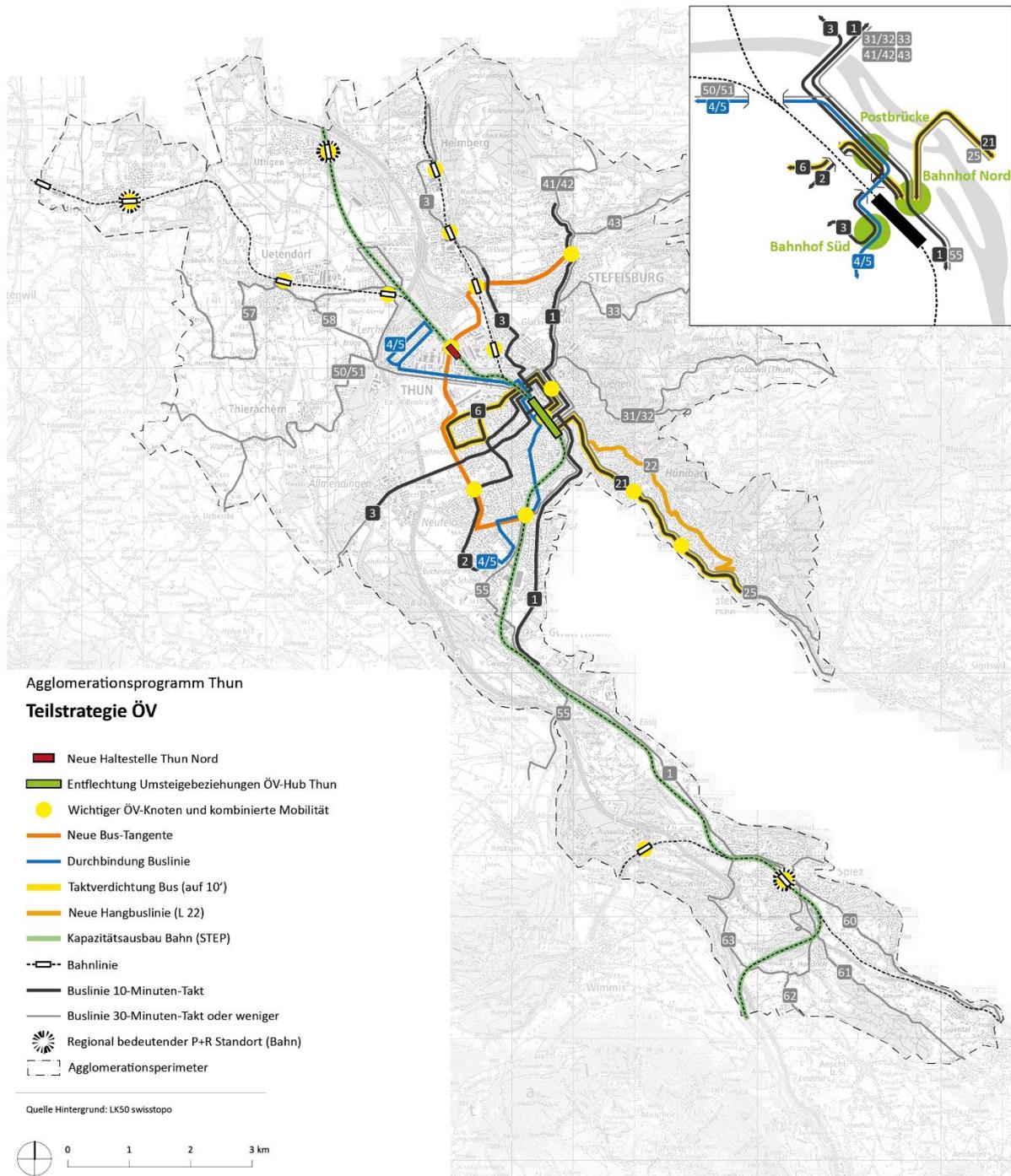


Abbildung 65 Teilstrategie ÖV

Ausbau Verkehrsdrehscheiben



Die Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration Thun können in drei Gruppen unterteilt werden:

- Verkehrsdrehscheiben an den Fernverkehrsbahnhöfen Thun und Spiez. Die Strategie des Ausbaus vorhaben am Bahnhof Thun wird nachfolgend kurz zusammengefasst und im Kapitel 7.1 detailliert ausgeführt.
- ÖV-Knoten an den übrigen S-Bahnhöfen. Die Strategie des Ausbaus vorhaben am Bahnhof Thun-Nord wird ebenfalls nachfolgend zusammengefasst und im Kapitel 7.2 detailliert ausgeführt. Die übrigen S-Bahnhöfe werde bedarfsgerecht weiterentwickelt.
- Die bedeutendsten Potenziale für ÖV-MIV kombinierte Verkehr (Park+Ride) bestehen in Spiez, Uttigen und Seftigen. Der Ausbaubedarf präsentiert sich heute als eher gering, muss jedoch dauernd beobachtet werden.
- Bei den Bus-Knotenpunkten haben die mit der neuen Bustangente Steffisburg bis Thun Süd/West verbundenen Kreuzungspunkte zu den radialen Buslinien die grösste Priorität hinsichtlich attraktiver Gestaltung.

Erschliessung ESP Thun Nord



- Die S-Bahnhaltestelle Thun Nord (STEP AS 2035) wird realisiert und optimal an die MIV-, Bus-, Fuss- und Velowegnetze 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.
- Zur Abdeckung des nördlichen, heute ungenügend erschlossenen Bereichs des ESP wird die Schlaufe Lerchenfeld der Linie 4 erweitert. Eine längerfristig noch grössere Schlaufe ist abhängig von der weiteren Entwicklung im ESP.



- Die **Bustangente** Thun Süd/West - ESP Thun Nord – Steffisburg via S-Bahnhaltestelle Thun Nord wird realisiert (zuerst als Versuchsbetrieb) und an den ESP Thun Nord angeschlossen. Eine möglichst attraktive Verbindung zwischen Bahnhof und Bushaltestelle Alpenbrücke (Bypass) stellt eine besondere Herausforderung dar.

Neuorganisation ÖV-Hub Bahnhof Thun



- Wie in der Situationsanalyse und Handlungsbedarf ausgeführt stösst die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen. Die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV und die Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr sind zu verbessern. Im Teilprojekt Verkehr der ESP-Planungen wurden ein Masterplan zum schrittweisen Ausbau erarbeitet sowie in einem umfassenden Charette-Planverfahren und anschliessenden Vertiefungsarbeiten weiterentwickelt; mit folgenden Kernelementen (siehe Details in Kapitel 7.1):
- Auf der Nordseite des Bahnhofs genügen die heutigen (harvenähnlich) angeordneten Haltekanten zukünftig nicht mehr. Das hat neben dem

Angebotsausbau auch mit den BehiG-Ausbauten zu tun (Behindertengleichstellungsgesetz). Neben neuen Haltekanten auf der Bahnhof- und Seestrasse sind betrieblich vermehrt Fliesskanten vorgesehen, um die Kapazitäten zu erhöhen.

- 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. Die Anordnung der neuen Haltekanten (Frutigenstrasse oder Seefeldstrasse) ist noch Gegenstand vertiefender Planungen. Mit diesem Vorhaben auf der Südseite ist auch die Neuorganisation der Veloabstellplätze sowie ein Ausbau der bestehenden Personenunterführung (PU Mitte) notwendig.
- Schliesslich muss mit den Durchmesserlinien die Haltestelle Postbrücke als zusätzliche (Bus-Bus-)Drehscheibe neben dem Bahnhof Thun gestärkt werden.
- 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.
- Die Hangbuslinie 22 wird deutlich aufgewertet (als Bestandteil der «Gesamtverkehrsvariante» rechtes Thunerseeufer¹⁰). Einerseits erfolgt eine direkte Linienführung (Zusammenlegungen heutiger Ost- und Westachse mit ÖV-Brückenschlag über den Dorfbach Hilterfinen), andererseits eine deutliche Taktverdichtung (15-Minuten-Takt).
- Auf der Linie 6 soll ebenfalls ein 10-Minuten-Takt eingeführt werden. Dazu ist die Linienführung zu überprüfen und ggf. anzupassen.
- Die regional bedeutenden P+R-Standorte in Uttigen, Seftigen und Spiez werden bei Bedarf weiter ausgebaut. Der Handlungsbedarf ist aber zurzeit gering.
- Die beschlossenen Ausbauprioritäten im Bahnverkehr (STEP AS 2035): Überlagerter, systematischer Halbstundentakt im Aaretal (IC-Züge Interlaken und Brig, RE Lötschberg/Simmental, S-Bahn bis Thun, S-Bahn bis Münsingen) und neue S-Bahn-Haltestelle Thun Nord werden konsequent umgesetzt.
- Die ÖV-Transportunternehmen (STI, Postauto) stellen ihre Buslinien schrittweise auf nicht-fossil betriebene Antriebsformen um. Die STI verfolgt dazu die Strategie von Depotladern und erarbeitet bis Frühling 2024 ein entsprechendes Umstellungskonzept. Für die Regionallinien von Postauto CH werden ebenfalls Strategien entwickelt, wobei hier wegen längeren Reichweiten auch Gelegenheitsladesystemen geprüft werden.



Elektrifizierung
Buslinien (ohne sig.)

¹⁰ siehe dazu Exkurs in der Teilstrategie MIV (Kapitel 6.3.2).

Exkurs: Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern

Für die Verkehrsdrehscheiben (VDS) sind im Kanton Bern die entsprechenden strategischen Grundsätze im kantonalen Richtplan und in der Gesamtmobilitätsstrategie festgelegt:

- Richtplan Kanton Bern, Strategie
- Gesamtmobilitätsstrategie 2022

Die Verkehrspolitik des Kantons Bern verfolgt dabei einen dezentralen Ansatz: An attraktiven Umsteigeorten soll insbesondere das Umsteigen vom Individualverkehr (Auto, Motorrad, Velo usw.) auf den öffentlichen Verkehr möglichst nahe am Startpunkt einer Reise erfolgen. Dadurch wird das Strassennetz bedeutend entlastet.

Um das gemeinsame Verständnis von VDS zu fördern, haben das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, das Tiefbauamt und das Amt für Gemeinden und Raumordnung im Sommer 2022 ein Merkblatt «Verkehrsdrehscheiben im Kanton Bern» erarbeitet. Das Merkblatt ist auf den kantonalen Richtplan und die Gesamtmobilitätsstrategie 2022 abgestimmt. Neben den strategischen Grundsätzen werden auch die Rollen und Aufgaben der zahlreichen Akteure (Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden) definiert. Das Merkblatt unterstützt die verschiedenen Akteure bei der Planung und Realisierung ihrer Projekte. Es richtet sich an die Regionalkonferenzen und Planungsregionen, Gemeinden, kantonale Fachstellen, konzessionierte Transportunternehmen sowie an weitere Anlagenbetreiberinnen und –betreiber. VDS werden dabei als funktionale Anlagen beschrieben, die verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsangebote miteinander verknüpfen.

6.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Hauptziel der Teilstrategie MIV ist es, den grossräumigen Verkehr möglichst von der Innenstadt und den Quartieren fernzuhalten. Wie in den Zielen (Kapitel 4.1.3), im Zukunftsbild (Kapitel 4.2.2) und dem Handlungsbedarf (Kapitel 5.3.2) bereits dargelegt, werden Kapazitätsausbauten möglichst 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. Hintergrund sind die in der Analyse konstatierten hohen MIV-Anteile im Schweizer Vergleich. Die Kernelemente der Teilstrategie MIV fasst die folgende Karte zusammen. Die strategischen Elemente des Mobilitätsmanagement werden gesondert behandelt (Kapitel 6.3.6).

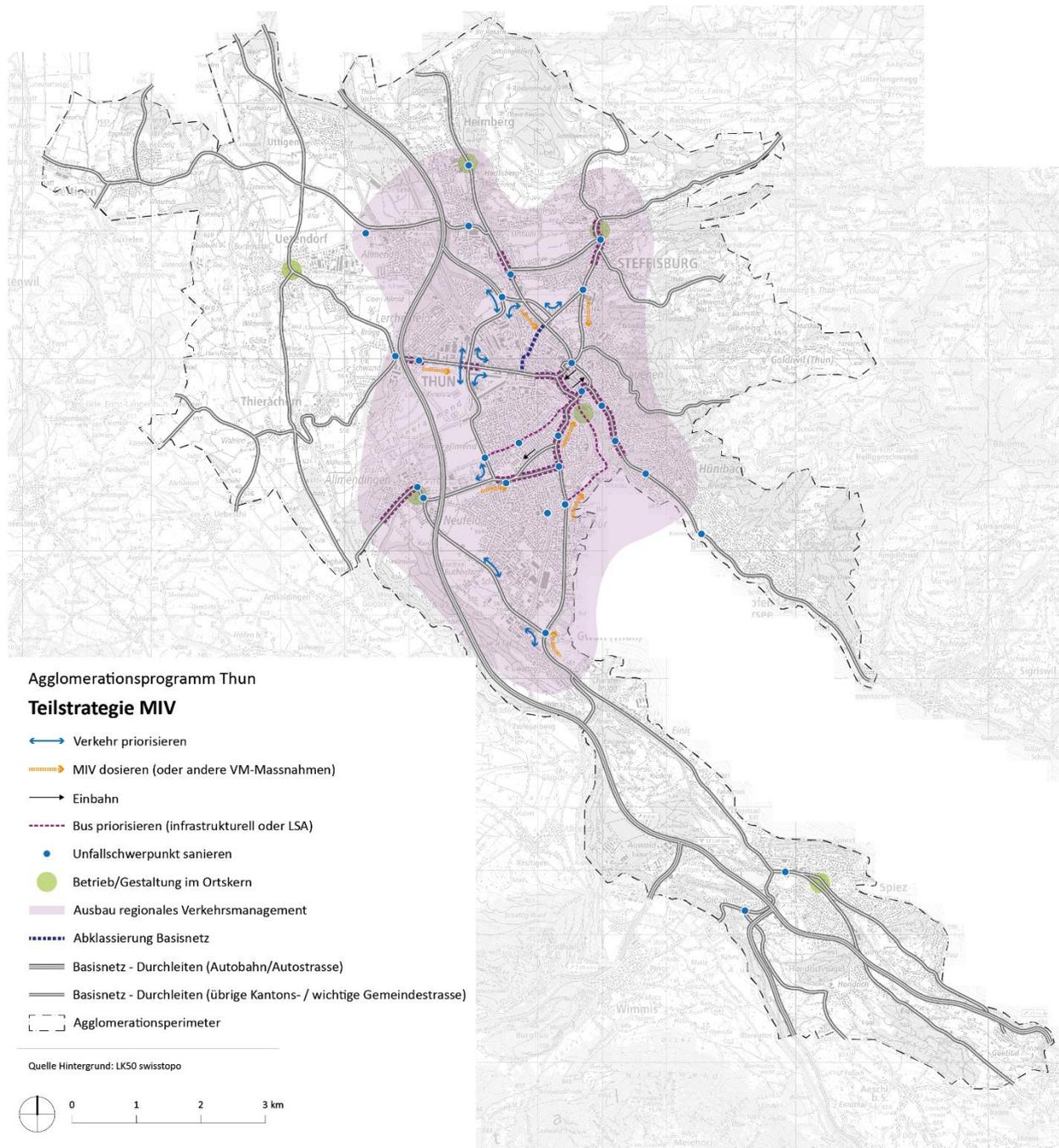


Abbildung 66 Teilstrategie MIV (pendent: Aktualisierung MIV-Steuerungsmassnahmen so bald neues regionales VM-Konzept vorliegt)



- Kernpunkt der MIV-Teilstrategie ist die möglichst grosse Lenkungen 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 **regionale Verkehrsmanagementkonzept** nach umfassenden Wirkungskontrollen des Bypasses der letzten Jahre überarbeitet bzw. weiter ausgebaut.

