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

TEIL I Bericht

Genehmigungsexemplar

Thun, 15. Mai 2025

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, Obergeringenieurkreis I (OIK I): Markus Wyss
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV): Katja Bessire
- Regionale Projektleitung:** Planungsregionen Kandertal, Obersimmental-Saenenland, Entwicklungsraum Thun und Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5)
- Geschäftsführung
Planungsregionen:** Regionen Kandertal (KA) und Obersimmental-Saenenland (OS-SA):
Andreas Grünig
Entwicklungsraum Thun (ERT): Manuela Gebert
- Projektmanagement:** Weitwinkel GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun: Emanuel Buchs
- Auftragnehmende:** **Verkehr:**
INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern: Roman Frick, Raphael Grässli
- Siedlung und Landschaft:**
Panorama AG, Fabrikstrasse 20A, 3012 Bern: Kaja Keller, Raphael Dettling
Weitwinkel GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun: Emanuel Buchs, Kim Balmer

Inhaltsverzeichnis

0	Zusammenfassung	5
1	Einleitung	8
1.1	Terminplan und Vorgehen	8
1.2	Projektorganisation	9
1.3	Verbindlichkeit und rechtliche Wirkung.....	10
1.4	Aufbau.....	12
1.5	Planungsgebiet.....	13
2	Situations- und Trendanalyse.....	14
2.1	Siedlung.....	14
2.1.1	Entwicklung Bevölkerungs- und Beschäftigungszahlen	14
2.1.2	Baulandreserven und Verdichtungspotenzial.....	17
2.1.3	Verkehrsentensive Standorte von regionaler Bedeutung.....	18
2.1.4	ESP-Standorte	18
2.1.5	Zukünftige Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung (Referenzzustand)	19
2.1.6	Siedlungsentwicklung bis 2030	21
2.2	Verkehr.....	22
2.2.1	Analyse Ist-Zustand.....	22
2.2.2	Trendentwicklungen bis 2040.....	27
3	Entwicklungsleitbild / Zukunftsbild (behördenverbindlich)	33
3.1	Übergeordnete Zielsetzungen der Region TOW	33
3.2	Räumliches Entwicklungsleitbild TOW	34
3.2.1	Leitbildinhalte Siedlung	35
3.2.2	Leitbildinhalte Landschaft.....	37
3.2.3	Leitbildinhalte Verkehr	38
3.3	Zukunftsbild Agglomeration.....	39
3.3.1	Zukunftsbild Siedlung, Landschaft und Tourismus	41
3.3.2	Zukunftsbild Verkehr	41
4	Handlungsbedarf	43
4.1	Siedlung.....	43
4.2	Landschaft und Tourismus	44
4.3	Verkehr.....	45
4.3.1	Öffentlicher Verkehr	45
4.3.2	Motorisierter Individualverkehr	45

4.3.3	Velo- und Fussverkehr	46
4.3.4	Kombinierte Mobilität und Mobilitätsmanagement.....	47
5	Teilstrategien (behördenverbindlich)	48
5.1	Siedlung.....	48
5.2	Landschaft	49
5.3	Verkehr.....	50
5.3.1	Öffentlicher Verkehr	50
5.3.2	Motorisierter Individualverkehr	52
5.3.3	Velo- und Fussverkehr	54
5.3.4	Kombinierte Mobilität und Mobilitätsmanagement.....	57
6	Massnahmen	58
6.1	Umsetzungsstand Massnahmen frühere Generationen	58
6.2	Lesehilfe Massnahmenliste	58
6.3	Massnahmen Siedlung und Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus	59
6.3.1	Erläuterungen zu Änderungen und Neuerungen Siedlung und Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus	59
6.3.2	Erläuterungen zu Massnahmen Siedlung	63
6.3.3	Erläuterungen zu Massnahmen Landschaft.....	67
6.3.4	Erläuterungen zu Massnahmen Tourismus, Sport und Freizeit	68
6.4	Massnahmen Verkehr	71
6.4.1	Erläuterungen zu Änderungen und Neuerungen Verkehr	71
6.4.2	Erläuterungen Massnahmen Verkehr – Agglomerationsteil.....	73
6.4.3	Erläuterungen Massnahmen Verkehr – ländlicher Raum	79
7	Würdigung, Schlussfolgerung, Ausblick.....	81
	RGSK Richtplankarten	82
	Genehmigungsvermerke (behördenverbindlich)	83
	Abkürzungen.....	84
	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	85

0 Zusammenfassung

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

Bericht Teil I

Einleitung (Kapitel 1)

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

Situations- und Trendanalyse (Kapitel 2)

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

Entwicklungsleitbild / Zukunftsbild (Kapitel 3)

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

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

Handlungsbedarf (Kapitel 4)

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

Teilstrategien (Kapitel 5)

Basierend auf dem Zukunftsbild und auf dem Handlungsbedarf wurden für den Agglomerationsraum bereits im AP 4 detaillierte Teilstrategien erarbeitet und im AP 5 weiterentwickelt. Für den ländlichen Raum wurden primär die bestehenden strategischen Aussagen auf ihre Aktualität und den Umsetzungsstand hin überprüft und angepasst wiedergegeben. Im Bereich Siedlung umfassen die Teilstrategien die gezielte Weiterentwicklung der noch nicht umgesetzten Potentiale, mit Fokus auf die Siedlungsentwicklung nach Innen sowie die Erhöhung der Siedlungs- und Freiraumqualität. Interessen sollen überkommunal abgestimmt und Nutzungskonflikte soweit möglich bereinigt werden. Im Bereich Landschaft sollen die vielfältigen und qualitativ hochwertigen Naturräume, wo möglich zugänglich gemacht, wo nötig vor zu starken Eingriffen mit intelligenten Gestaltungs- und Informationsmassnahmen oder gar durch physische Trennung geschützt werden. Im Bereich ÖV wurde die Kategorisierung der «Verkehrsdrehscheiben» an das neue Merkblatt des Kantons angepasst. Insbesondere die Planungen zum Ausbau der zwei Verkehrsdrehscheiben ESP Bahnhof Thun und Thun-Nord wurden vorangetrieben. Die mittelfristigen Angebotsausbauten im Regionalverkehr werden im Entwurf des Angebotskonzeptes 2027-31 der RVK1 definiert. Hauptziel im MIV ist es, den grossräumigen Verkehr möglichst von der Innenstadt Thun und den Quartieren fernzuhalten. Kapazitätsausbauten im Strassennetz sollen auf punktuelle Eingriffe (Knoten) beschränkt werden. Wichtiges neues Element des RGSK 2025 ist ein komplett überarbeitetes gesamtregionales Verkehrsmanagement. Im ländlichen Raum sind aufgrund der Bevölkerungsentwicklung keine neuen Engpässe zu erwarten, weshalb nicht Ausbauten, sondern der Substanzerhalt im Vordergrund steht. Aufzuwerten sind hingegen verschiedene Ortsdurchfahrten. Ziel im Veloverkehr ist es, eine Trendumkehr zu erreichen, indem die guten topografischen und räumlichen Voraussetzungen im Agglomerationsraum Thun genutzt werden, um den Veloverkehrsanteil deutlich zu erhöhen. In der Stadt Thun sind mit der Inkraftsetzung der «Veloinitiative» seit Herbst 2024 erhöhte Anforderung an ein qualitativ hochstehendes Velowegnetz verbunden. In den ländlichen Gebieten wird der Fuss- und Veloverkehr vor allem über den Ausflugsverkehr mehr Gewicht erhalten. Immer wichtiger werden die Mountainbike-Routen und deren Organisation, um Zielkonflikte mit den Wandernden zu vermeiden. Neben Angebots- und Infrastrukturausbauten setzt das Agglomerationsprogramm Thun vermehrt auf Aktivitäten zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens, d.h. nachfrageseitige Lenkung,

Information und Sensibilisierung. Hinsichtlich kombiniertem Verkehr ist der Handlungsbedarf bei den Veloabstellanlagen deutlich grösser als bei den Park&Ride-Anlagen.

**Massnahmen
(Kapitel 6)**

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

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

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

Im Bereich **Verkehr** sind im öffentlichen Verkehr die zwei ESP-Planungen Bahnhof Thun und Thun-Nord von zentraler Bedeutung und konnten gegenüber dem RGSK 2021 weiter vorangetrieben werden. Vor allem das Massnahmenpaket ESP Bahnhof Thun wurde vollständig überarbeitet. Ein weiterer Massnahmenschwerpunkt liegt im Ausbau des städtischen und regionalen Velonetzes. Im Strassenverkehr werden weitere Betriebs- und Gestaltungskonzepte im Agglomerationsperimeter vorgelegt sowie ein umfassendes neues Paket von Verkehrsmanagement-Massnahmen. Seit dem letzten RGSK liegen mit der langfristigen Mobilitätsstrategie 2050 Agglomeration Thun auch die strategischen Stossrichtungen in den nicht-infrastrukturellen Handlungsfeldern vor (Mobilitätsmanagement). Im ländlichen Raum konzentriert sich die Massnahmenliste des RGSK auf einzelne Strassenprojekte und Ortsdurchfahrten sowie die (verbleibenden bahnhofsseitigen) Ausbauten bei der Bahninfrastruktur. Zudem sind drei Massnahmen gemäss kantonalem Sachplan Velo pendent (Zweissimmen-Lenk sowie Ortskerne von Schönried und Saanen).

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

Das räumliche Entwicklungsleitbild, die übergeordneten Ziele und daraus abgeleiteten Strategien und Massnahmen konnten zielführend und punktuell angepasst oder ergänzt werden. Das Resultat ist ein aktualisiertes Konzept mit neu priorisierten Massnahmen für die nächste Umsetzungsperiode von vier Jahren sowie mittel- bis längerfristigen Massnahmen. Hinsichtlich des RGSK TOW 2025 wurden die Arbeitsschwerpunkte im ländlichen Raum überprüft und in das RGSK integriert. Der regionale Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum wird aufgehoben.