- - Der Transitverkehr soll vom **Innenstadtbereich** ferngehalten werden. Die beiden Innenstadtquerungen bleiben vorerst 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, namentlich der Versuch eines angepassten Einbahnregimes, sind zu prüfen. **Ob nach dem geplanten Verkehrsversuch zur Teilaufhebung des Einbahn-Innenstadtregimes (ca. 2025) eine Anpassung der Strategie sinnvoll ist, müssen dessen Ergebnisse zeigen.**
- - Auf den Einfallachsen wird der **ÖV priorisiert** (zusätzlich zu den heute vorhandenen Bevorzugungsmassnahmen), um den Betrieb ohne wesentliche Zeitverluste sicherzustellen (Busspuren oder Dosierung des MIV vor den Bus-Haltestellen). 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.
-

 - Die Schwäbisstrasse hat gemäss GVK Stadt Thun Feinerschliessungsfunktion (Quartiernetz) und wird **abklassiert**, d.h. aus dem übergeordneten Strassennetz (regionales Basisstrassennetz) entlassen.
- - Die noch nicht sanierten bisherigen und die neuen Unfallschwerpunkte (USP) werden konsequent saniert. Die entsprechenden Übersichten sind aus der Analyse (Kapitel 3.4.10), dem Handlungsbedarf (Kapitel 5.3.5) sowie aus dem entsprechenden Massnahmenblatt ersichtlich.
- - Strassen mit Durchleitungscharakter in Zentrumslagen, in **Ortskernen** oder bei hohem Anteil an flächig querendem Fussverkehr werden verkehrsberuhigt (Tempo 30 o.a.).
 - In den Agglomerationsgemeinden werden die **Ortsdurchfahrten** schrittweise aufgewertet. Einzelne Gemeinden verfügen bereits über entsprechende Massnahmen, wenn auch tlw. in Verzug (z.B. Steffisburg, Oberdorf). Bei Kantonsstrassen erfolgt dies in enger Abstimmung mit den Gemeinden.
- - **Netzergänzungen** sind kurz- und mittelfristig nicht vorgesehen¹¹.
 - Die früher vorgesehene Spange Lüssli hat an Priorität verloren, weil die Siedlungsentwicklung sich gemäss Ortsplanungsrevision in den nächsten Jahren auf andere Gebiete konzentriert. Zudem ist die Machbarkeit beim Anschluss Thun Süd nicht gesichert.
- o. sig.

 - 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.

¹¹ Gemäss Verkehrsstudie Thun Innenstadt – rechtes Seeufer haben die untersuchten Tunnelvarianten (Hübelitunnel und Aarequerung Süd) ein deutlich schlechteres Kosten-Nutzen- bzw. Kosten-Wirksamkeitsverhältnis als die «Gesamtverkehrsvariante» (siehe Exkurs in Kapitel 4.2.3). Ob eine dieser zwei Tunnelvarianten trotzdem planerisch vertieft werden, soll ist Gegenstand laufender Gespräche zwischen Bund, Kanton und Standortgemeinden.

6.3.3 Veloverkehr

Vorbemerkung: Bedeutung der Velowegmassnahmen zur Erfüllung der Vorgaben gemäss VWG

Die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (GSM) legt einen Schwerpunkt auf den Ausbau der Veloinfrastruktur. Gemäss GSM 2022 soll dem Veloverkehr ein durchgängiges, sicheres und direktes Netz zu Verfügung gestellt werden, mit nachfragegerechtem Ausbaustandard, attraktiven Alltagsvelo-, Velofreizeit- und Mountainbikerouten sowie ausreichend Veloabstellflächen an wichtigen Umsteige- und Zielorten. Auf Korridoren mit grosser Nachfrage sollen Velobahnen geprüft und erstellt werden. Der Ausbau der Veloinfrastruktur soll gemäss Sachplan Veloverkehr sichergestellt werden. Insgesamt soll der Veloverkehr einen zunehmend wichtigen Beitrag zur Bewältigung der wachsenden Mobilität leisten.

Am 23. September 2018 stimmten Volk und alle Stände dem Bundesbeschluss über die Velowege (Art. 88 BV) zu. Das sich darauf stützende Veloweggesetz ist am 1. Januar 2023 in Kraft getreten. Es verpflichtet die Kantone zur Planung und Realisierung von Velowegnetzen. Der Kanton Bern verfolgt bei seiner Planung der Velowegnetze das Ziel, ein zusammenhängendes und durchgehendes Velowegnetz zu realisieren und so – in Übereinstimmung mit der GSM 2022 – das Potenzial des Veloverkehrs zukünftig noch besser zu nutzen. Hierzu muss das Velowegnetz sicher sein und die Quellen und Ziele möglichst direkt mit attraktiven Velowegen verbinden.

Im Kanton Bern erfüllen die Gemeinden, die Regionen und der Kanton die Pflichten aus dem Veloweggesetz als Gemeinschaftsaufgabe. Aufbauend auf regionalen Velowegnetzplänen legen die Gemeinden und der Kanton Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen fest. Auf Basis dieser gut abgestimmten und behördenverbindlichen Velowegnetzplanungen werden auch die notwendigen Velowegmassnahmen geplant, priorisiert und in die Massnahmenpakete der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte aufgenommen. Die Massnahmen, welche sich in den Agglomerationen befinden oder massgeblich zur positiven Verkehrsentwicklung in einer Agglomeration beitragen, werden in das jeweilige Agglomerationsprogramm aufgenommen. Der Bund unterstützt den Velowegnetzausbau in Städten und Agglomerationen finanziell. Er leistet damit einen aktiven Beitrag zur Erreichung der Bundesziele für den Ausbau des Velowegnetzes und der Vorgabe der Netzvollendung bis 2042.

Ziel im Veloverkehr der **Agglomeration Thun** ist es, eine Trendumkehr zu erreichen, indem die guten topografischen und räumlichen Voraussetzungen genutzt werden, um den Veloverkehrsanteil deutlich zu erhöhen. Die Teilstrategie Velo basiert auf den Netzkonzepten von der Stadt Thun (Haupttrouten-netz GVK), der Region (Regionales Alltagsnetz) sowie dem Kanton (angepasster Sachplan Veloverkehr mit den neuen Korridoren zur Prüfung von Vorrangrouten). Abgeleitet aus dem letzten Konzept liegt neu zudem die Planungsstudie zur Velohauptroute Münsingen-Thun vor.

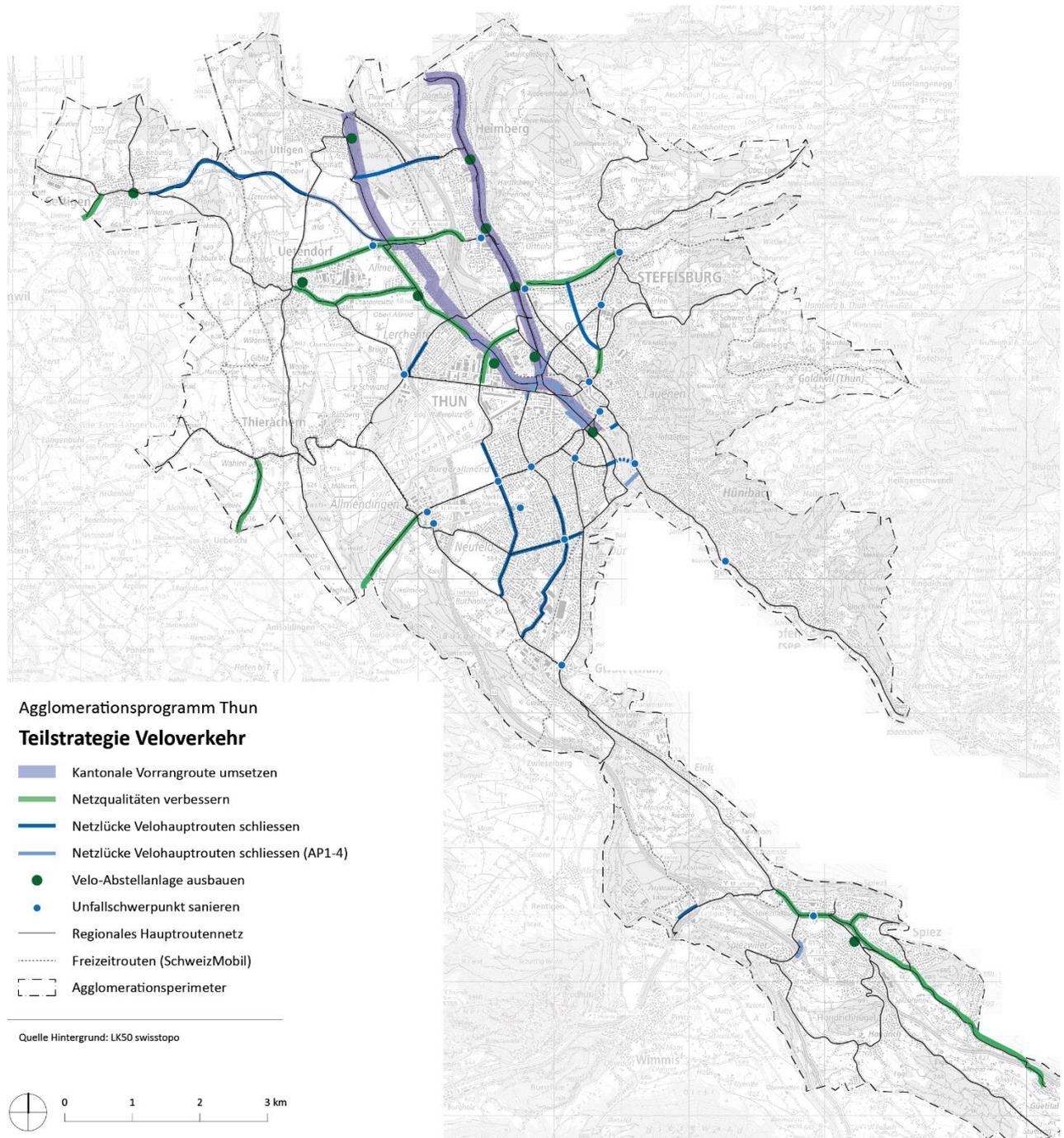


Abbildung 67 Teilstrategie Veloverkehr



Das **regionale Haupttroutennetz** 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. Innerorts kann dies bei entsprechender Gewährung der Qualität (ausreichende Velospurbreiten von mindestens 1.5 m) im Mischverkehr erfolgen. Bei stark befahrenen Strassen (Kategorie «Durchleiten» gemäss TS Strasse) und ausserorts ist möglichst auf eine getrennte Führung zu achten. Schulwege bedürfen besonderer Aufmerksamkeit bezüglich Sicherheit und Qualität.

Das regionale Netz für Alltagswege wird in der Regel auf asphaltierten Strecken geführt. Insbesondere auf Strecken mit steilen Abschnitten wird das Potenzial für E-Bikes mit gezielten Kommunikationsmassnahmen genutzt. Im regionalen Hauptroutennetz sind die bestehenden Netzlücken und Schwachstellen von regionaler Bedeutung konsequent zu beheben: «Netzlücken» sind Abschnitte mit weitestgehend fehlender Veloinfrastruktur. «Schwachstellen» sind Abschnitte mit grundsätzlich vorhandener, aber nicht genügender Veloinfrastruktur (z.B. zu schmale Radstreifen).

Die **Korridore für Vorrangrouten** bilden die wichtigsten regionalen Verbindungen ab und weisen in Bezug auf die Veloinfrastruktur die höchsten Qualitätsansprüche auf. 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. Anvisiert werden alle Nutzergruppen (alt und jung, Schüler und Pendler, E-Bikes und normale Velos, Alltag und Freizeit, etc.), um das gesamte Velopotenzial auszuschöpfen.

- Ein weiteres zentrales Element der Teilstrategie Velo ist die Sanierung von **Unfallschwerpunkten (USP)**. Neben bereits sanierten gibt es auch neue USP mit Velo- und E-Bike-Beteiligung.

- Schliesslich ist das Angebot von **Veloabstellplätzen** in Einklang mit den starken ÖV-Wachstumsprognosen bedarfsgerecht weiter auszubauen.

6.3.4 Fussverkehr

Auch die Teilstrategie Fussverkehr leitet sich direkt aus dem entsprechenden Handlungsbedarf ab (Kapitel 6.3.3). Die Kernelemente der Teilstrategie sind:

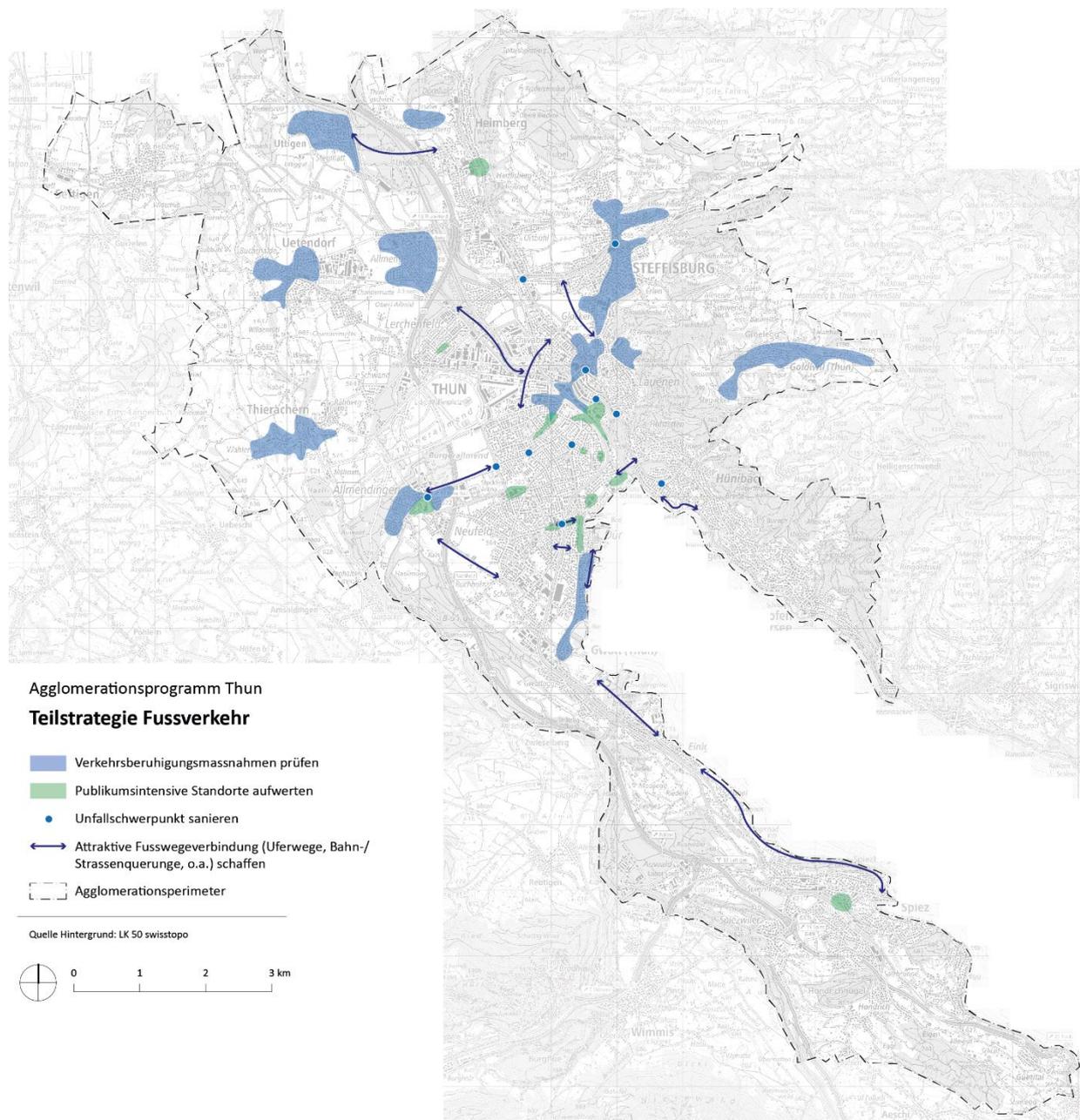


Abbildung 68 Teilstrategie Fussverkehr



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 werden 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 publikumsintensive 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. Die Konkretisierung erfolgt mit dem Kommunalen Richtplan Fussverkehr (Start Planungsarbeiten im 2024).

Ein weiteres zentrales Element der Teilstrategie Fussverkehr ist die Sanierung von **Unfallsschwerpunkten (USP)**. Neben bereits sanierten gibt es auch neue USP mit Fussverkehrsbeteiligung.

6.3.5 Verkehrssicherheit

In Kapitel 3.4.10 wurde gezeigt, dass die Unfallraten in der Agglomeration Thun generell und auch mit Beteiligung des Langsamverkehrs vergleichsweise hoch sind. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit (objektive und subjektive) ist deshalb sowohl Ziel des entsprechenden MOCA-Indikators (von heute 2.4 auf <2.0 Verunfallte pro 1'000 EW/AP) als auch der langfristigen Mobilitätsstrategie 2050 (-50%). Die Strategie verfolgt dabei zwei Ebenen: Die laufendende Sanierung der Unfallschwerpunkte (USP) im Rahmen der «Black Spot Managements» der Strasseneigentümer (Bund, Kanton, Stadt Thun) sowie die Beiträge zur Erhöhung der Sicherheit weitere AP-Massnahmen.

- Die bereits sanierten und noch zu sanierenden **Unfallschwerpunkte** von Kanton und Stadt Thun sind im Handlungsbedarf aufgelistet (Kapitel 5.3.5).
- Auf Ebene der **AP-Massnahmen** haben insbesondere die zwei Kategorien Aufwertung/Sicherheit Strassenraum und Langsamverkehr hohe Wirkungspotenziale zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit. Der Umsetzungsstand der AP 1-3 Massnahmen ist im entsprechenden Kapitel 2 dargelegt. Das vorliegende AP der 5. Generation enthält wiederum einige sicherheitsrelevante Massnahmen, insbesondere weitere Betriebs- und Gestaltungskonzepte in der Stadt Thun sowie neue Velomassnahmen. Zudem sind erste Massnahmen aus dem neu erstellten regionalen Verkehrsmanagementkonzept abgeleitet worden. Auch das VM kann bedeutende Beiträge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Die entsprechenden Vorhaben und deren Nutzen hinsichtlich Verkehrssicherheit sind in den Massnahmenblättern beschrieben.

6.3.6 Mobilitätsmanagement

Vorbemerkung: Mobilitätsmanagement im Kanton Bern

Das Mobilitätsmanagement stellt neben der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsmanagement die dritte Dimension der modernen Verkehrsplanung dar und gewinnt insbesondere aufgrund knapper Bodenressourcen, wachsender Mobilitätsbedürfnisse und begrenzter finanzieller Mittel zunehmend an Bedeutung. Der Kanton legt in der GMS 2022 mit der Stossrichtung V2.4 fest, dass das Mobilitätsmanagement unterstützt und mit Anreizen gefördert werden soll.

Bereits in den vergangenen Agglomerationsprogrammen (und damit gleichzeitig in den behördenverbindlichen regionalen Richtplänen RGSK) hat die Agglomeration Thun auf Grundlage der langfristigen Mobilitätsstrategie 2050 nachfrageorientierte Massnahmen zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens festgelegt (Beratungsangebote, Kampagnen, alternative Mobilitätsangebote wie Veloverleih, etc.). Allerdings fehlte es bisher an überregional koordinierten Aktivitäten und die durchgeführten Aktivitäten waren oft nicht breit bekannt. Deshalb hat der Kanton Bern im Jahr 2023 die Initiative ergriffen mit dem Ziel, das Mobilitätsmanagement zu fördern und gemeinsam mit den Regionen weiterzuentwickeln. Unter der Federführung des Kantons soll eine enge Zusammenarbeit zwischen den kantonalen Fachstellen, den Regionen und den Gemeinden aufgebaut werden.

Neben Angebots- und Infrastrukturausbauten setzt das **Agglomerationsprogramm Thun** vermehrt auf Aktivitäten zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, d.h. nachfrageseitige Lenkung, Information und Sensibilisierung. Als direkter Auftrag aus der Mobilitätsstrategie 2050 Agglomeration Thun wurde ein regionales Mobilitätsmanagement-Konzept erarbeitet (INFRAS 2021). In einem Workshopprozess mit der Kommission Energie und Mobilität des ERT wurden fünf prioritäre Ansätze ausgewählt sowie der Aufbau einer ständigen Organisation beschlossen. Die evaluierten und priorisierten Ansätze zeigt die folgende Abbildung im Überblick:

Information und Öffentlichkeitsarbeit	Beratungs- und Bildungsangebote	Angebotskoordination und Mobilitätsservices	Finanzielle Anreize
Regionale Mobilitätsplattform	Mobilitätsberatung für Unternehmen	Veloverleihsysteme	Beiträge an ÖV / Tarifierung
Mobilitätsset	Mobilitätsberatung für Verwaltungen	Carsharing und Carpooling	Steuerliche Anreize
Aktionen und Veranstaltungen (spez. Zielgruppen)	Mobilitätskurse /-beratung für Schüler, Senioren o.a.	E-Mobilität / Elektrifizierung	Mobility Pricing
Aktionsplan Einkaufs- und Freizeitverkehr	Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen	Angebotskoordination Mobilitätsdreh scheiben	
	Flexible Arbeitszeiten und Co-Working	Angebotskoordination Parkierung	
		City-Logistik	
		Hauslieferdienst	

Hohe Priorität
Mittlerer Priorität
Geringe Priorität

Abbildung 69 Priorisierte Mobilitätsmanagementansätze Agglomeration Thun (Quelle: INFRAS 2021)

- **Aktionen und Veranstaltungen:** Vor allem in der Stadt Thun gab es bisher einzelne Veranstaltungen. Am meisten etabliert sind die «Mobilitätsapéros». Eigentliche Veranstaltungsreihen wie

in anderen Städten gibt es aber nicht. Durch themenbezogene Aktionen und Veranstaltungen (analog Kampagnen wie z.B. slowUp, bike-to-work, urban bike festival) wird ein spezifisches Mobilitätsthema, Verhaltensweisen oder ein neues Angebot einer möglichst breiten Nutzerschaft bekannt gemacht. Die Veranstaltungen sollen eine gewisse Regelmässigkeit aufweisen, um die Wahrnehmbarkeit zu erhöhen. Wichtig ist, dass auch kleinere Gemeinden der Agglomeration Thun Anschluss finden. Vielversprechende Themen und Zielgruppen sind: Kindermobilität und Schule (Verkehrssicherheit, Begleitfahrten, nachhaltige Mobilitätsformen); Sharing und flexible Mobilität (Info und Testen neuer Mobilitätsformen, Apps, etc.); Freizeit- und Einkaufsmobilität, insb. vermehrt MIV-affine ältere Bevölkerung (z.B. Aktionen an verkehrsintensiven Standorten); Zentrumsmobilität (z.B. autofreie Tage in Kernzonen mit Infoständen, Testmöglichkeiten, etc.)

- **Mobilitätskurse und Beratung:** In der Agglomeration Thun bzw. einzelnen Gemeinden werden bereits verschiedene Beratungsdienstleistungen für spezifische Zielgruppen angeboten. In der Regel werden aber nur jeweils wenige Leute angesprochen, die Angebote sind zu wenig bekannt, zu wenig regelmässig oder werden nur in einzelnen Gemeinden bekannt gemacht. Es sollen neu unterschiedliche Kursangebote im Bereich Mobilität zentral gesammelt, von den Gemeinden vermarktet (z.B. über Homepages und in den Gemeindeblättern) und gelegentliche Erfahrungsaustausche zwischen den Gemeinden organisiert werden. Die Verwaltung selber kann auch Zielgruppe von Beratungsangeboten sein, vor allem kleinere ländliche Gemeinden verfügen nicht über dieselben Kompetenzen wie grössere Gemeinden (Thun, Spiez, Steffisburg).
- **Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen:** Im Kanton Bern gibt es keine Pflicht für Mobilitätskonzepte bei Arealentwicklungen, aber Empfehlungen und Hilfestellungen dazu¹². Die Stadt Thun fordert bei grösseren Bauvorhaben (ZPP, UeO) ein Mobilitätskonzept ein. In den anderen Agglomerationsgemeinden ist das Instrument noch wenig etabliert. Bei grösseren Arealentwicklungen sollen in Zukunft agglomerationsweit Mobilitätskonzepte verlangt werden und auf eine gesetzliche Verankerung zumindest hingewirkt werden. Neben Informationen sind auch Arealbezogene neue Mobilitätsangebote zu fördern. Die möglichen Ansätze sind breit, weshalb ein (periodischer) Erfahrungsaustausch unter den ERT-Gemeinden durchgeführt werden soll.
- **Regionales Veloverleihsystem:** Veloverleihsysteme stellen der Bevölkerung (und Touristen) rund um die Uhr Velos zur Verfügung. In der Schweiz hat sich das free-floating System durchgesetzt. Das Thuner Angebot bietet zurzeit normale Velos und E-Bikes an. Es sind laufend Erweiterungen möglich (Cargo-Bikes, E-Scooter, o.a.). Das bestehende Veloverleihsystem in der Stadt Thun – betrieben durch das Arbeiterhilfswerk SAH und finanziell unterstützt durch die Stadt – soll schrittweise ausgebaut, d.h. auf die gesamte Agglomeration und möglichst bis Interlaken ausgeweitet werden.
- **Flexible Arbeitsformen, Co-Working Spaces:** Bezüglich Arbeitsformen sind Home-Office, Co-Working-Spaces, flexible Arbeitszeiten und betriebliches Mobilitätsmanagement immer mehr im Trend. Die Covid-19 Erfahrungen haben deren Nutzen offenkundig gemacht. Bei den Bildungsangeboten ist eine Flexibilisierung deutlich schwieriger. In der Agglomeration gibt es bereits einige Co-Working-Spaces. Homeoffice und weitere Flexibilisierungsmassnahmen sind grundsätzlich gesellschaftliche und wirtschaftliche Trends. Die ERT-Gemeinden können aber einerseits mit gutem Beispiel voran gehen, andererseits können sie lokale Firmen dazu ermuntern und Erfahrungsaustausche im Rahmen von kommunalen Events / Aperos, etc. organisieren.

Die Umsetzung des MM-Konzeptes wurde 2021 an ein externes Büro vergeben (Büro Rundum Thun). Es werden jährliche Schwerpunkte definiert und einzelne Aktionen umgesetzt. Auf der Plattform www.spur-wechsel.ch werden Veranstaltungen koordiniert und angekündigt, Informationen geteilt sowie Beratungsdienstleistungen für Gemeinden, Unternehmen, Schulen und die Bevölkerung angeboten. Die Koordination der Umsetzung des MM Agglomeration Thun erfolgt innerhalb des ERT durch die

¹² z.B. «Siedlungsentwicklung nach innen: Arbeitshilfe (JGK 2016) oder «Verkehrsintensive Einrichtungen – Vollzugshilfe: Begriffe und planungsrechtliche Anforderungen» (AGR 2017).

Kommission Energie und Mobilität. Sie legt das Arbeitsprogramm fest und ist für die Umsetzung von MM-Ansätzen verantwortlich

Der grösste Handlungsbedarf besteht in einer Ausdehnung des Wirkungskreises von der Stadt Thun in die übrigen Agglomerationsgemeinden.