**RGSK-Richtplankarten
(Kapitel 8)**

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

1 Einleitung

Für jede der sechs SARZ-Regionen¹ resp. Regionalkonferenzen, ist ein Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) zu erarbeiten und im Vierjahresrhythmus zu aktualisieren. Die RGSK dienen gemäss Art. 98a BauG der Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene. Für die Erarbeitung der RGSK sind grundsätzlich die Regionalkonferenzen zuständig. In Gebieten, die über keine Regionalkonferenz verfügen, erarbeitet der Kanton in Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz und den Planungsregionen das RGSK. Die Einführung der Regionalkonferenz Thun-Oberland West wurde am 13. Juni 2010 vom Volk abgelehnt. Dadurch bleibt die Federführung bei den Planungsregionen. Der Perimeter des RGSK Thun-Oberland West umfasst dabei die Gebiete der drei bestehenden Planungsregionen Kandertal, Obersimmental-Saanenland und Entwicklungsraum Thun, zusammen Thun Oberland West (TOW). Im Juni 2012 ist das RGSK TOW der 1. Generation in Kraft getreten und vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) als Teilrichtpläne genehmigt worden. Ziel des RGSK 2025 ist eine Aktualisierung des gültigen RGSK der 3. Generation (RGSK 2021). Bestandteil sind auch die behördenverbindlichen Inhalte des Agglomerationsprogramms Verkehr + Siedlung Thun der 5. Generation.

1.1 Terminplan und Vorgehen

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

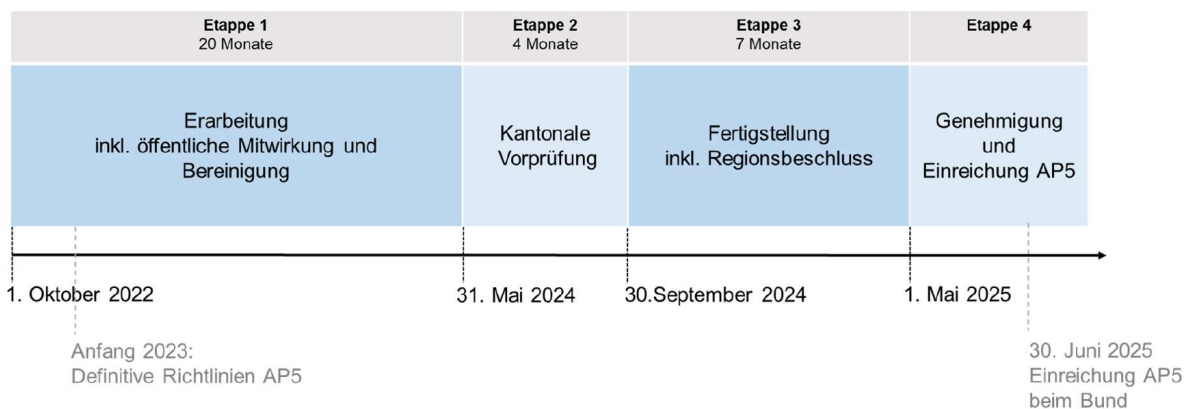


Abbildung 1 Zeitplan Erarbeitung RGSK 2025 und AP 5. Generation (Quelle: Kanton Bern 2023).

1.2 Projektorganisation

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

Tabelle 1: Projektorganisation

<p>Auftraggeberschaft: Kanton Bern Bau- und Verkehrsdirektion (BVD) Direktion für Inneres und Justiz (DIJ)</p> <p>Vertreten durch: Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) Kant. Tiefbauamt, Oberingenieurkreis I (OIK I) Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)</p>	<p>Beschlussfassung in den Regionen erfolgt durch: Entwicklungsraum Thun (ERT): DV und GL Bereich Agglomeration Thun: Kommission Wirtschaft (ERT) Region Kandertal (KA): DV und Vorstand Region Obersimmental-Saenenland (OS-SA): DV und GL</p>
<p>Lenkungsausschuss (LA): 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, Stadttingenieur, Leiter Tiefbauamt Stadt Thun Elke Bergius, Abteilung Bau Gde. Spiez (bis 2023) Carl Dinkelacker, Abteilung Bau Gde. Spiez (ab 2024) Hansjürg Müller, Leiter Sicherheit / Polizeiinspektor Gde. Steffisburg Emanuel Buchs (Weitwinkel GmbH, PL ERT) Kim Balmer (Weitwinkel GmbH, Protokoll ERT) Kaja Keller (Panorama AG, Siedlung und Landschaft RGSK) Roman Frick (INFRAS, Verkehr AP+RGSK)</p>	
<p>Projektmanagement: Weitwinkel GmbH Emanuel Buchs (PL)</p>	
<p>Auftragnehmer Siedlung und Landschaft: Weitwinkel GmbH Emanuel Buchs, Kim Balmer</p>	<p>Auftragnehmer Verkehr: INFRAS Roman Frick, Raphael Grässli</p>

Tabelle 2: Projektorganisation: Aufgaben und Zuständigkeiten

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

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

1.3 Verbindlichkeit und rechtliche Wirkung

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

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

Im BauG wird das RGSK folgendermassen definiert:

Art. 98a: Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

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

Vorgaben umfassen namentlich die Grundsätze und Schwerpunkte für die Bevölkerungs-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, die verkehrintensiven Vorhaben und die Erschliessungsqualität mit dem öffentlichen Verkehr.

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

1.4 Aufbau

Der Aufbau des RGSK TOW 2025 im Überblick:

Tabelle 3: Projekt Aufbau und Vorgehen bei der Erarbeitung des RGSK TOW 2025. Die behördenverbindlichen Teile sind rot hinterlegt.

Teil I: Bericht	Situations- und Trendanalyse Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kapitel 2)
	Entwicklungsleitbild / Zukunftsbild (Kapitel 3) <ul style="list-style-type: none">- Übergeordnete Zielsetzungen- Räumliches Entwicklungsleitbild TOW- Zukunftsbild Agglomeration
	Handlungsbedarf Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kapitel 4)
	Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kapitel 5)
	Massnahmen (Kapitel 6) Weiterführung der bestehenden Massnahmen und neue Massnahmen RGSK2025 sowie Erläuterungen dazu
	Würdigung, Schlussfolgerung, Ausblick (Kapitel 7)
	RGSK-Karten (Kapitel 8)
	Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke (Kapitel 9)
	Anhang: Interessenabwägung Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung
Teil II: Massnahmen und RGSK-Karten	

1.5 Planungsgebiet

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

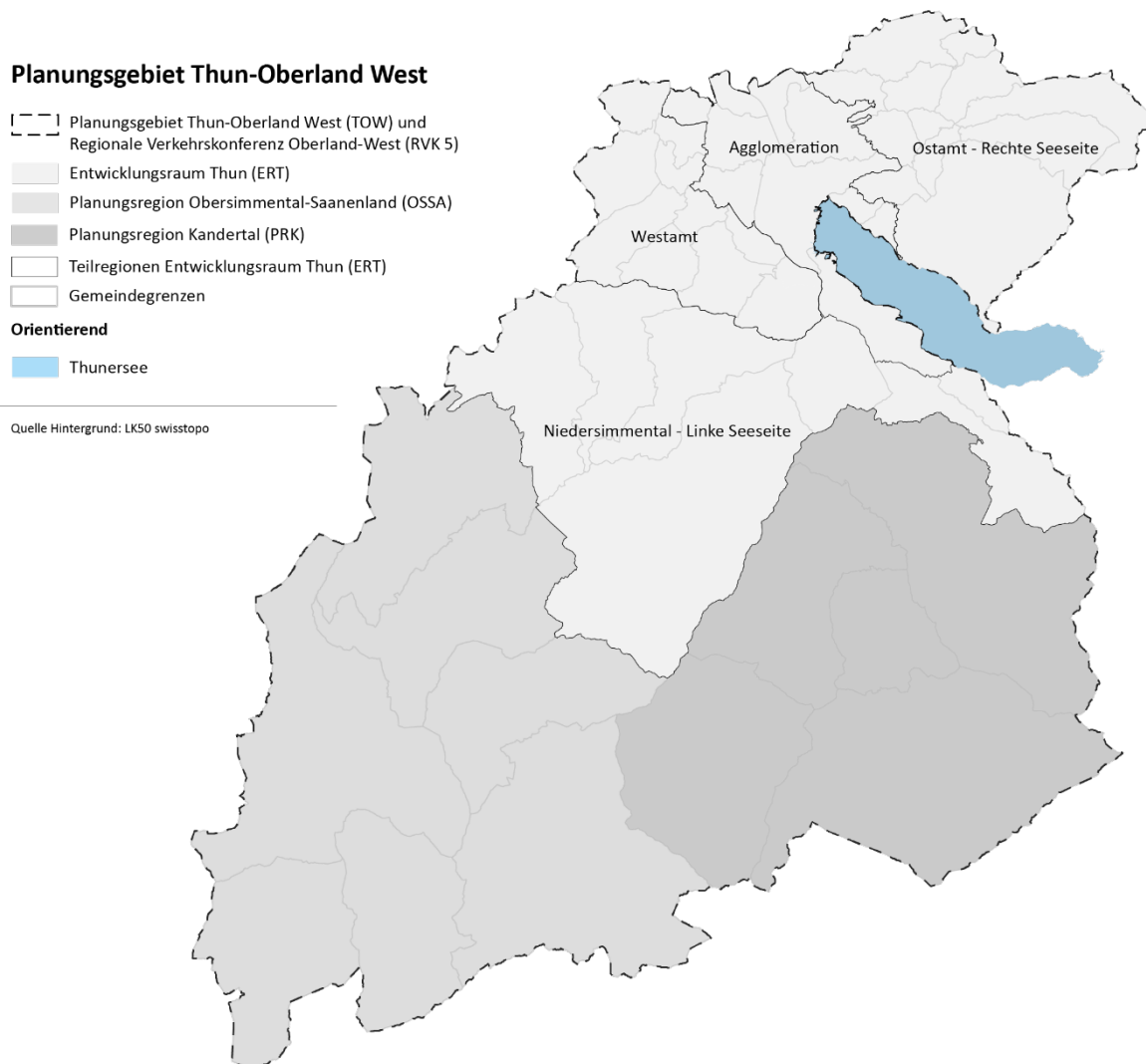


Abbildung 2: Planungsgebiet Thun-Oberland West mit Teilregionen

2 Situations- und Trendanalyse

2.1 Siedlung

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

2.1.1 Entwicklung Bevölkerungs- und Beschäftigungszahlen

Bevölkerungsentwicklung 1997 – 2018

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

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

Tabelle 4: Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 / 2018 Region Thun-Oberland West. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 1.1.1997, 1.1.2007, 31.12.2012 und 31.12.2018

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

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

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

Tabelle 5: Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 / 2018 Entwicklungsraum Thun und Veränderung in den Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 1.1.1997, 1.1.2007, 31.12.2012 und 31.12.2018.