7 Fokusräume

Während der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurden vier Räume identifiziert, die ein besonders hohes Entwicklungspotenzial und damit verbunden einen hohen Abstimmungsbedarf von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufweisen. Ein beträchtlicher Teil der Massnahmen liegt in diesen Räumen. Sie werden deshalb näher erläutert. Das Kapitel «Fokusräume» dient als Scharnier zwischen Handlungsbedarf, Strategien und Massnahmen.

7.1 ESP Thun Bahnhof

Ausgangslage und Entwicklungsziele

Beim kantonalen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Bahnhof Thun handelt es sich um einen komplexen und weitgehend bebauten Stadt- und Verkehrsraum. Durch die zentrale und attraktive Lage in der Stadt, sowie durch die ausgezeichnete Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV), ist der Perimeter des ESP ein Schlüsselgebiet der Thuner Stadtentwicklung. Für das Gebiet wird langfristig eine qualitativ hochwertige sowie urbane bauliche Entwicklung angestrebt. Innerhalb des ESP stehen in Zukunft wichtige Infrastrukturausbauten beim ÖV sowie grosse Arealumnutzungen und Arealentwicklungen an. Dabei machen unterschiedlichste Nutzungsansprüche, schwierige Abhängigkeiten, hochbelastete Verkehrsinfrastrukturen sowie eine grosse Anzahl beteiligter Akteure diesen Stadtraum zu einem äusserst anspruchsvollen Planungsraum.

Lage und Perimeter

Das Gebiet umfasst den Raum rund um den Hauptbahnhof von Thun mit den Teilarealen «Rosenau / Scherzligen», «Bahnhofplatz / Seestrasse», «Aarefeld» und «Bahnhof Süd / Seefeld». Überdies liegen Teile des angrenzenden Entwicklungsgebiets «Bahnhof West» im Perimeter des ESP.

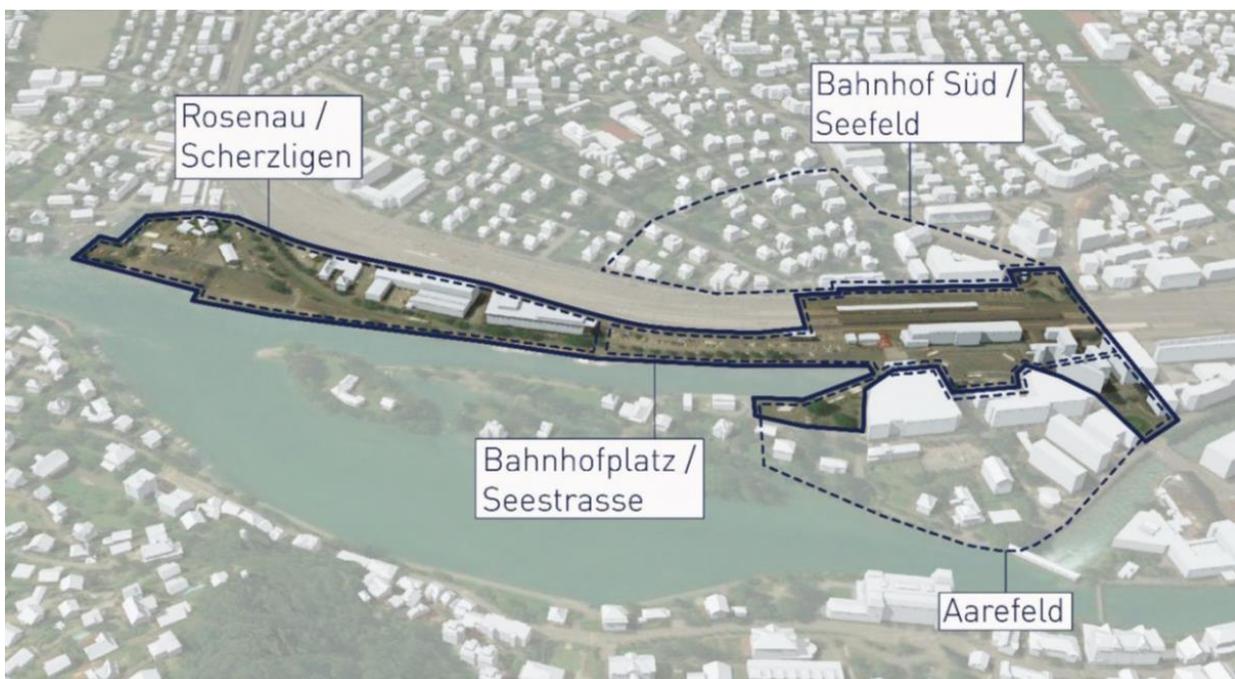


Abbildung 70 Perimeter ESP Bahnhof Thun, Quelle: Stadt Thun

Handlungsbedarf und Teilstrategien

Im Kapitel Handlungsbedarf wird auf die notwendige Klärung des Verkehrsregimes rund um den Bahnhof und die erforderliche Neuorganisation der Bushaltekanten hingewiesen. Auf der Nordseite des

Bahnhofs überlagern sich auf knappen Platzverhältnissen die Umsteigebeziehungen zwischen Bahn und Bus sowie die Strassenzugänge zur Stadt. Die täglichen Staus auf der Bahnhofstrasse und beim Maulbeerkreisel beeinträchtigen die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV und wichtige Veloverbindungen stark. Zudem leidet die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr. Es sind weitergehende Verkehrsmanagementmassnahmen notwendig. Zudem sind die Durchbindungen der Velohaupttrouten zu verbessern, insbesondere auch Richtung rechtes Thunerseeufer. Weiterer Handlungsbedarf ergibt sich aus der geplanten Siedlungsentwicklung des ESP Bahnhof Thun, die dringend benötigten Wohnraum und Arbeitsplätze an zentraler Lage schaffen soll.

In den Teilstrategien wird festgehalten, dass das Gebiet rund um den Bahnhof zu einem zentralen und attraktiven Wohn-, Arbeits- und Begegnungsort ausgebaut und für die Ansiedlung von hochwertigen Nutzungen und öffentlichen Einrichtungen genutzt werden soll. Der Stadtraum wird mit einer hohen Urbanität und Dichte weiterentwickelt und die hohe ÖV-Erschliessungsgunst und Versorgungsdichte werden für eine MIV-arme Siedlungsentwicklung genutzt. Der öffentliche Raum wird unter Berücksichtigung der Themen «Stadtklima» und «Schwammstadt» weiterentwickelt und die Uferbereiche von Aare und Schifffahrtskanal werden aufgewertet.

Der Bahnhof Thun wird als Verkehrsdrehscheibe optimiert. 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.

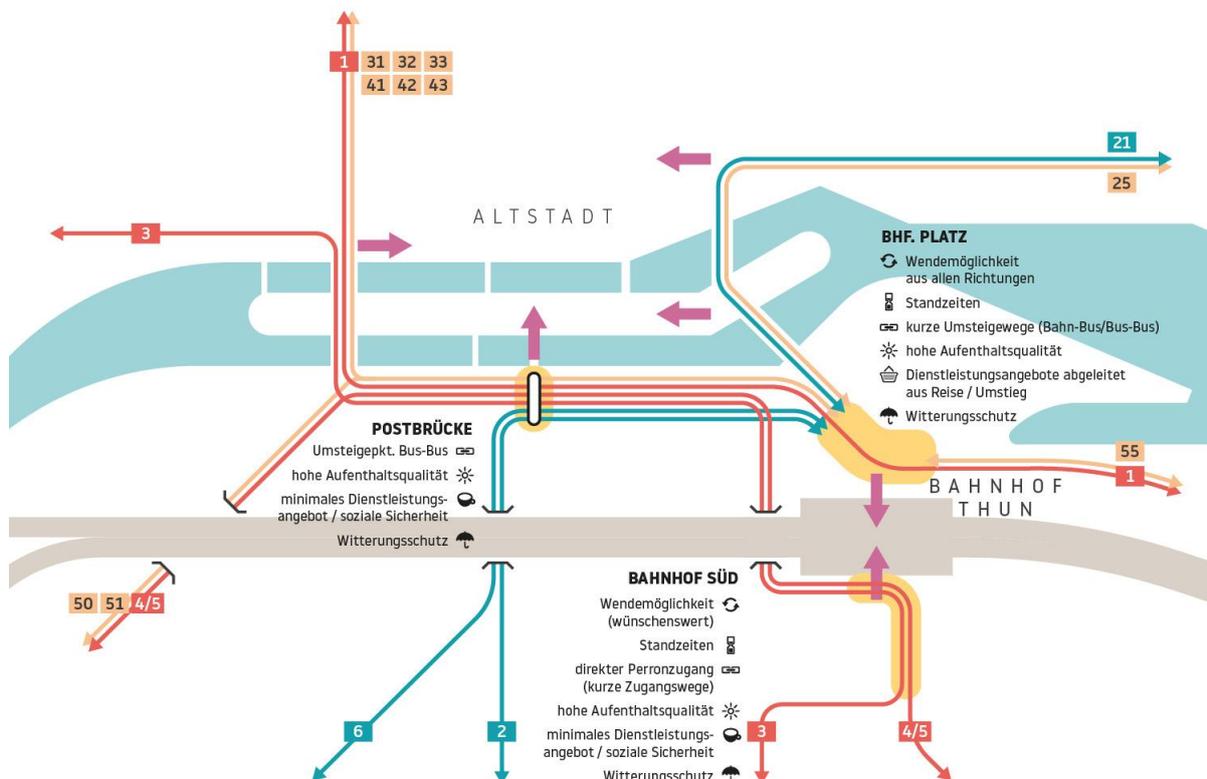


Abbildung 71 ÖV-Durchbindungskonzept (Quelle: ÖV Thun - Vertiefung Innenstadt -Schlussdokumentation (Metron 2019)

Die Durchgängigkeit der Velohaupttroute Richtung rechtes Seeufer wird durch eine zusätzliche Aarequerung auf der Höhe Panoramastrasse ergänzt. Der motorisierte Verkehr auf dem Bahnhofplatz wird weiter beruhigt und die Seestrasse wird gemäss Teilstrategie MIV abklassiert.

Aktuelle Entwicklungen und Massnahmen

Nachdem die Umsetzung des Teilprojekts Verkehr (2019) am Widerstand aus den angrenzenden Quartieren scheiterte, wurde zwischen 2021 und 2022 das Charrette-Verfahren für das Stadtquartier Bahnhof (2021-2022), ein partizipativer Prozess mit diversen Anspruchsgruppen, durchgeführt. Drei interdisziplinäre Teams entwickelten im Dialog mit Expertinnen, Grundeigentümern und Interessenvertretenden Vorschläge und Visionen zum künftigen Stadtquartier Bahnhof Thun. Basierend darauf erarbeitet die Stadt Thun im nächsten Schritt gemeinsam mit der Grundeigentümerschaft und den Interessenvertretenden eine Synthese in Form eines konsolidierten Leistbildes. Parallel dazu werden die Charrette-Resultate aufgearbeitet und die Szenarien auf ihre Machbarkeit hin geprüft.



Abbildung 72 Vision Bahnhofquartier Team «Junges Ufer», Quelle: Charrette-Bericht Stadt Thun, 2022

Ein Teilprojekt betrifft die betriebliche **Organisation der Bushaltekanten**. An der bereits im AP 4 postulierten Aufteilung in zwei Bushöfe Nord und Süd soll im Grundsatz festgehalten werden. In einer vertiefenden Planungsstudie (Kontextplan 2023) wurden die Haltestellenstandorte auf beiden Bahnhofseiten in Abstimmung mit dem künftigen ÖV-Angebot sowie den notwendigen städtebaulichen Anpassungen geschärft (Abbildung 73, Abbildung 74). Im Rahmen der Ausarbeitung des BGK Innenstadt wird zudem Aufwertung des Bus-Bus Umsteigepunkts «Postbrücke» geprüft. Die Bushoferweiterungen Nord und Süd sowie die Umgestaltung der Haltestelle Postbrücke werden im AP5 im A-Horizont beantragt.

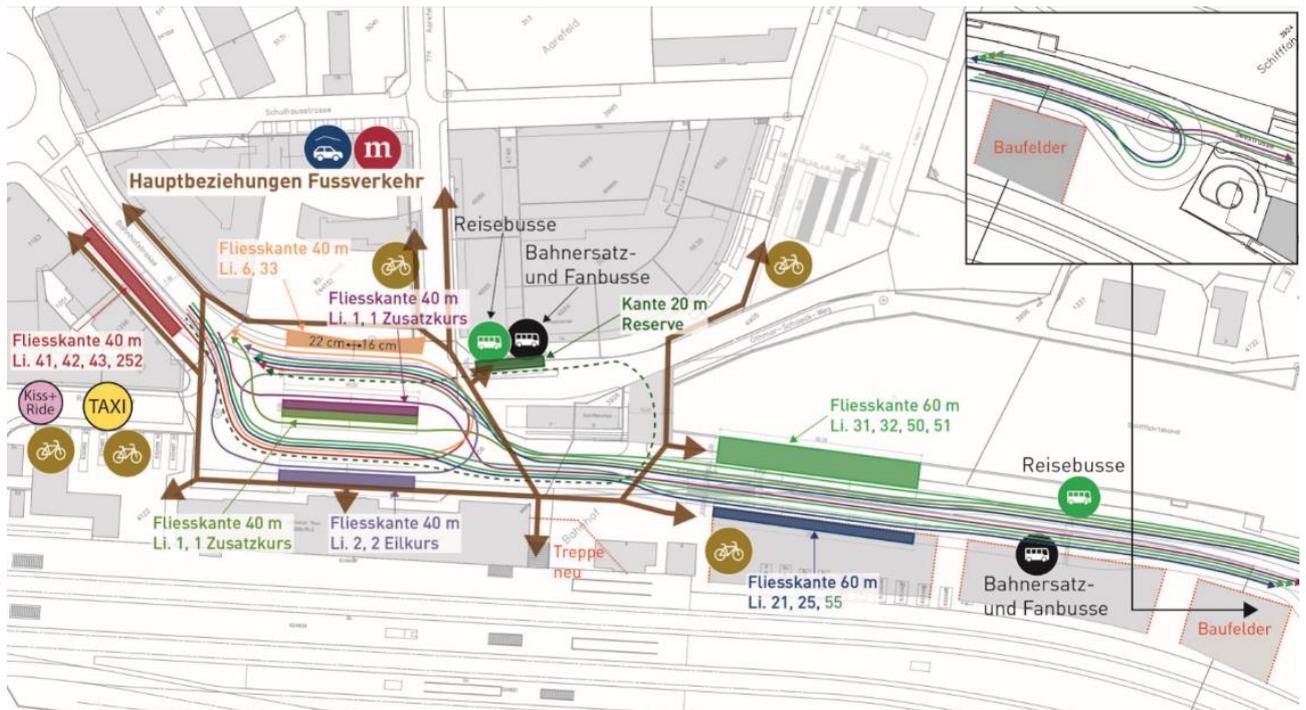


Abbildung 73 Neuorganisation Bushof-Nord; Quelle: «Vertiefung Buslösung ESP Bahnhof Thun» (Kontextplan 2023)

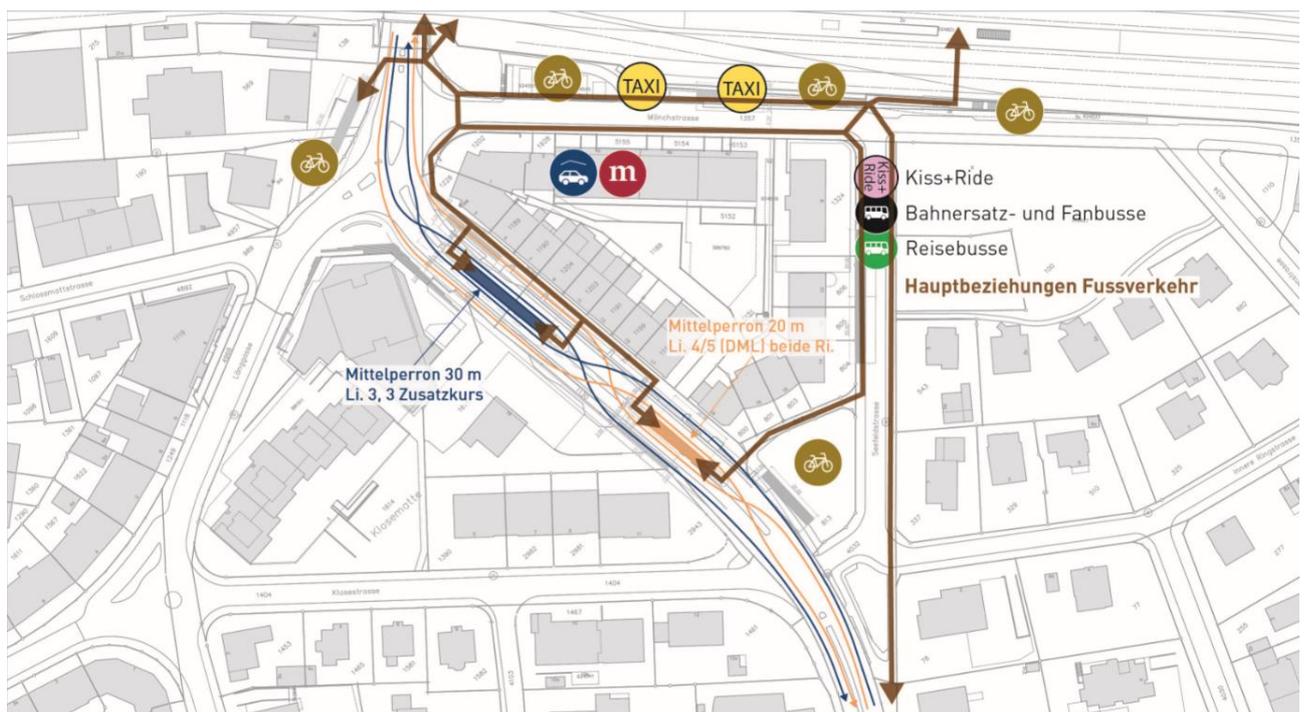


Abbildung 74 Neuorganisation Bushof-Süd; Quelle: «Vertiefung Buslösung ESP Bahnhof Thun» (Kontextplan 2023)

Im Rahmen einer weiteren Vertiefung wird zur besseren Anbindung des Bahnhofgebiets die Machbarkeit einer zusätzlichen **Velobrücke** über die Aare Richtung rechtes Seeufer geprüft. Im Vordergrund steht aktuell die Variante «Panoramabrücke». Eine weitere Option wäre ein Brückenschlag zwischen Kleist-Inseli und Bächimatte. 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.

Im Bereich Siedlung steht kurz- bis mittelfristig die Transformation des Areals Rosenau / Scherzligen im Vordergrund und im Bereich Landschaft wird eine Aufwertung der Uferbereiche von Schifffahrtskanal und Aare beabsichtigt.

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten	Horizont		
				A	B	C
Siedlung und Landschaft						
TOW.S-UV.1.9	Thun, ESP Bahnhof Thun	Stadt Thun	-	X	(X)	
TOW.L-Ü.3.5	Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aareufer Kleist-Inseli	Stadt Thun	-		X	(X)
Verkehr						
TOW.KM-Mu.1	ESP Bahnhof Thun – Bushoferweiterung Nord/Süd	Stadt Thun	30.0	X		
TOW.KM-Mu.2	ESP Bahnhof Thun – Panoramabrücke mit Velostation	Stadt Thun	10.0	X		
TOW.KM-Mu.3	ESP Bahnhof Thun – Velostationen Nord/Süd	Stadt Thun	8.0	X		
TOW.KM-Mu.4	ESP Bahnhof Thun – Haltestelle Postbrücke	Stadt Thun	3.0	X		
TOW.KM-Mu.5	ESP Bahnhof Thun – Velostation Ost	Stadt Thun	3.0		X	
TOW.KM-Mu.6	ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte	Stadt Thun	18.0		X	
TOW.KM-Mu.7	ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse	Stadt Thun	10.0		X	

Tabelle 16 Massnahmen ESP Thun Bahnhof

7.2 ESP Thun Nord

Ausgangslage und Entwicklungsziele

Der ESP Thun Nord ist einer von vier Premium-Standorten (höchste Priorität) des kantonalen Programms und ist daher von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Das bisher hauptsächlich militärisch genutzte Gelände öffnet sich schrittweise und wird seit der Jahrtausendwende auch anderen Wirtschaftszweigen zugänglich gemacht. Ziel ist, das Gebiet städtebaulich, nutzungs- und verkehrstechnisch so zu entwickeln, dass der Armee und den militärnahen Betrieben ein angemessener Spielraum verbleibt. Gleichzeitig sollen sich auf den freiwerdenden Grundstücken und in leerstehenden Liegenschaften neue Unternehmen ansiedeln können. Damit trägt der ESP Thun Nord wesentlich zum Ziel bei, Arbeitsplätze an zentralen und gut erschlossenen Standorten innerhalb der Agglomeration anzusiedeln.

Seit 2014 besteht zur Abstimmung der raumwirksamen Aktivitäten ein Richtplan. Dieser erlaubt eine vielseitige und flexible Nutzung des Areals. So sind sowohl militärische wie auch zivile Nutzungen in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Dienstleistung und Produktion, Logistik, Verwaltung, Sport- und Freizeit oder Gastronomie (Hotel und Restaurant) möglich. In einzelnen Arealteilen stehen auch geringfügige Kontingente für Wohnnutzungen zur Verfügung.

Lage und Perimeter

Das Areal liegt inmitten der Gemeinde Thun auf dem Gebiet der «Kleinen Allmend». Es umfasst rund 60 Hektaren und ist wegen seiner Grösse, Lage und Stellung als kantonaler Entwicklungsschwerpunkt von zentraler Bedeutung für die Agglomeration Thun. Durch die zivile Umnutzung des Militär- und Rüstungsareals könnten nebst den 2'300 bestehenden bis zu 6'000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen, je nach Flächenintensität der Nutzung.

Eine optimierte Anbindung des Areals an das übergeordnete Strassennetz ist durch den Bypass Thun Nord, eine Schlüsselmassnahme aus dem AP 1 und eines der grössten und bedeutendsten Infrastrukturprojekte in der Geschichte der Agglomeration Thun, gewährleistet. Mit der Aufnahme der S-Bahn-Haltestelle Thun Nord in den STEP Ausbauschnitt 2035 wurde der Grundstein für eine nachhaltige, auf den ÖV ausgerichtete Erschliessung des ESP Thun Nord gelegt. Die neue Haltestelle wird dem ESP Wachstumsimpulse verleihen und den öffentlichen Verkehr im Raum Thun deutlich attraktiver machen.



Abbildung 75 Bypass Thun Nord (Alpenbrücke) und Ausschnitt ESP Thun Nord, Quelle: Vistaplus, 2017

Der Richtplan ESP Thun Nord unterteilt das Gebiet in mehrere Baufelder. Aktuell wird der Kernbestand von armasuisse und RUAG neu definiert. Demzufolge wird auch der westliche Teil des Areals B8 noch längerfristig militärisch genutzt. Die restlichen Arealteile werden bis 2035 etappiert für eine zivile Nutzung verfügbar.

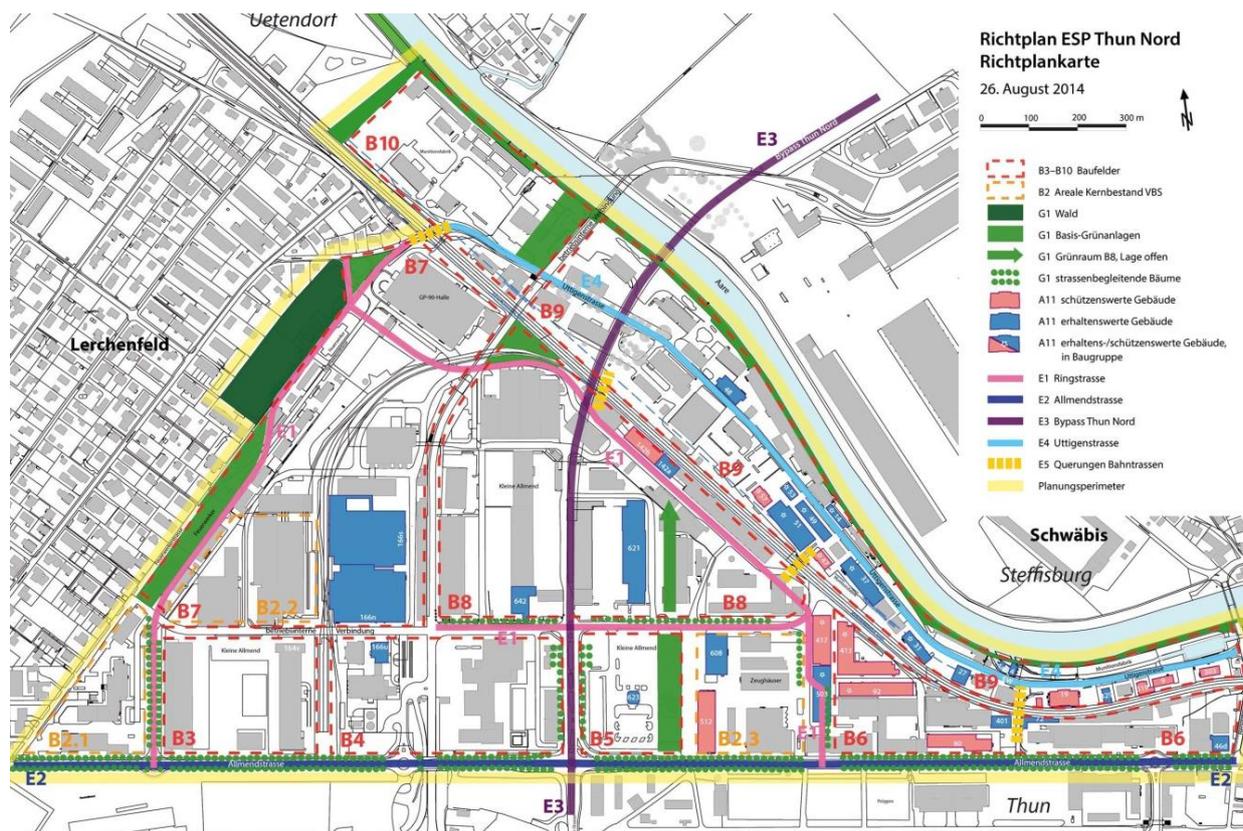


Abbildung 76 Richtplankarte ESP Thun Nord, Quelle: Richtplan ESP Thun Nord, 2014

Handlungsbedarf und Teilstrategien

Nach der Realisierung bzw. Sicherung der übergeordneten MIV- und ÖV-Erschliessung verbleibt Handlungsbedarf betreffend der verkehrlichen und städtebaulichen Integration und Anbindung der neuen S-Bahnhaltestelle in die Arealentwicklung und ins Gesamtverkehrsnetz. Die verkehrliche Einbindung betrifft alle Verkehrsträger (MIV-, Bus-, Velo- und Fusswegnetz). 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. Überdies besteht Handlungsbedarf zur Aufwertung des Uferwegs entlang der Aare. Aufgrund der etappierten Arealentwicklung und den unterschiedlichen Verfügbarkeitszeitpunkten der Baufelder mit teilweise umzäunten, für die Öffentlichkeit nicht zugänglichen Bereichen, stellt diese Entwicklung hohe Anforderungen an die Abstimmung mit den Grundeigentümer:innen und an die Aufwärtskompatibilität der Lösungsansätze.

In der **Teilstrategie Siedlung und Landschaft** wird, ähnlich wie beim Bahnhof Thun, das Ziel zur Entwicklung eines zentralen und attraktiven Arbeits- und Begegnungsorts postuliert, der für die Ansiedlung von hochwertigen Nutzungen mit Schwerpunkt Industrie und Produktion genutzt werden soll. Die Transformation in ein öffentliches Stadtgebiet erfolgt mit einer hohen Qualität und Dichte. Die neue S-Bahnhaltestelle Thun Nord wird ab 2031 realisiert und optimal in die Entwicklung des ESP eingebettet. Die hohe ÖV-Erschliessungsgunst wird für eine nachhaltige, auf den ÖV ausgerichtete Entwicklung des Arbeitsgebiets genutzt. Der öffentliche Raum wird unter Berücksichtigung der Themen «Stadtklima» und «Schwammstadt» weiterentwickelt und der Uferbereich der Aare wird aufgewertet. Das stark versiegelte und wenig durchgrünte Gebiet wird durch angemessene Grünräume von hoher Qualität aufgelockert. Die ökologische Vernetzung zwischen der Allmend und dem Aareraum wird verbessert.