Entwicklungsraum Thun Teilregionen	Bevölkerung 1.1.97	Bevölkerung 1.1.07	Bevölkerung 31.12.12	Bevölkerung 31.12. 18	Veränderung 1997-2018
Agglomeration Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen, Seftigen, Spiez, Steffisburg, Thierachern, Thun, Uetendorf, Uttigen	86'787	92'705	96'034	98'115	+ 13% (+ 11'328)

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

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

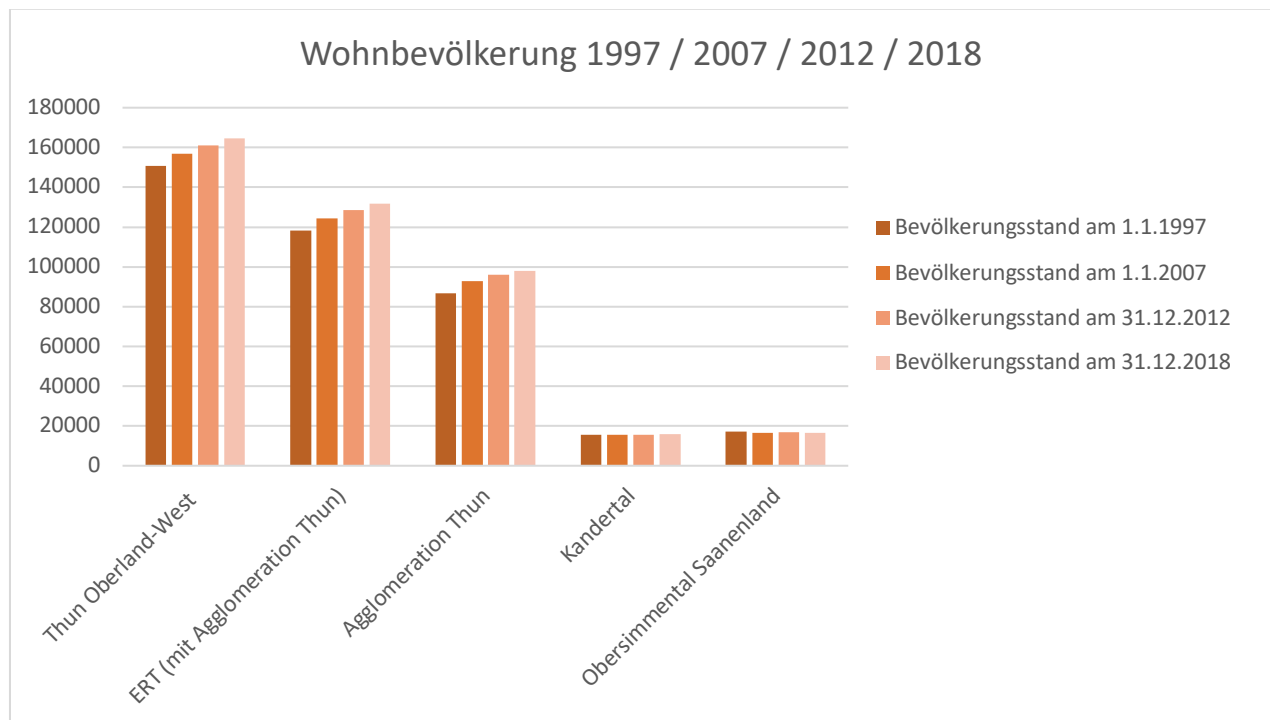


Abbildung 3: Säulendiagramm Bevölkerungsentwicklung 1997 / 2007 / 2012 / 2018.

Entwicklung Erwerbstätige und Beschäftigte 1995 – 2017

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

Tabelle 6: Beschäftigte nach Vollzeitäquivalenten und deren Veränderungen in allen Sektoren 1995, 2005, 2012 und 2017 in den Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT)

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

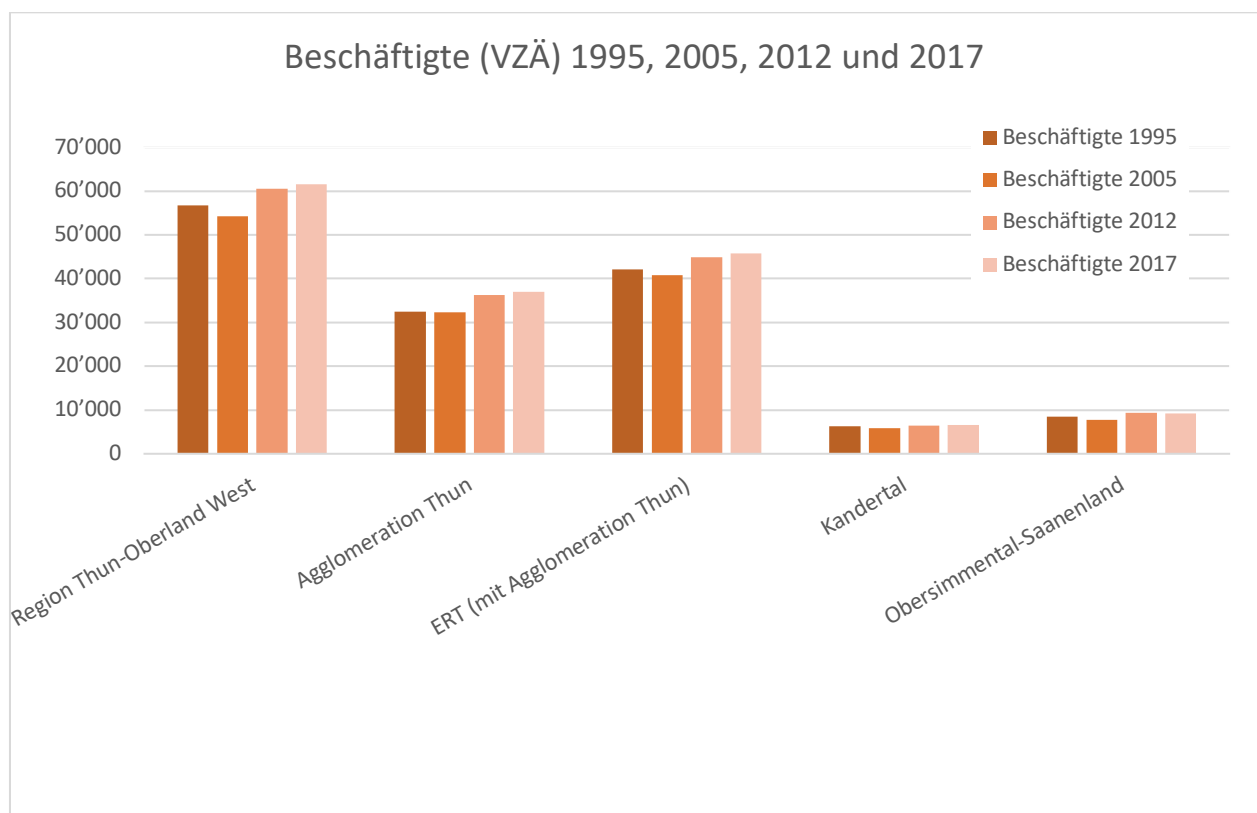


Abbildung 4: Säulendiagramm Beschäftigte 1995, 2005, 2012 und 2017 nach Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT).

Beschäftigte nach Wirtschaftssektoren im ganzen Perimeter und in den Planungsregionen

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

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

beeinflussender Faktor für den Rückgang von Arbeitsplätzen im 2. Sektor sind die immer noch zunehmende Automatisierung und die Verlagerung von Arbeitsstellen ins günstigere Ausland zu nennen.

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

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

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

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

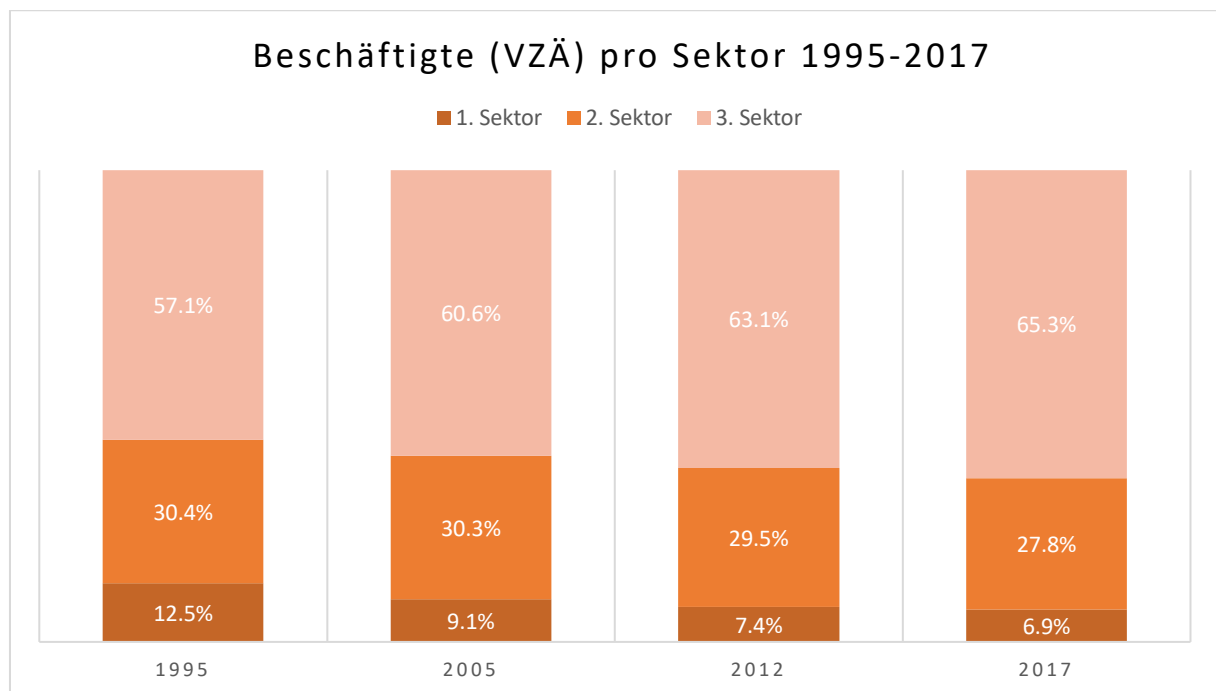


Abbildung 5: Säulendiagramm Anteil Beschäftigte nach Sektoren 1995, 2005, und 2012 und 2017. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT).

2.1.2 Baulandreserven und Verdichtungspotenzial

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

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

Die Reserven im Bestand wurden durch den Kanton automatisiert erhoben. Die Tabelle 7 zeigt die grossen Potentiale zur Verdichtung im Bestand. Jedoch müssen die Flächenangaben – insbesondere die Innenreserven in

überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen – teilweise relativiert werden. Durch die automatische rechnerische Ermittlung sind in den Flächen auch Gebiete enthalten, die für eine Verdichtung nicht oder nur beschränkt in Frage kommen (z.B. Strukturgebiete, Einfamilienhauszonen etc.). Deshalb sind die Angaben durch die Gemeinden im Rahmen ihrer Planungen zu verifizieren. Eine substanzielle Verdichtung im Bestand wird vorwiegend in den grösseren Umstrukturierungsgebieten möglich sein. In Gemeinden, die den Dichterichtwert gemäss kantonalem Richtplan nicht erreichen, wird ein Drittel der Reserven im Bestand vom theoretischen Baulandbedarf Wohnen abgezogen.

Tabelle 7: Unbebaute und Innenreserven TOW (Datenstand: 1. Mai 2019, Quelle Daten: AGR und BFS 2018).

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

2.1.3 Verkehrsintensive Standorte von regionaler Bedeutung

Bei verkehrsintensiven Vorhaben (ViV) handelt es sich um Bauten und Anlagen, die aufgrund des von ihnen induzierten Verkehrs erhebliche Auswirkungen auf Raum, Umwelt und die Verkehrsqualität haben (vgl. RPG Art. 8). Für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist die optimale Lage von verkehrsintensiven Vorhaben wichtig. Der kantonale Richtplan 2030 verlangt, dass solche Standorte möglichst zentral liegen und optimal erschlossen sein müssen. Die zu berücksichtigenden Planungsgrundsätze legt er im Massnahmenblatt B_01 fest. Der Kanton, die Regionen und die Gemeinden stimmen bei der Dimensionierung der Vorhaben gemeinsam die Ziele der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und die Umweltziele (Lärm, Lufthygiene) aufeinander ab und schaffen die Voraussetzungen, um ViV an wichtigen kantonalen und regionalen Standorten anzusiedeln oder sie an geänderte Bedürfnisse anzupassen. Die Kapazität des Verkehrssystems ist massgebend.

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

- Thun Innenstadt
- Thun Süd
- Zentrum Spiez

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

- Strättligenmarkt Thun
- Megastore Heimberg
- Spital Thun

2.1.4 ESP-Standorte

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

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

Der Entwicklungsschwerpunkt Uetendorf wurde aus dem kantonalen ESP-Programm entlassen, da er weitgehend realisiert ist. Die Entwicklungen in der Agglomeration konzentrieren sich in den nächsten Jahren vor allem

auf den Raum Thun Nord / Steffisburg, wo in den ESP Thun Nord und Steffisburg Bahnhof in den nächsten Jahren grössere Entwicklungsschritte geplant sind. Mit der Inbetriebnahme des Bypasses und der Aufnahme der S-Bahnhaltstelle Thun Nord in den STEP AS 2035 sind die Weichen für eine nachhaltige Entwicklung im ESP Thun Nord gestellt.

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

2.1.5 Zukünftige Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung (Referenzzustand)

Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2030

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

Tabelle 8: Massgebende Bevölkerungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan 2030. Quelle: Richtplan Kanton Bern, Richtplan 2030, RRB 1032/2015 vom 2.9.2015

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

Tabelle 9: Bevölkerungsentwicklung 2012-2030 Region Thun-Oberland West nach Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2012, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030

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

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

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

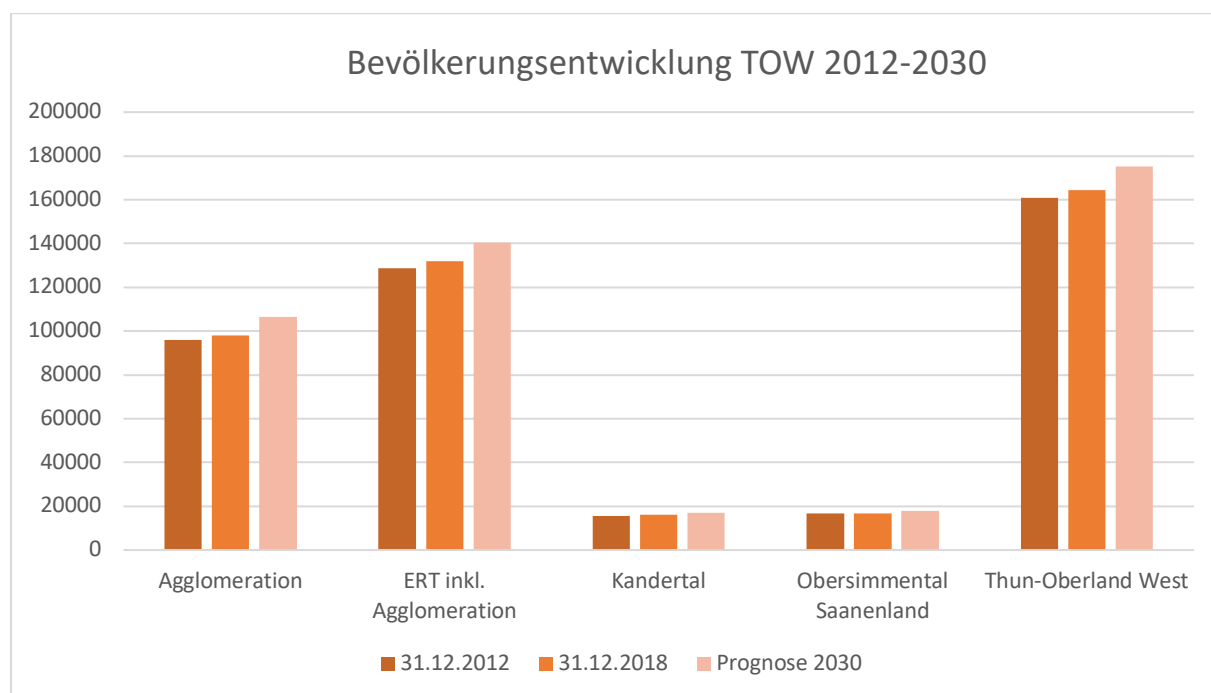


Abbildung 6: Wohnbevölkerung 2012 und Prognose 2030. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2018, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030

Beschäftigtenentwicklung 2012 – 2030

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

Die grösste Zunahme der Beschäftigten wird in der Agglomeration Thun erwartet (+ 3'923 VZÄ, was etwa 75% der Gesamtwachstums der Region TOW entspricht). Im übrigen Perimeter des Entwicklungsraums Thun steigt die Anzahl der Beschäftigten um 203, im Kandertal um 495 und in der Region Obersimmental-Saanenland um 708 Vollzeitäquivalente. Zur Orientierung wurden in Tabelle 10 auch die Beschäftigtenzahlen vom 31.12.2017 abgebildet.

Tabelle 10: Beschäftigte in VZÄ 2012, 2017 und als Prognose 2030. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 012 und kantonaler Richtplan 2030