Gemäss den **Teilstrategien Verkehr** wird die S-Bahn-Haltestelle optimal an die MIV-, Bus-, Fuss- und Velowegnetze angeschlossen. Die Zugänge für Fuss- und Veloverkehr sind grossräumig vernetzt, attraktiv und sicher und die Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld ist hoch.

Aktuelle Entwicklungen und Massnahmen

Einige AP-Massnahmen, die der Entwicklung des ESP Thun Nord zugutekommen, wurden bereits umgesetzt. Hauptsächlich trifft dies auf den Bypass Thun Nord zu, der die Grunderschliessung des ESP für den MIV sicherstellt. Jedoch tragen auch die Öffnung der Uttigenstrasse für den Langsamverkehr (AP 1) und die Umsetzung der Bustangente Thun Südwest – Thun Nord – Steffisburg (Eigenleistung AP 4, Versuchsbetrieb ab Dezember 2025) zur Verbesserung der Erschliessung des Gebiets bei. Zudem befinden sich erste Baufelder kurz vor der Entwicklung (Baufeld B5) oder werden bereits seit längerer Zeit punktuell verdichtet und umstrukturiert (Baufeld B9).

Mit der Realisierung der S-Bahn-Haltestelle (ab 2031) wird ein grösserer Entwicklungsschub erwartet. Dieser wird aktuell vorbereitet. Aufbauend auf dem Workshopverfahren zur S-Bahn-Haltestelle in den Jahren 2020/21 werden zurzeit in einem qualitätssichernden Planungsverfahren unter Einbezug der Grundeigentümer:innen und weiteren Anspruchsgruppen die Arealerschliessung sowie die Gestaltung des Haltestellenumfelds vertieft. Die Massnahmen dazu werden im B-Horizont beantragt.



Abbildung 77 Städtebauliche Vision ESP Thun Nord, Quelle: Workshopverfahren S-Bahn Haltestelle Thun Nord, 2020

Im Bereich Siedlung und Landschaft liegt der Fokus auf der Realisierung bzw. der planerischen Weiterentwicklung der verfügbaren Baufelder sowie der Grün- und Freiräume. Zudem soll das Aareufer inkl. Uferweg aufgewertet werden.

Im Bereich Verkehr sind zwei Massnahmenpakete vorgesehen, eines zur Gestaltung des direkten Haltestellenumfelds 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. Aufgrund einer ersten groben Abschätzung ist von einer durchschnittlichen Velonutzung auszugehen, mit einem Bedarf von ca. 500 bis 750 Abstellplätzen. Schliesslich sind zur Erhöhung der Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems an den zentralen Strassenknoten auch VM-Massnahmen bzw. Busbevorzugungen erforderlich.

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten	Horizont		
				A	B	C
Siedlung und Landschaft						
TOW.S-UV.1.7	Thun, ESP Thun Nord	Stadt Thun	-	X	(X)	
TOW.L-Ü.2.2	Thun, Park B5 ESP Thun Nord	Stadt Thun	-		X	
TOW.L-Ü.3.4	Thun, Aareufer Thun Nord	Stadt Thun	-		X	
Verkehr						
TOW.ÖV.Nat.1	ESP Thun Nord, neue S-Bahnhaltestelle	BLS/SBB			X	
TOW.KM-Mu.8	ESP Thun Nord, Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus	Stadt Thun	13.0		X	
TOW.LV-V.1	ESP Thun Nord, Anbindung Velo- und Fusswegnetz an neue Bahnhaltestelle	Stadt Thun	??		X	

Tabelle 17 Massnahmen ESP Thun Nord (AP5)

7.3 ESP Steffisburg Bahnhof

Ausgangslage und Entwicklungsziele

Der dritte aktive ESP in der Agglomeration Thun liegt beim Bahnhof Steffisburg. Eines von drei Teilarealen ist bereits seit 2018 überbaut (Pflegeheim, Seniorenwohnungen). Auf einem zweiten Arealteil entwickelt die Gemeinde zusammen mit Unternehmen und Investoren den Gewerbepark Raum 5, der ab 2024 realisiert werden soll. Der dritte Arealteil ist ebenfalls für gewerbliche Nutzungen vorgesehen. Dafür besteht eine Zone mit Planungspflicht (ZPP).



Abbildung 78 Visualisierung Gewerbepark Raum 5, Quelle: Website Raum 5, 2023

Lage und Perimeter

Der ESP Bahnhof Steffisburg liegt direkt am Bypass Thun Nord und der S-Bahnlinie und ist eingebettet zwischen dem Bahnhof Steffisburg, dem Autobahnanschluss A6 und der Zulg (Fluss).

Die MIV-Erschliessung (Eigenleistung AP 2) des ESP Bahnhof Steffisburg erfolgt direkt ab dem Bypass Thun Nord via Glättimühli-Kreisel. Die hervorragende ÖV-Erschliessung verdankt das Areal der Bahnstation Steffisburg (Linie Thun - Burgdorf), die innerhalb des Areals liegt sowie der Buslinie Thun - Steffisburg - Heimberg (10-Min.-Takt). Mit der geplanten Bustangente Thun-West – Thun-Nord – Steffisburg wird der ESP zukünftig an die S-Bahnhaltestelle Thun Nord und den Raum Thun Südwest angebunden werden (Versuchsbetrieb ab 2025).

Das Gebiet erstreckt sich über rund 39'000 m² Gewerbeland und besteht aus den drei Arealen «Bürgergut» (überbaut), «Aarefeld» und «Glättimüli».



Abbildung 79 Perimeter und Teilareale ESP Bahnhof Steffisburg, Quelle: Erläuterungsbericht UeO Aarefeld, 2018

Handlungsbedarf und Teilstrategien

Im Handlungsbedarf wird festgehalten, dass nach Jahren der Planung und der Realisierung der übergeordneten Erschliessung nun die bauliche Entwicklung folgen muss. Im Verkehr wird die ÖV-Erschliessung mit den Taktverdichtungen der Bahn und der Einführung der tangentialen Buslinie nochmals erhöht. Ansonsten besteht hier kein Handlungsbedarf.

Die **Teilstrategie Siedlung und Landschaft** fordert eine Entwicklung mit hoher Urbanität und Dichte sowie die Nutzung der hohen ÖV-Erschliessungsgunst und Versorgungsdichte für eine nachhaltige, auf den ÖV ausgerichtete Erschliessung. Die Themen «Stadtklima» und «Schwammstadt» sind insbesondere bei der Gestaltung der öffentlichen Aussenräume zu beachten. Zudem sind die Grünräume aus dem Gebiet Glättimüli mit denjenigen im Raum Au/Glockenthal zu vernetzen.

Die **Teilstrategie Verkehr** wird die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des ÖV-Knotens am Bahnhof Steffisburg sowie eine optimale Einbindung der neuen tangentialen Buslinie festgehalten.

Aktuelle Entwicklungen und Massnahmen

Aktuell liegt der Fokus auf der Realisierung des Gewerbeparks Raum 5 auf dem Teilareal «Aarefeld». Im Frühling 2019 wurde die dazu nötige Überbauungsordnung genehmigt. Die Erschliessung ist bereits realisiert. Ab 2024 wird auf dem Gebiet eine verdichtete Gewerbeüberbauung nach den Prinzipien der Nachhaltigkeit (Standard 2000-Watt-Gesellschaft) etappiert realisiert. Neben den Gewerbenutzungen sind attraktive Ergänzungsangebote (z.B. Fitness-/Wellnessangebote, Gastronomie), Business- und People-Services (Konferenzräume, Co-Working Spaces, KITA etc.) sowie die Möglichkeit für dezentrale Arbeitsplätze vorgesehen.

Die MIV-Erschliessung des ESP ist mit der unmittelbaren Lage neben dem Bypass hervorragend. ÖV-seitig startet der Versuchsbetrieb der neuen Bustangente Steffisburg – Thun Nord – Thun West/Süd mit Fahrplanwechsel 2025/26. Bei erfolgreicher Nutzung soll die Linie in den ordentlichen Betrieb überführt

werden. Die Vernetzung mit dem Velohaupttroutennetz ist ebenfalls sichergestellt, sowohl auf der Ost-West-Achse wie auch Anbindung an den Süd-Nord-Korridor Thun – Heimberg.

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten	Horizont		
				A	B	C
Siedlung und Landschaft						
TOW.S-SA.1.3	Steffisburg, ESP Bahnhof Steffisburg	Steffisburg	-	X		
Verkehr						
TOW.ÖV-Str.3	Bustangente Thun West – Nord – Steffisburg	RVK	-	X (AP4)		

Tabelle 18 Massnahmen ESP Bahnhof Steffisburg

7.4 Thun Süd

Ausgangslage und Entwicklungsziele

In Thun Süd sind in Ergänzung zu den bestehenden Nutzungen verschiedene Entwicklungen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten sowie Sport, Freizeit und Freiraum vorgesehen. Neben verschiedenen Siedlungsergänzungen sollen die bestehenden Sportanlagen zu einem Sportcluster ergänzt werden. Eine (Teil-)Verlagerung der heutigen Sportanlagen aus dem Lachenareal nach Thun Süd und eine konzentrierte Ansiedlung der benötigten Sporthallenplätze und Aussenspielflächen stehen im Raum bzw. sind mehr oder weniger konkret. Weitere Ziele sind die Aufwertung sowie die bessere Vernetzung der Naherholungsgebiete.

Lage und Perimeter

Der Raum liegt am südwestlichen Siedlungsrand von Thun, unmittelbar angrenzend an den Autobahnanschluss Thun Süd. Er umfasst den bestehenden ViV-Perimeter Thun Süd mit den Einkaufszentren und dem Fussballstadion sowie den Entwicklungsgebieten «Siegenthalergut», «Weststrasse Süd» und «Weststrasse Nord».

Handlungsbedarf und Teilstrategien

In Thun Süd sind einerseits noch grössere Auffüllungs- bzw. Ergänzungspotenziale für die Siedlungsentwicklung vorhanden, andererseits besteht Handlungsbedarf zur Klärung der Siedlungsråder sowie zur Abstimmung von Naherholung, Landwirtschaft und Landschaftsschutz. Die Durchlässigkeit für den Fussverkehr bzw. die Vernetzung der Naherholungsgebiete untereinander sowie mit dem Siedlungsgebiet ist teilweise ungenügend oder wird durch Verkehrsinfrastrukturen eingeschränkt. Zudem bestehen nicht entlang von allen Achsen durchgehende und genügend breite Veloverbindungen. Im Zusammenhang mit der Siedlungsergänzung Siegenthalergut besteht überdies Handlungsbedarf zur Beruhigung und Umgestaltung der Hohmadstrasse.

In der **Teilstrategie Siedlung und Landschaft** wird festgehalten, dass der Raum Thun Süd als Wohn- und Arbeitsort, Dienstleistungs- und Versorgungszentrum sowie als Sport- und Freizeitcluster weiterentwickelt und gestärkt werden soll. Die geplanten Siedlungsergänzungen werden mit einer hohen Dichte und städtebaulichen Qualität sowie hochwertigen Grün- und Freiräumen realisiert. Die Qualitäten der rasch zugänglichen Naherholungsgebiete am Siedlungsrand werden noch stärker in Wert gesetzt. Der Gestaltung der Siedlungsråder wird zur Sicherung der siedlungsprägenden und landschaftlich wertvollen Grünräume hohe Beachtung geschenkt und es werden explizit Nutzungsüberlagerungen zwischen Naherholung und Landwirtschaft angestrebt.

In den **Teilstrategien Verkehr** wird die Vernetzung der Naherholungsgebiete mit sicheren Wegverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr gefördert. Im Zusammenhang mit der geplanten Siedlungsentwicklung und der Inbetriebnahme der Bustangente Steffisburg – Thun Südwest werden die Kreuzungspunkte mit den radialen ÖV-Linien zu attraktiven Bus-Drehscheiben umgestaltet. Die ungenügende Veloverbindung auf der Burger-/General-Wille-Strasse Richtung Thun Nord wird aufgewertet und die Gestaltung der Hohmadstrasse wird entlang der Siedlungsergänzung Siegenthalergut neu konzipiert und verbessert. Die Leistungsfähigkeit des Knotens Weststrasse/Burgerstrasse/Hohmadstrasse sowie die Bevorzugung des Busverkehrs wird mit VM-Massnahmen sichergestellt.

Aktuelle Entwicklungen und Massnahmen

Kurz- bis mittelfristig stehen die Entwicklungen im «Siegenthalergut» (prioritäre Siedlungsentwicklung Wohnen gemäss kant. Richtplan) sowie die Erweiterung des Sportclusters (eingezonter Bereich) im Vordergrund. Bestandteil der Entwicklung Siegenthalergut ist ein öffentlicher Park. Längerfristig sind mit dem Gebiet «Weststrasse Süd» (Arbeiten) sowie «Weststrasse Nord», einer weiteren Ergänzung des Sportclusters, weitere Einzonungen denkbar. Zudem soll das Gebiet der Wohnbaugenossenschaft Hohmadstrasse erneuert und baulich verdichtet werden.