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

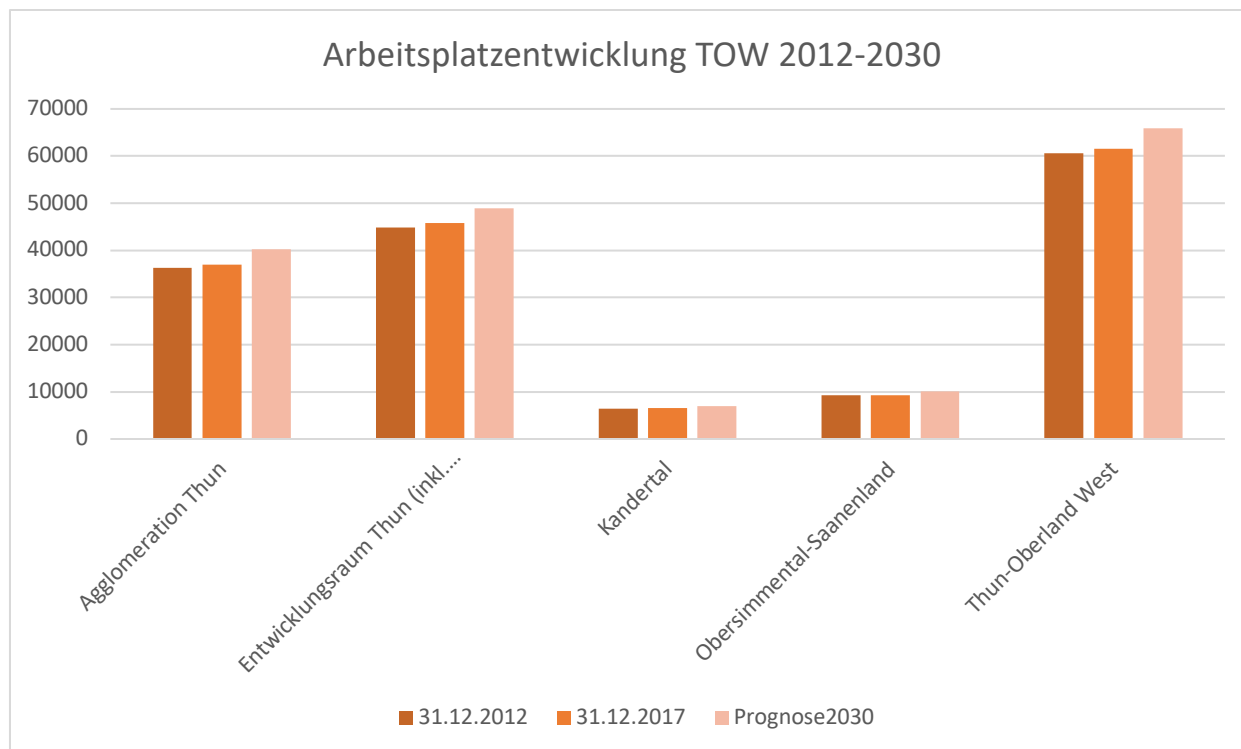


Abbildung 7: Beschäftigte 2012 und Prognose 2030. Quelle Zahlen: BFS, Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) 012 Stand 31.12.2017 und kantonaler Richtplan 2030

2.1.6 Siedlungsentwicklung bis 2030

Die Ermittlung des 15-jährigen Wohnbaulandbedarfs orientiert sich an den Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan 2030 (Massnahmenblatt A_01).

Als Ausgangslage für die Berechnung des theoretischen Baulandbedarfs dienen demnach die unterschiedlichen Wachstumsziele resp. Prognosen und Dichterichtwerte (Raumnutzerdichte) der sechs Raumtypen (vgl. Tabelle 11).

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

Tabelle 11: Theoretischer Wohnbaulandbedarf basierend auf den Zahlen aus dem Jahr 2019 (Datengrundlage: AGR 2020). Hinweis: In dieser Datengrundlage wurden Schwendibach und Zwieselberg noch als eigenständige Gemeinden gerechnet.

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

Für die gesamte Region Thun-Oberland West hat der Kanton Bern aus den Zahlen 2019 ein Wachstum um 17'610 Raumnutzer¹ in den nächsten 15 Jahren berechnet. Geteilt durch die entsprechenden Dichtewerte pro Raumtyp ergibt sich so ein theoretischer Wohnbaulandbedarf von insgesamt 229.7 ha. Diese Berechnung ist eine Modellrechnung und hat lediglich hinweisenden Charakter. Für die tatsächliche Berechnung des Wohnbaulandbedarfs bei Ortsplanungsrevisionen in Gemeinden werden die entsprechenden Werte zum entsprechenden Zeitpunkt mit den aktuellen Zahlen berechnet.

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

Tabelle 12: Theoretischer Wohnbaulandbedarf in 15 Jahren in der Region Thun-Oberland West nach Teilregionen. Quelle Zahlen: BFS, ESPOP Stand 31.12.2019, Prognose zur Bevölkerungsentwicklung nach Raumtypen gem. kantonalem Richtplan 2030. Hinweis: In dieser Berechnung ist Schwendibach noch nicht Teil der Agglomeration, da die Gemeinde erst später mit der Gemeinde Steffisburg fusioniert hat.

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

2.2 Verkehr

2.2.1 Analyse Ist-Zustand

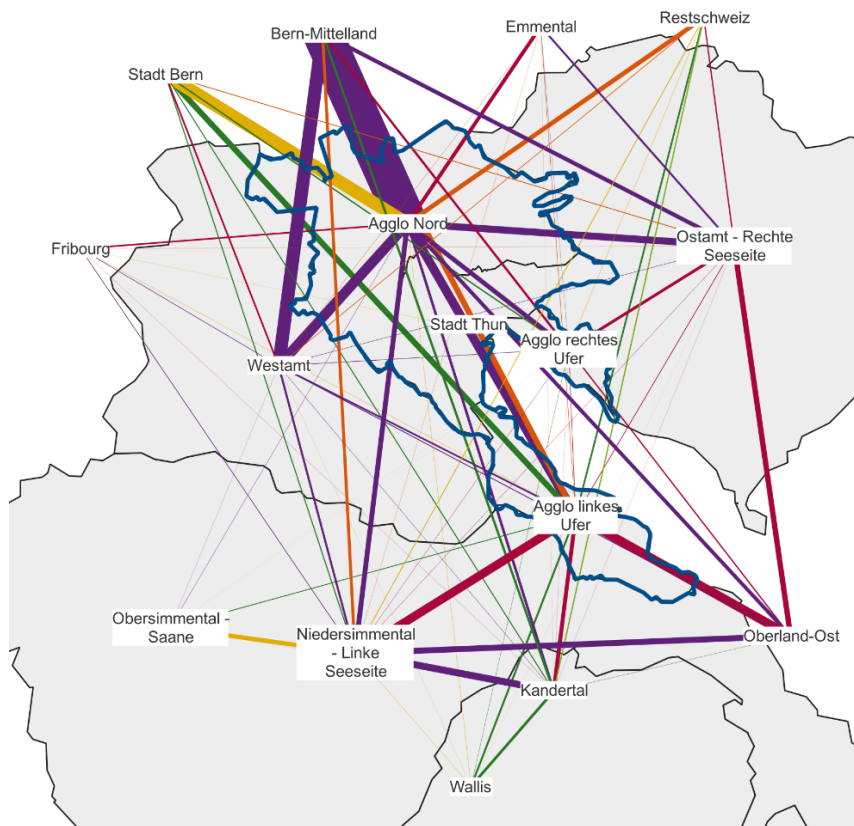
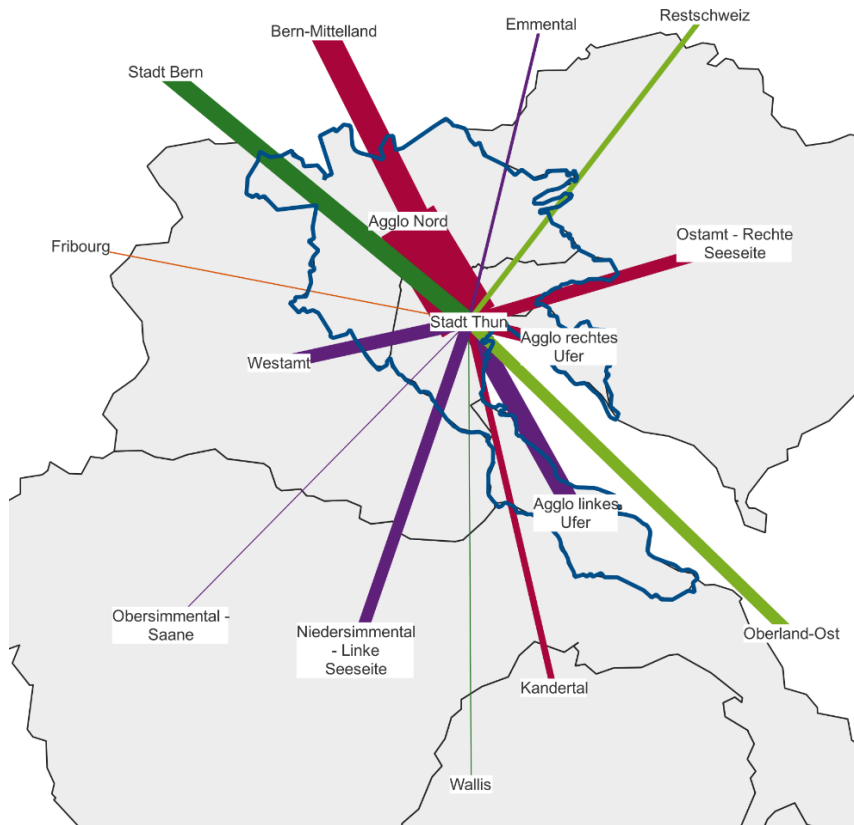
Gegenüber dem letzten RGSK-Bericht liegen im Verkehr ausserhalb des Agglomerationsperimeters insbesondere neue Grundlagen aus dem Gesamtverkehrsmodell, Strassenverkehrsbelastungen sowie zur ÖV-Nachfrage vor. Im Folgenden werden diese drei Grundlagen kurz erläutert. Weitere Analysen wurden mit Schwerpunkt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

Verkehrsbeziehungen

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

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

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



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

Wunschlinien

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

ÖV-Anteile

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

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

Datum: 26.05.2023



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

Öffentlicher Verkehr

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

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

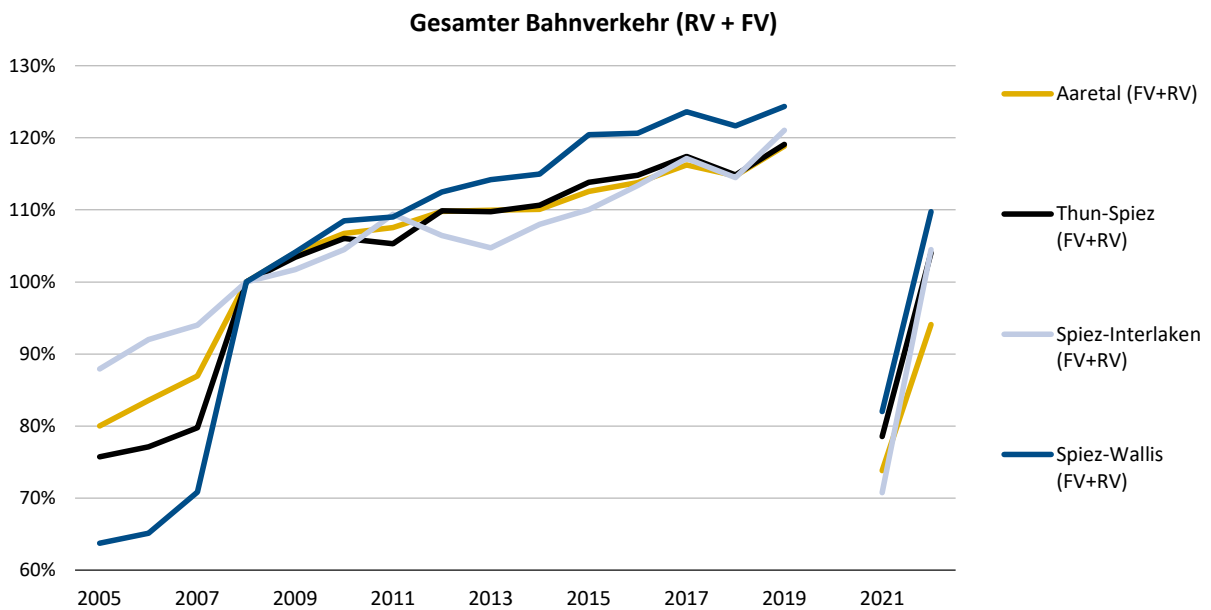


Abbildung 9: Nachfrageentwicklung Bahn-Gesamtverkehr (Fern- und Regionalverkehr, stärkste Abschnitte), Datenquelle: BLS AG/SBB AG (Anpassung Datenerhebungsmethodik im Jahr 2018).

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

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

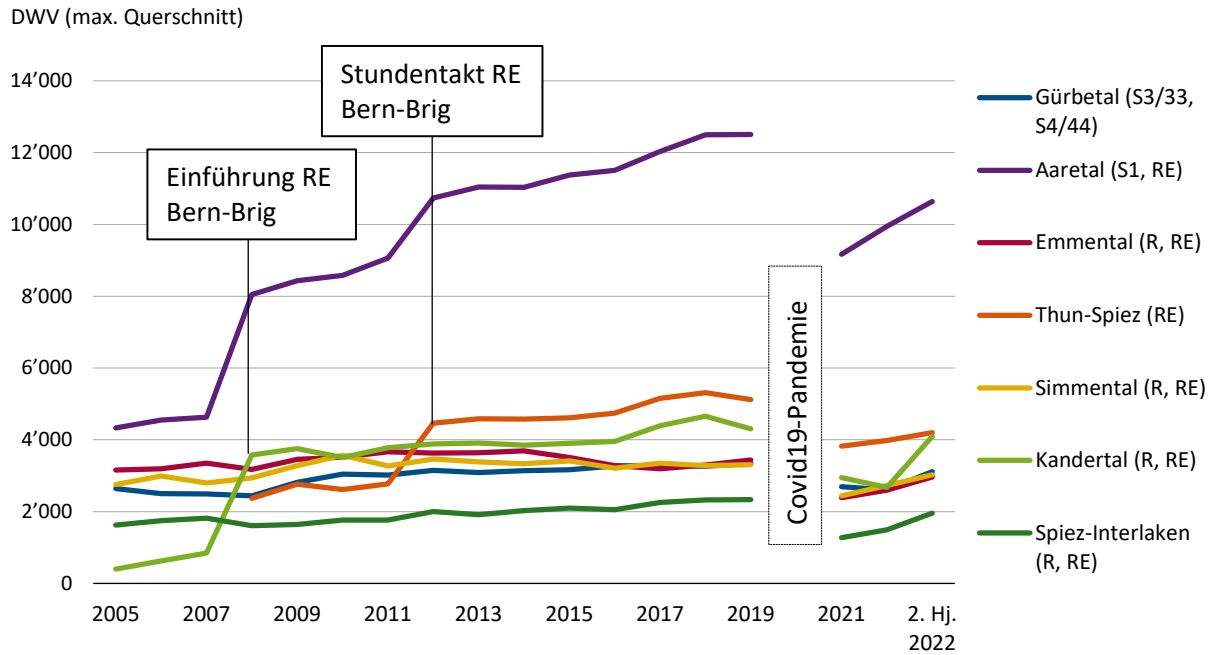


Abbildung 10: Nachfrageentwicklung Bahn-Regionalverkehr BLS 2005-2022 (exkl. 2020), 2022 als Halbjahreszahlen enthalten, Datenquelle: BLS AG (jeweils stärkste Querschnitte nahe am Bahnhof Thun)

Auf den **Buslinien** der Agglomeration Thun hat die Anzahl Fahrgäste im Zeitraum von 2005 bis 2023 zugenommen (vgl. Abbildung 12). Auf den städtischen Linien (Linien 1 bis 6) verkehren rund 3.1 Mio. Fahrgäste mehr als vor achtzehn Jahren, was einer Zunahme von 37% entspricht. Auf den Regionallinien sind es 1.0 Mio. zusätzliche Fahrgäste (+33%). Als Treiber für diese Zunahme ist primär der Angebotsausbau zu sehen: Durch Angebotsverdichtungen, Ausbau des Abendangebots, Verlängerungen bestehender Linien und die Einführung neuer Linien werden heute sowohl auf dem Stadtnetz als auch den regionalen Linien 33% mehr Fahrplankilometer auf dem zurückgelegt als im Jahr 2005, Die Nachfrage nimmt also im Gleichschritt mit den Fahrplankilometer zu. Neben der Reaktion auf den Angebotsausbau ist das Nachfragewachstum aber auch Ausdruck des Bevölkerungswachstums. Nachdem in den jüngsten Jahren das Angebot nicht mehr erheblich ausgebaut wurde, sind auf den Thuner Stadtlinien seit 2013 auch gewisse Stagnationserscheinungen² bei den Fahrgastzahlen zu beobachten (vgl. Abbildung 11).

Ein sehr starkes Wachstum konnte in den vergangenen Jahren das Nachtbusnetz verzeichnen, die Frequenzen im Jahr 2022 lagen 39% höher als im Jahr 2019. Dies hängt insbesondere mit der Integration des Moonliner-Angebots (Nachtnetz) ins reguläre 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

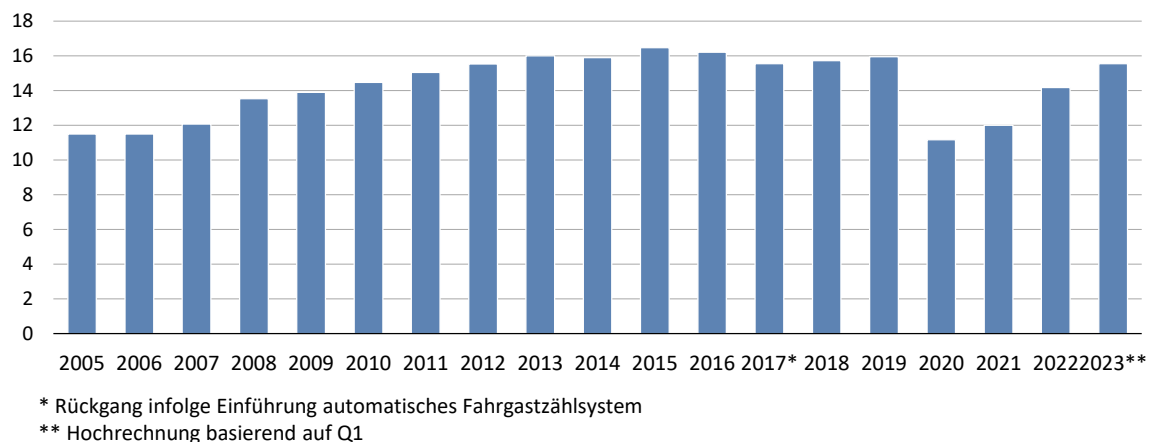


Abbildung 11: Jahresfahrgastzahlen auf dem gesamten STI-Netz, Datenquelle: STI Bus AG.

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

Fahrgäste pro Jahr indexiert (2008 = 100)

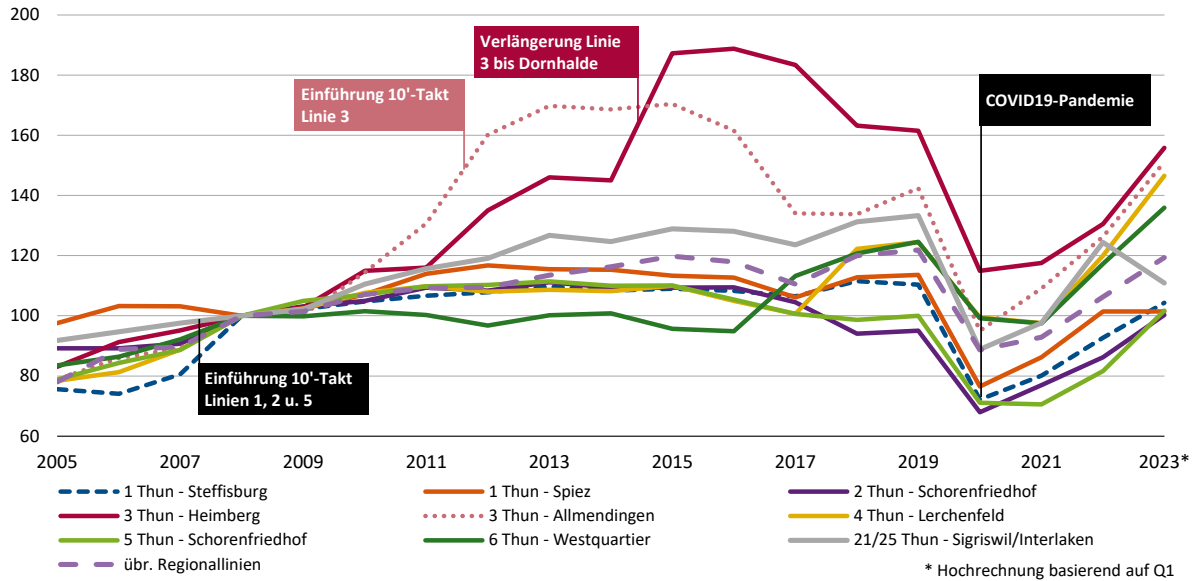


Abbildung 12: Jahresfahrgastzahlen der STI-Linien (indexiert), Datenquelle: STI Bus AG.