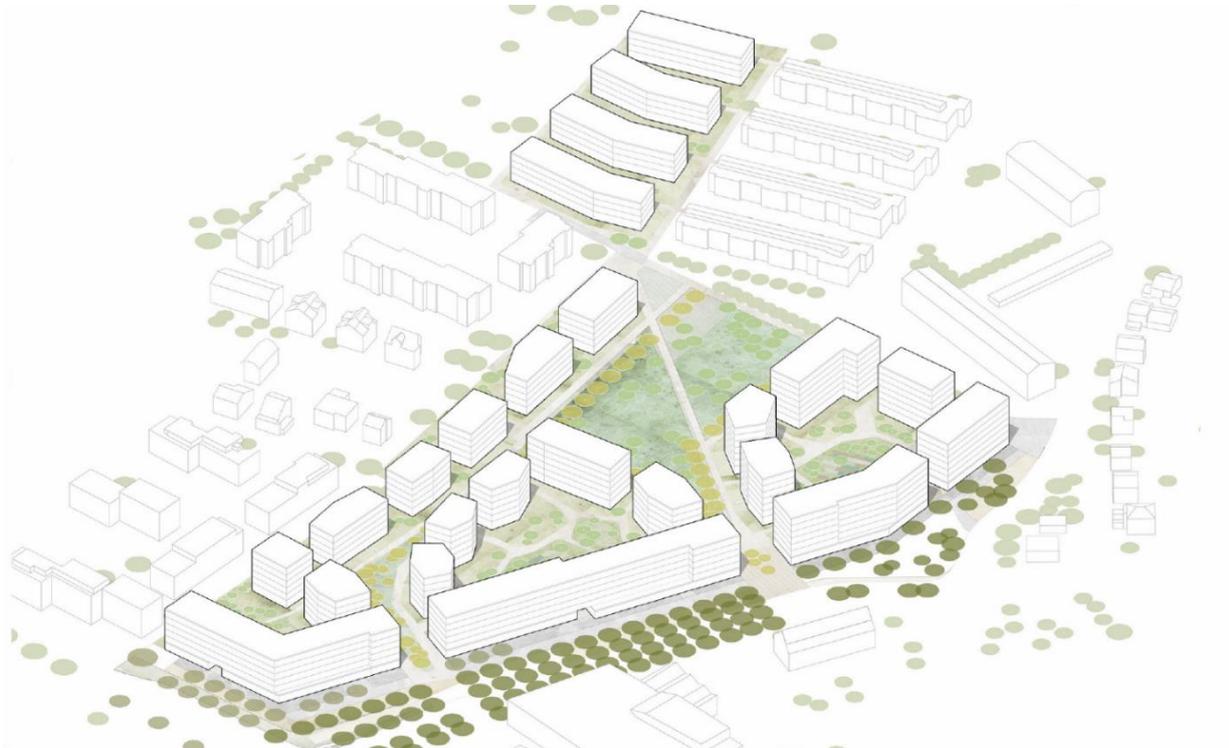


Abbildung 80 Städtebauliches Konzept Siegenthalergut, Quelle: Städtebauliche Studie Siegenthalergut, 2019



Abbildung 81 Visualisierung Siegerprojekt «Plus de Jardins», Quelle: Studienauftrag «Freiraum Siegenthalergut», 2023

Im Bereich Verkehr wurden die Anpassungen an der Basisinfrastruktur (Ausbau Weststrasse, Knoten Weststrasse/Burgerstrasse/Hohmadstrasse sowie Anschluss A6) als Vor- bzw. Eigenleistung bereits mit dem Bau des Fussballstadions Ende der 2000er Jahre realisiert. Auch die Durchwegung im Naherholungsgebiet auf der Burgerallmend östlich des Stadions wurde beim Stadionbau verbessert. Zuletzt wurde im AP 4 die Velohauptroute Burger-/General-Wille-Strasse im A-Horizont beantragt. Dazu läuft zurzeit die Projektierung.

Weiter laufen aktuell die Planungen zum Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Siegenthalergut mit dem Ziel einer Umgestaltung und Aufwertung des an die Siedlungsergänzung angrenzenden Abschnitts der Hohmadstrasse inkl. LV-Übergänge sowie der angrenzenden Knoten Hohmad-/Talackerstrasse und Weststrasse/Burgerstrasse/Hohmadstrasse. Diese Massnahme wird im AP 5 im A-Horizont beantragt. Weitere geplante Massnahmen sind die Verbesserungen der Durchwegung im angrenzenden Naherholungsgebiet Lüssli-Pfandern sowie die südliche Weiterführung der Velohauptroute Adlerstrasse-Buchholzstrasse.

Nr.	Massnahme	Federführung	Kosten	Horizont		
				A	B	C
Siedlung und Landschaft						
TOW.S-VW.1.7	Thun, Siegenthalergut	Stadt Thun	-	X		
TOW.S-VÜ.1.1	Thun, Weststrasse Nord	Stadt Thun	-	X		
TOW.L-Ü.2.1	Thun, Park Siegenthalergut	Stadt Thun	-	X		
Verkehr						
TOW.MIV-Auf.2	Thun, BGK Siegenthalergut	Stadt Thun	9.0	X		
TOW.LV-Ü.2.1	Thun, Velohauptroute Buchholz-/ Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd)	Stadt Thun	0.8		X	
TOW.LV-Ü.2.2	Thun, Durchwegung Lüssli – Pfandern (F4-w)	Stadt Thun	1.8		X	

Tabelle 19 Massnahmen Thun Süd (AP5)

8 Massnahmen

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

Massnahmenband RGSK 2025	<ul style="list-style-type: none"> – 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). – Alle pendenten Massnahmen aus dem RGSK 2021 mit ggf. aktualisiertem Koordinationsstand sind in das RGSK 2025 übernommen. – 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. (folgt noch)
Massnahmenband AP 5. Generation	<ul style="list-style-type: none"> – 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. – Alle diese Massnahmen sind zwingend im RGSK verankert und durchlaufen damit die vorgesehenen Verfahrensschritte (Mitwirkung, kantonale Vorprüfung, kantonale Genehmigung).

Tabelle 20 Das Zusammenspiel Massnahmenband RGSK 2025 und AP 5. Generation

8.1 Massnahmen Siedlung und Landschaft

Im Vergleich zu den früheren AP-Generationen wurden die Siedlungsmassnahmen im AP 5 auf die spruchreifen Massnahmen im A oder B Horizont reduziert. Die bereits in den früheren Generationen festgelegten Gebiete mit entsprechend hohem Potenzial (vergl. Kap. 3.2.7 Schwerpunkte und Potenziale der Siedlungsentwicklung) werden weiterentwickelt. Aus diesen Gebieten gehen die im Kapitel 7 erwähnten Fokusräume hervor, in welchen sich die Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft und Verkehr bündeln und ineinandergreifen.

Neben der Weiterentwicklung werden die Landschaftsmassnahmen im Vergleich zu früheren Generationen breiter aufgestellt. Mit der zunehmenden baulichen Dichte und Bevölkerung sowie der sich zuspitzenden klimatischen Situation sollen die Grün- und Freiräume gleichermaßen gefördert und bewahrt werden.

RGSK-Nr.	ARE-Code ¹³	Massnahmenblatt	Teilmassnahme / Gebiet	Lead	KS	Horizont
Siedlung						
TOW.S-UV.1		Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete		Gemeinden		D
TOW.S-UV.1.1			Heimberg, Gesamtentwicklung Bahnhof	Heimberg	FS	A/B
TOW.S-UV.1.3			Steffisburg, Schwäbis Cremo	Steffisburg	FS	A
TOW.S-UV.1.7			Thun, ESP Thun Nord	Thun	FS	A/B

¹³ Bei Massnahmen, die bereits in früheren Generationen beantragt wurden (i.d.R. in einem fernerem Umsetzungshorizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code ¹³	Massnahmenblatt	Teilmassnahme / Gebiet	Lead	KS	Horizont
TOW.S-UV.1.8			Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof	Thun	FS/ZE	A/B
TOW.S-UV.1.9			Thun, ESP Bahnhof Thun	Thun	FS	A/B
TOW.S-UV.1.17			Spiez, Entwicklung Zentrum Spiez	Spiez	ZE	B
TOW.S-SW.1		Regionale Wohnschwerpunkte		Gemeinden		D
TOW.S-SW.1.1			Steffisburg, Hodelmatte / Au	Steffisburg	FS	A
TOW.S-SW.1.2			Thun, Bläuerstrasse	Thun	FS	A/B
TOW.S-SA.1		Regionale Arbeitsschwerpunkte		Gemeinden		D
TOW.S-SA.1.3			Steffisburg, ESP Bahnhof Steffisburg	Steffisburg	FS	A
TOW.S-VW.1		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen		Gemeinden		D
TOW.S-VW.1.7			Thun, Siegenthalergut	Thun	FS	A/B
TOW.S-VÜ.1		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport und Freizeit		Gemeinden		D
TOW.S-VÜ.1.1			Thun, Weststrasse Nord	Thun	FS	A/B
Landschaft						
TOW.L-Ü.1		Konzeptionelle Massnahme: Freiraumkonzept Agglomeration Thun		ERT	FS	A
TOW.L-Ü.2		Freiräume und Pärke		Gemeinden		D
TOW.L-Ü.2.1			Thun, Park Siegenthalergut	Thun	FS	A
TOW.L-Ü.2.2			Thun, Park B5 ESP Thun Nord	Thun	FS	B
TOW.L-Ü.2.3			Thun, Park Bläuerstrasse	Thun	FS	A/B
TOW.L-Ü.2.4			Heimberg, Park Louelipark	Heimberg	FS	A
TOW.L-Ü.3		See- und Flussufer		Gemeinden		D
TOW.L-Ü.3.1			Thun, Lachenareal	Thun	VO	B
TOW.L-Ü.3.2			Thun, Pfaffenbühl	Thun	VO	B
TOW.L-Ü.3.3			Steffisburg/Heimberg, Aareufer Zulgmündung / Längsvernetzung Zulg	Heimberg	ZE	A
TOW.L-Ü.3.4			Thun, Aareufer Thun Nord	Thun	ZE	B
TOW.L-Ü.3.5			Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aareufer Kleist-Inseli	Thun	ZE	B
TOW.L-Ü.4		Siedlungsnaher Erholungsgebiete		Gemeinden		D
			Thun, Buchholz-Pfandern	Thun	ZE	A/B
			Steffisburg, Landschaftspark „Au“	Steffisburg	ZE	C
TOW.L-Ü.5		Kleinstrukturen und Trittsteine		Gemeinden		D
			<i>Teilmassnahmen noch zu definieren</i>			

Tabelle 21 Massnahmenliste Siedlung und Landschaft

8.1.1 Siedlung

S-UV.1 Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete

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.

S-SW.1 Regionale Wohnschwerpunkte

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

S-SA.1 Regionale Arbeitsschwerpunkte

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

S-VW.1 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen

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.

S-VÜ.1 Vorranggebiete Sport und Freizeit

Vorranggebiete Sport und Freizeit haben die Mindestgrösse von 1 ha und weisen ein spezifisches Potenzial für die Ansiedlung von regional bedeutenden Sport- und Freizeitnutzungen auf. In der Regel liegen sie angrenzend an bestehende Sport- und Freizeitanlagen. Mit den Vorranggebieten für Sport und Freizeit soll eine Positivplanung vorgenommen werden. Entwicklungen an anderen Standorten sollen dadurch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn die Standorteignung gegeben ist.

8.1.2 Landschaft

L-Ü.1 Konzeptionelle Massnahme: Freiraumkonzept Agglomeration Thun

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

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 Flussufer

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

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

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.

8.2 Massnahmen Verkehr

Die Massnahmen leiten sich aus dem Handlungsbedarf (Kapitel 5) und den Teilstrategien (Kapitel 6) ab. Der Auswahl und Priorisierung liegt zudem eine Kohärenzprüfung mit dem Zukunftsbild sowie der Überprüfung der Planungsreife zugrunde. Den neu geschnürten Pauschalpaketen im Langsamverkehr (A- und B-Horizont) liegen als Konzeptionen die entsprechenden Teilstrategien Veloverkehr (Kapitel 6.3.3) und Fussverkehr zugrunde (Kapitel 6.3.4).

Die Planungsreife wurde durch verschiedene Planungsarbeiten erlangt (siehe u.a. Kapitel 1.4). Seit der Einreichung des Agglomerationsprogramm der 4. Generationen fanden insbesondere für die ESP Bahnhof Thun sowie Thun-Nord intensive Planungsprozesse statt. Im Strassenverkehr flossen vor allem zwei neuere Arbeiten ein, die Verkehrsstudie zur langfristigen Erschliessung des rechten Thunerseeufers (Infra et al. 2023) sowie die Neukonzeption des regionalen Verkehrsmanagements (noch laufend).

Insgesamt umfasst das AP 5 Massnahmen von knapp 100 Mio. Franken im A-Horizont und ca. 70 Mio. Franken im B-Massnahmen. Diese Kostenschätzungen sind provisorisch und können sich bis zur Einreichung beim Bund im Sommer 2025 noch ändern. Das AP 5 wird aber gegenüber den Vorgängergenerationen ein recht umfassendes Massnahmenpaket enthalten mit Schwerpunkten im Bereich der Verkehrsdrehscheiben (KM-Projekte), Veloverkehr, Aufwertung/Gestaltung Strassenraum sowie Verkehrsmanagement. Mit diesem Massnahmenpaket soll ein deutliches Zeichen gesetzt werden, um den hohen MIV-Anteil in der Agglomeration Thun zu reduzieren.

Wie im Kapitel 2 ausgeführt, ist der Umsetzungsstand der bisherigen AP-Massnahmen noch unterschiedlich. Ein wichtiges Augenmerk liegt deshalb in der Umsetzung der bisherigen Massnahmen (AP 1-4). In diesem Kapitel werden nur die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 5. Generation dargelegt. Die meisten Fuss- und Veloverkehrsmassnahmen kosten weniger als 5 Mio. Franken und werden demzufolge in Pauschalpaketen zusammengefasst. Damit besteht auch mehr Flexibilität in der Umsetzung. Die folgende Tabelle sowie die Karten (folgen später) geben den Massnahmenüberblick. Nachfolgend werden die Massnahmen nach Gruppen kurz erläutert. Die Details sind den entsprechenden Massnahmenblättern zu entnehmen.

RGSK-Nr.	ARE-Code ¹⁴ Massnahmen-kategorie	Einzel-/Teilmassnahme	Lead	Kosten in Mio	Horizont
Öffentlicher und kombinierter Verkehr					
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	xx 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

¹⁴ Bei Massnahmen, die bereits in früheren Generationen beantragt wurden (i.d.R. in einem fernerem Umsetzungshorizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code ¹⁴	Massnahmen- kategorie	Einzel-/Teilmassnahme	Lead	Kosten in Mio	Horizont
TOW.ÖV-E.1		Elektrifizierung ÖV	Flottenumstellung STI und E-Ladeinfrastrukturen	STI	15.0	A
Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsmanagement						
TOW.MIV-Auf.1	0942.4.008	Aufwertung/Si- cherheit Stras- senraum	Thun, BGK Innenstadt	Stadt Thun	xx	A
TOW.MIV-Auf.2	0942.4.009	(Einzelmassnah- men)	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		Aufwertung/Si- cherheit Stras- senraum (Pauschalen)	Thun, Sanierung Unfallschwerpunkte	Stadt Thun / OIK	xx	A/Ae
TOW.NM-VM.1		Verkehrsma- nagement	Verkehrsmanagement Region Thun	OIK	xx	A/Ae
Velo- und Fussverkehr						
TOW.LV-Ü.1		Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kat. Langsamverkehr, A- Horizont			13.84	A
TOW.LV-Ü.1.1	0942.4.036	Velonetz Stadt Thun	Thun, Velohauptroute Schoren-/Freiestrasse (V1-a, Ab- schnitt 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 Agglo- meration	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
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 – Schei- benstrasse – 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-Ü.2		Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kat. Langsamverkehr, B- Horizont			3.35	B
TOW.LV-Ü.2.1	0942.4.037		Thun, Velohauptroute Buchholz-/ Adlerstrasse (V1-e, Ab- schnitt 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	xx	B
TOW.LV-Ü.2.4			Uttigen/Uetendorf, Veloverbindung Uttigen – Uetendorf Allmend (L-05)	Uttigen/ Ueten- dorf	0.75	B
TOW.LV-F.1	0942.4.044	Fussverkehr (Einzelmassnah- men)	Thun, Fussverkehr Verbreiterung Bahnunterführung Schul- strasse (F4-a)	Stadt Thun	8.0	B

RGSK-Nr.	ARE-Code ¹⁴	Massnahmen-kategorie	Einzel-/Teilmassnahme	Lead	Kosten in Mio	Horizont
Mobilitätsmanagement						
TOW.KM-Ü.1	KM-1	Mobilitätsmanagement	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	ERT	--	AvE (AP4)

Tabelle 22 Massnahmenliste Verkehr

8.2.1 Öffentlicher und kombinierter Verkehr

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))

8.2.2 Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsmanagement

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

8.2.3 Velo- und Fussverkehr

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 Veloverkehr (Kapitel 6.3.3) sowie Fussverkehr (Kapitel 6.3.4).

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 Vorrangrouten 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 (siehe Kapitel 4.1.3) 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 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 auszuweiten (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.

8.3 Wirkungsbeurteilung aus Sicht der Trägerschaft

Folgt später

9 Abkürzungen

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
AP	Agglomerationsprogramm
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BauG	Baugesetz Kanton Bern
BauV	Bauverordnung Kanton Bern
BE	Kanton Bern
BeSa	Beitragsberechtigte Städte und Agglomerationen gemäss Mineralölverordnung (MinVV)
BFS	Bundesamt für Statistik
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler
BLS	Bern Lötschberg Simplon Bahn
B+R	Bike and Ride
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagverkehr
EGK	Erschliessungsgüteklasse öffentlicher Verkehr
EL	Eigenleistung
ERT	Entwicklungsraum Thun
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
FFF	Fruchtfolgeflächen
FlaMa	Flankierende Massnahmen
GEKa	Gewässerentwicklungskonzept Kander
GIS	Geographisches Informationssystem
GRKa	Gewässerrichtplan Kander
GVK	Gesamtverkehrskonzept
GVM	Gesamtverkehrsmodell
IF	Infrastrukturfonds
IHG	Bundesgesetz über Investitionshilfe für Berggebiete
KM	Kombinierte Mobilität
LRP	Landschaftsrichtplan
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
MIV	motorisierter Individualverkehr
NAF	Nationalstrassen und Agglomerationsfonds
NHG	Natur- und Heimatschutzgesetz
NSG	Bundesgesetz über die Nationalstrassen
OIK	Oberingenieurkreis (Tiefbauamt Kanton Bern)
ÖQV	Ökoqualitätsverordnung
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programm Agglomerationsverkehr
PAVV	Verordnung Programm Agglomerationsverkehr
P+R	Park and Ride
RK	Regionalkonferenz
RPG	Raumplanungsgesetz
RGSK	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept
RTEK	Regionales touristisches Entwicklungskonzept
RAK	Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr
RVK	Regionale Verkehrskonferenz
SAZ	Strategische Arbeitszone

SBB	Schweizerische Bundesbahn
SEin	Siedlungsentwicklung nach innen
STEK	Stadtentwicklungskonzept
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
STI	Verkehrsbetriebe Region Thun
TBA	Tiefbauamt Kanton Bern
TIP	Thun-InnertPort (Vorgängerorganisation ERT)
TOW	Thun-Oberland West
USP	Unfallschwerpunkte
VBS	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
ViV	Verkehrsintensives Vorhaben
VM	Verkehrsmanagement
V+S	Verkehr und Siedlung
WRT	Wirtschaftsraum Thun
ZPP	Zone mit Planungspflicht

Raumtypen gem. Raumkonzept Kanton Bern

UK	Urbane Kerngebiete
AE	Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen
ZL	Zentrumsnahe ländliche Gebiete
ST	Städtisches Gebiet

10 Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungen

Abbildung 1	Agglomerationsperimeter Thun AP 5. Generation.....	11
Abbildung 2	Organigramm AP Entwicklungsraum Thun.....	16
Abbildung 3	Zeitplan Erarbeitung RGSK 2025 und AP 5. Generation.....	17
Abbildung 4	Strategie 1: Handlungsräume.....	20
Abbildung 5	Entwicklungsleitbild des Kantons Bern	21
Abbildung 6	Einbettung des Agglomerationsperimeters Thun in der Planungsregion TOW	23
Abbildung 7	Entwicklungsleitbild TOW.....	24
Abbildung 8	Struktur der Agglomeration Thun	26
Abbildung 9	Bevölkerungsentwicklung 2005-2021, indexiert	27
Abbildung 10	Entwicklung Altersstruktur in der Agglomeration Thun 2020-2040	29
Abbildung 11	Entwicklung der Beschäftigungsstruktur in der Agglomeration Thun	30
Abbildung 12	Beschäftigte (Vollzeitäquivalent) Agglomeration Thun nach Gemeinden	31
Abbildung 13	Einwohnerdichte (Stand 2022) und ÖV-Güteklassen (Stand 2023)	33
Abbildung 14	Beschäftigtendichte (Stand 2022) und ÖV-Güteklassen (Stand 2023).....	34
Abbildung 15	Baulandreserven (2022) und ÖV-Erschliessung (2023).....	38
Abbildung 16	Siedlungsentwicklungsgebiete (RGSK 2021) und ÖV-Erschliessung (2023)	41
Abbildung 17	Blick von Seeallmend in Richtung Niesen.....	44
Abbildung 18	Der Waffenplatz Thun ist für Zivilpersonen nur beschränkt nutzbar.....	44
Abbildung 19	Blick vom Schloss Spiez in Richtung Niesen	45
Abbildung 20	Spiezer Bucht.....	45
Abbildung 21	Drumlinlandschaft.....	46
Abbildung 22	Amsoldingersee	46
Abbildung 23	Seftigen mit intensiv genutztem Gürbetal im Hintergrund.....	47
Abbildung 24	Rechtes Seeufer auf Höhe Hilterfingen	47
Abbildung 25	Hoher Nutzungsdruck bei Pfandern, Thun	47
Abbildung 26	Natur- und Landschaftsschutz	49
Abbildung 27	Lärmbelastung am Tag Strasse und Bahn überlagert; Beurteilungspegel LR [db(A)]....	50
Abbildung 28	Planungshinweiskarte zum kantonalen Klimamodell 2020 und dem Szenario 2060 ..	52
Abbildung 29	Planungshinweiskarte zum kantonalen Klimamodell 2020 und dem Szenario 2060 ..	52
Abbildung 30	Planungshinweiskarte zum kantonalen Klimamodell 2020 und dem Szenario 2060 ..	53
Abbildung 31	Entwicklung Modalsplit (Anteil Wege) der Agglomeration Thun 2005-2021	54
Abbildung 32	Anteile Verkehrszwecke (an Tagesdistanz) der Agglomeration Thun im Vergleich....	55
Abbildung 33	Verkehrsbeziehungen (Wunschlinien) und ÖV-Anteil 2019.....	56
Abbildung 34	ÖV-Angebot 2024.....	60
Abbildung 35	Jahresfahrgastzahlen auf dem gesamten STI-Netz.	61
Abbildung 36	Jahresfahrgastzahlen der STI-Linien (indexiert)	61
Abbildung 37	Ankunftsverspätungen am Bahnhof Thun ausgewählter STI-Buslinien	62
Abbildung 38	Nachfrageentwicklung Bahn-Regionalverkehr BLS 2005-2022 (exkl. 2020)	63
Abbildung 39	Nachfrageentwicklung Bahn-Gesamtverkehr	63
Abbildung 40	Übergeordnetes Strassennetz und Netzkonzept Strasse GVK Stadt Thun.....	66
Abbildung 41	Entwicklung DWV (im Gesamtquerschnitt) ausgewählter Messstellen.....	66
Abbildung 42	Entwicklung DTV (im Gesamtquerschnitt) ausgewählter kantonaler Messstellen	67
Abbildung 43	MIV Reisezeitverluste ASP (17-18 Uhr) ggü. Abendstunden (20-22 Uhr)	70
Abbildung 44	Verkehrsqualität Knoten MSP und ASP 2019 und 2040.....	71
Abbildung 45	Netzkonzept Motorisierter Individualverkehr.....	72
Abbildung 46	Belastungsplot (DWV 2040 mit Szenario Moderat)	73
Abbildung 47	Auslastungsplot (ASP 2040 mit Szenario Moderat)	74
Abbildung 48	Netzkonzept Regionales Alltagsnetz und Korridore.....	76
Abbildung 49	Temporegime 2019	78

Abbildung 50	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden im Strassenverkehr.....	81
Abbildung 51	Unfallschwerpunkte und -häufungsstellen Agglomeration Thun	82
Abbildung 52	Entwicklung MOCA-Indikator 1 Agglomeration Thun	83
Abbildung 53	Entwicklung MOCA-Indikator 2 Agglomeration Thun	84
Abbildung 54	Entwicklung MOCA-Indikator 3 Agglomeration Thun	84
Abbildung 55	Entwicklung MOCA-Indikator 4 Agglomeration Thun	84
Abbildung 56	Entwicklung MOCA-Indikator 5 Agglomeration Thun	85
Abbildung 57	Zukunftsbild Agglomeration Thun 2040.....	89
Abbildung 58	Handlungsbedarf ÖV	105
Abbildung 59	Handlungsbedarf MIV.....	107
Abbildung 60	Handlungsbedarf Veloverkehr	109
Abbildung 61	Handlungsbedarf Fussverkehr	110
Abbildung 62	Unfallschwerpunkte 2020-2022	112
Abbildung 63	Teilstrategie Siedlung	115
Abbildung 64	Teilstrategie Landschaft	120
Abbildung 65	Teilstrategie ÖV	124
Abbildung 66	Teilstrategie MIV	128
Abbildung 67	Teilstrategie Veloverkehr	131
Abbildung 68	Teilstrategie Fussverkehr	133
Abbildung 69	Priorisierte Mobilitätsmanagementansätze Agglomeration Thun.....	135
Abbildung 70	Perimeter ESP Bahnhof Thun	138
Abbildung 71	ÖV-Durchbindungskonzept	139
Abbildung 72	Vision Bahnhofquartier Team «Junges Ufer».....	140
Abbildung 73	Neuorganisation Bushof-Nord.....	141
Abbildung 74	Neuorganisation Bushof-Süd.....	141
Abbildung 75	Bypass Thun Nord (Alpenbrücke) und Ausschnitt ESP Thun Nord	143
Abbildung 76	Richtplankarte ESP Thun Nord	144
Abbildung 77	Städtebauliche Vision ESP Thun Nord	145
Abbildung 78	Visualisierung Gewerbepark Raum 5	147
Abbildung 79	Perimeter und Teilareale ESP Bahnhof Steffisburg	148
Abbildung 80	Städtebauliches Konzept Siegenthalergut.....	150
Abbildung 81	Visualisierung Siegerprojekt «Plus de Jardins»	151

Tabellen

Tabelle 1	Liste Gemeinden BeSA-Perimeter Agglomeration Thun inkl. Uttigen	10
Tabelle 2	Zuordnung Agglomerationsgemeinden zu Raumtypen gem. kantonalem Raumkonzept ...	22
Tabelle 3	Bevölkerungsentwicklung und -prognose 2005-2040 Agglomeration Thun.....	28
Tabelle 4	Prognose Erwerbstätige 2012-2030 nach Vollzeitäquivalent	32
Tabelle 5	Fläche Wohn-, Misch- und Kernzonen in der Agglomeration Thun	35
Tabelle 6	Fläche Arbeitszonen in der Agglomeration Thun nach Raumtyp.....	36
Tabelle 7	Unüberbaute Reserven Wohn-, Misch- und Kernzonen und Arbeitszonen.....	36
Tabelle 8	Unüberbaute Wohn-, Misch- und Kernzonen in der Agglomeration Thun nach Raumtyp..	37
Tabelle 9	Unüberbaute Arbeitszonen in der Agglomeration Thun nach Raumtyp	37
Tabelle 10	Unüberbaute WMK sowie Arbeitszonen in der Agglomeration Thun nach ÖV-EGK	38
Tabelle 11	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzpotenzial in Siedlungsentwicklungsgebieten des AP 5 ..	42
Tabelle 12	Tagesdistanzen verschiedener Agglomerationen im Vergleich	55
Tabelle 13	Entwicklung der Verkehrsleistung (2017-2050) gemäss nationaler Verkehrsperspektiven 2050 und Entwicklung der Verkehrsleistung (2019-2040) gemäss kantonalem Gesamtverkehrsmodell	58
Tabelle 14	P+R 2023, B+R 2011.....	79
Tabelle 15	MOCA-Zielwerte Agglomeration Thun	95
Tabelle 16	Massnahmen ESP Thun Bahnhof.....	142

Tabelle 17	Massnahmen ESP Thun Nord (AP5).....	146
Tabelle 18	Massnahmen ESP Bahnhof Steffisburg	149
Tabelle 19	Massnahmen Thun Süd (AP5)	151
Tabelle 20	Das Zusammenspiel Massnahmenband RGSK 2025 und AP 5. Generation	152
Tabelle 21	Massnahmenliste Siedlung und Landschaft	153
Tabelle 22	Massnahmenliste Verkehr.....	158

11 Literatur

ARE 2022: Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050: Schlussbericht, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 08.04.2022.

INFRAS 2021: Konzept Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun, Schlussbericht, 27.1.2021

INFRAS/B+S/Güller Güller 2023: Verkehrsstudie Thun Innenstadt – rechte Seeseite, i.A. Entwicklungsraum Thun ERT, Fachbericht und Anhang, 4.12.2023

Kontextplan 2023: ESP Bahnhof Thun – Vertiefung Buslösung, 28.11.2023

LP Ingenieure/B+S 2023: VM Region Thun - Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 / 3.0.

Transitec 2023: Velohauptroute Münsingen – Thun, Planungsstudie, i.A. RKBM / ERT, 9.6.2023.