Strassenverkehr

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

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

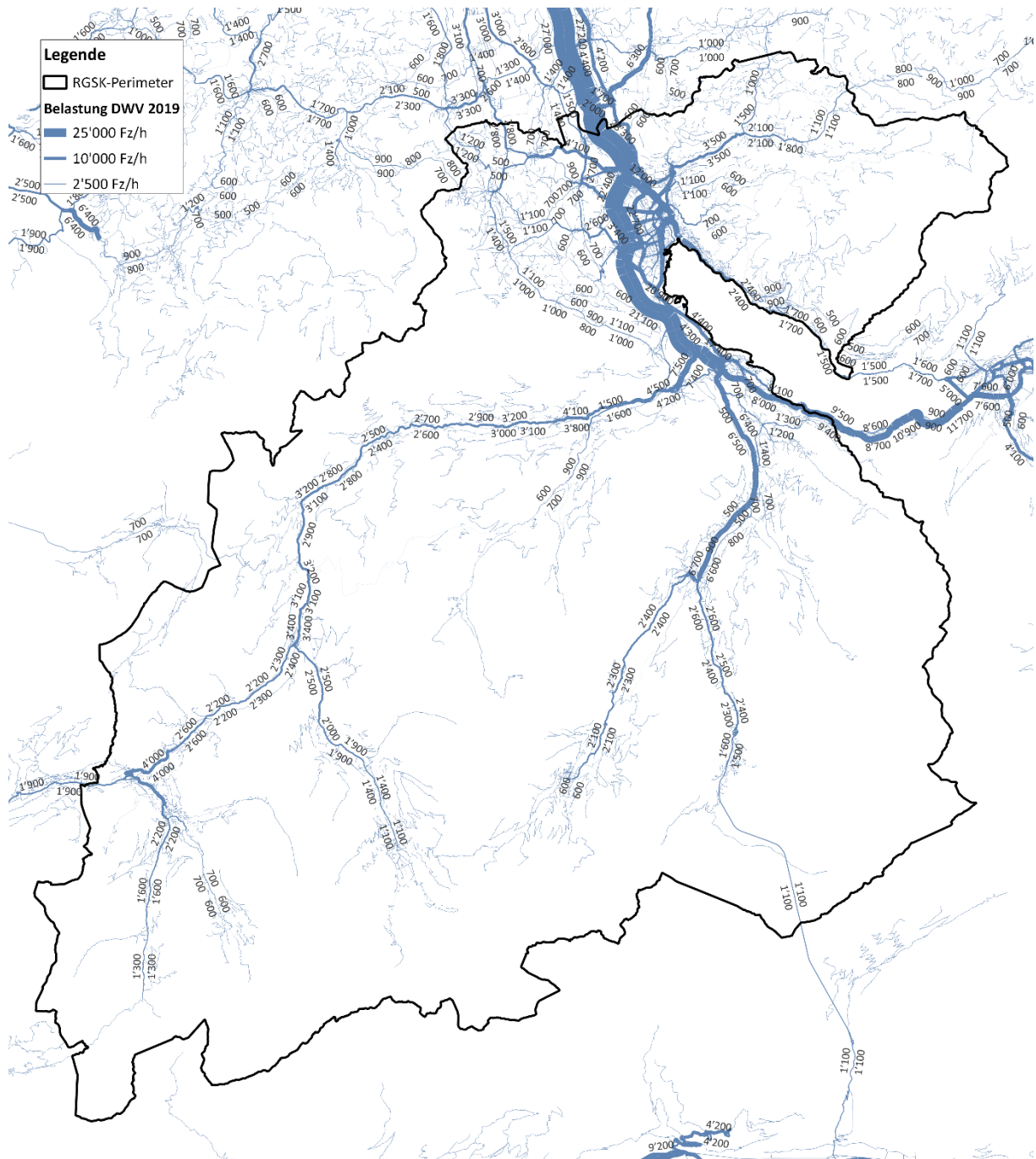


Abbildung 13: DWV-Belastung im RGSK-Perimeter; Datenquelle: GVM Kanton Bern.

2.2.2 Trendentwicklungen bis 2040

Nationale Verkehrsprognosen

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat im Jahr 2022 die schweizerischen Verkehrsperspektiven 2050 publiziert. Demnach sollen die jährlichen Verkehrsleistungen im Personenverkehr gemäss Basisszenario zwischen 2017 und 2050 von 125 auf 139 Mrd. Personenkilometer zunehmen, was einer Zunahme von 11% entspricht (siehe Tabelle 13 Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.). 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%.

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).

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%

Trendentwicklungen öffentlicher Verkehr

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

- Integraler Halbstundentakt auf beiden Fernverkehrsästen, d.h. neben Bern – Interlaken auch für Bern – Brig. Dies erfordert den Teilausbau³ des Lötschberg-Basistunnels (LBT).
- In Ergänzung soll das RE-Angebot in die Viertelstunden gedreht werden, um einen durchgehenden Viertelstundentakt IC/RE zu erreichen.
- Effizienzsteigerung im Güterverkehr durch Führung weiterer Güterverkehrszüge durch den Lötschberg-Basistunnel
- Weitere Verdichtungszüge in der HVZ zwischen Bern und Thun (S12) ergänzend zum integralen Viertelstundentakt (bis Münsingen) bzw. Halbstundentakt bis Thun.
- Neue S-Bahnhaltestelle Thun Nord zur ÖV-Erschliessung des entsprechenden ESP.
- Neues Rollmaterial mit mehr Sitzplatzkapazitäten auf den BLS-Linien (längere Züge und weitere Dosto).

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

³ Im Rahmen des Ausbaus 2035 wurde bislang der Teilausbau des LBT beschlossen, welcher zur Einführung des Halbstundentakts ausreicht. Im 2024 hat das Parlament auch den Vollausbau beschlossen.

Im Busverkehr wurde bis Ende 2024 das neue Angebotskonzept 2027-2030 erarbeitet. Bestandteil dieses Angebotskonzepts sind folgende Verbesserungen, sofern sie vom Kanton bestätigt werden:

- Überprüfung der Linienführung, Taktichte und Betriebsdauer am rechten Thunerseeufer (heutige Linie 22) im Rahmen einer Studie. Abhängig vom Ergebnis ist ein Versuchsbetrieb als Ergänzung oder Ersatz der bestehenden Hanglinie vorgesehen.
- Auf der Linie 1 (Spiez – Thun – Steffisburg) sind verschiedene Taktverdichtungen vorgesehen. Von Montag bis Freitag soll während den HVZ (6-9/15-19 Uhr) anstelle der Entlastungskurse der 7.5-Minuten-Takt eingeführt werden. Ebenso ist eine Ausdehnung des 10-Minuten-Takts am Samstagabend bis 19 Uhr (bisher bis 17 Uhr) sowie eine Einführung des 10-Minuten-Takts am Sonntagnachmittag von 12-18 Uhr vorgesehen.
- Die Regionalbuslinien 33, 41, 42 und 43 werden künftig beschleunigt geführt und bedienen vier Haltestellen in Steffisburg nicht mehr.
- Die Stadtbuslinien in Thun sollen um einen zusätzlichen Frühkurs ergänzt werden, sodass die erste FV-Verbindung mit Abfahrt um 05:29 Uhr erreicht werden kann.

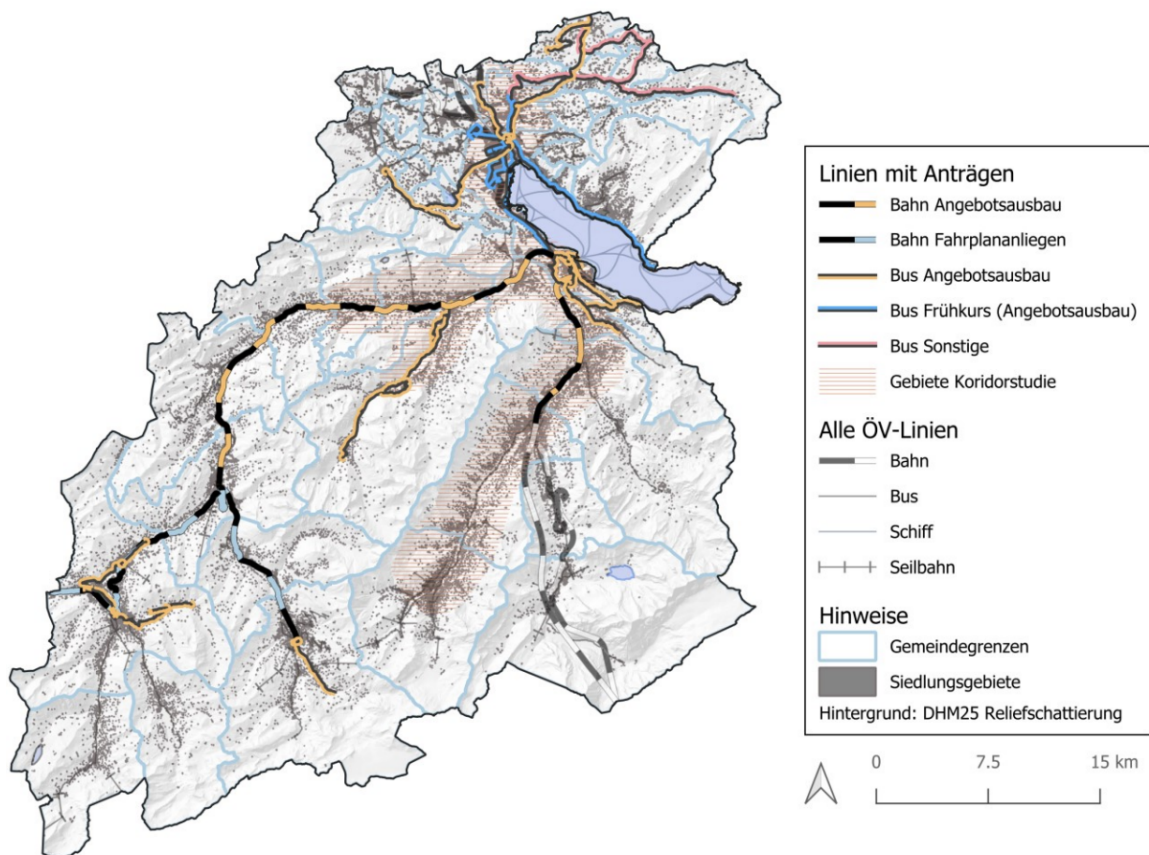


Abbildung 14 Überblick beantragter Angebotsausbauten gemäss Angebotskonzept 2027-30 (Quelle: RVK5 2024).

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

Trendentwicklungen Motorisierter Individualverkehr

Abbildung 15 zeigt die Prognosen gemäss moderatem Szenario aus dem Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern für den motorisierten Individualverkehr für das Jahr 2040 im RGSK-Perimeter als Differenzplot im Vergleich zum Jahr 2019. Rot bedeutet eine Belastungszunahme, grün eine Belastungsabnahme. Ohne stärker steuernde Eingriffe

und ohne grundlegende Verhaltensänderungen bleiben die Belastungen an diversen Knoten sowie Teilen der Innenstadt hoch und insbesondere für den strassengebundenen ÖV problematisch. Der Bypass verfügt mit einer DWV-Belastung von 12'600 Fahrzeugen noch Restkapazitäten. Entsprechend sind die Anstrengungen zur Verlagerung auf das Durchleitungsnetz weiter voranzutreiben. Dazu ist vor allem das Verkehrsmanagement weiter auszubauen.

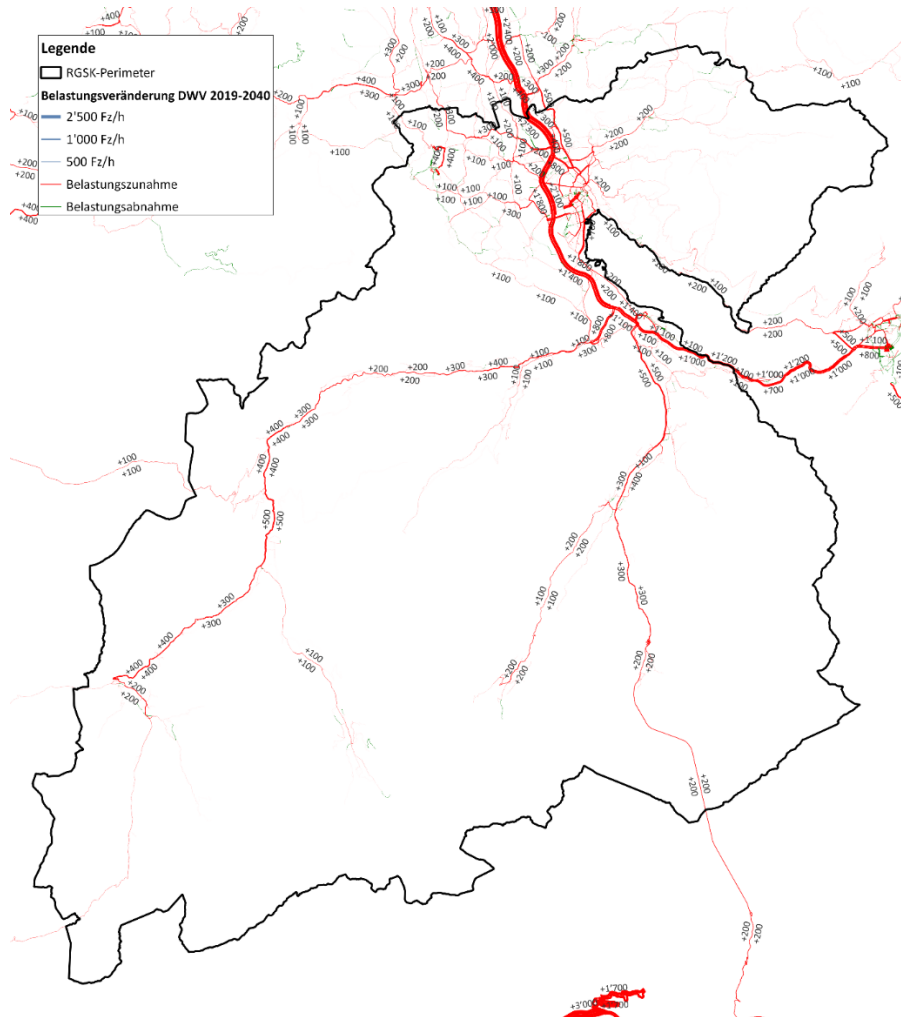


Abbildung 15: Belastungsveränderung im Zeitraum 2019 bis 2040 (DWV mit Szenario Moderat), Datenquelle: GVM Kanton Bern.

In Abbildung 16 ist zudem die prognostizierte Auslastung des Strassennetzes in der Abendspitze dargestellt. Auch dort bleibt der Handlungsbedarf mit der heutigen Situation vergleichbar. Zu beachten ist im ländlichen RGSK-Perimeter der zunehmende Freizeitverkehr. Auffallend ist vor allem die hohe Auslastung zwischen Spiez und Interlaken.

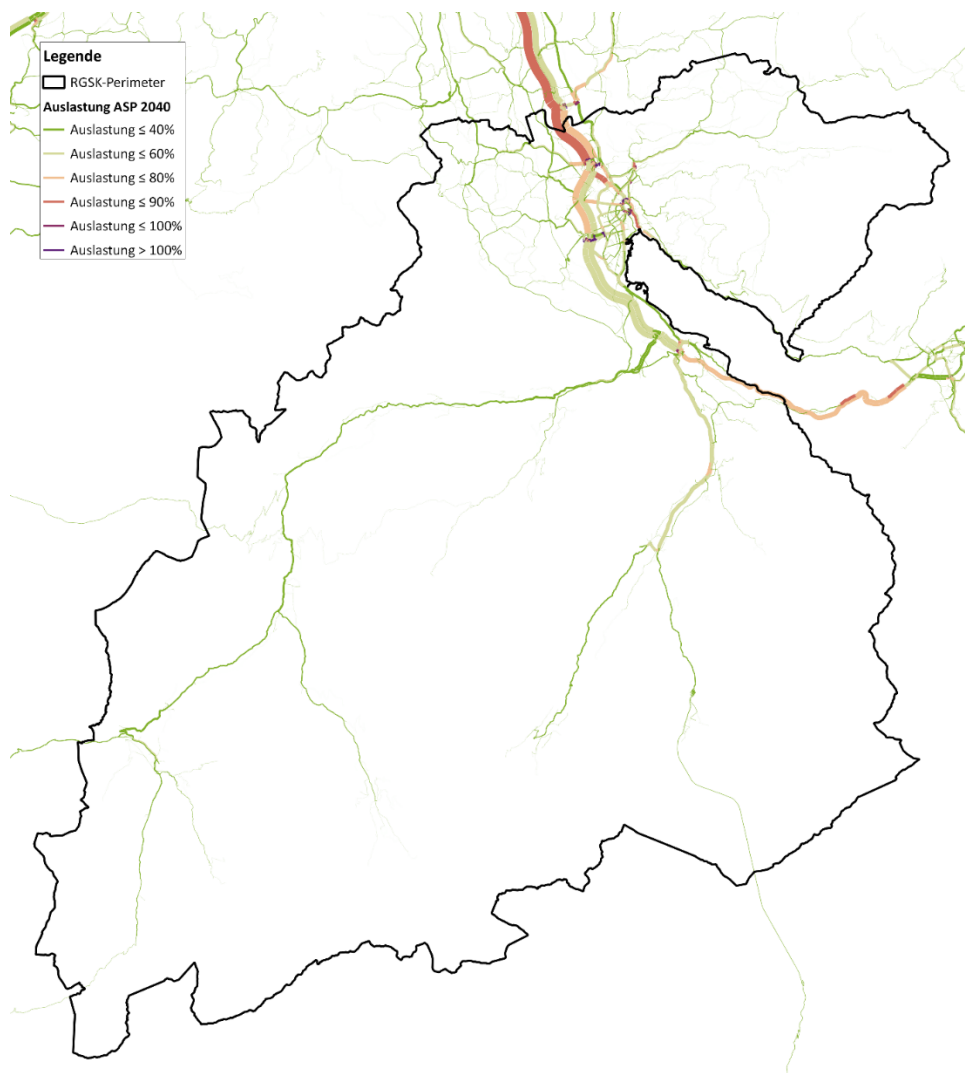


Abbildung 16: Auslastungsplot (ASP 2040 mit Szenario Moderat), Datenquelle: GVM Kanton Bern.

Zur Behebung der Engpässe vom und zum **rechten Thunerseeufer** werden von den betroffenen Gemeinden seit langer Zeit zwei kostenintensive Strassenausbauprojekte gefordert (eine Nordumfahrung - Hübelitunnel und eine neue Aarequerung Süd). Auf Grundlage der umfassenden Wirkungsanalysen Bypass Thun-Nord hatte das kantonale Tiefbauamt im September 2020 einen Forumsprozess gestartet. Daraus wurden Sofortmassnahmen abgeleitet. Anschliessend hat der ERT im Jahr 2023 eine Verkehrsstudie in Auftrag gegeben zur Evaluation von langfristigen Lösungsvarianten der Erschliessung des rechten Thunerseeufers. Mit der sogenannten «Gesamtverkehrsvariante», einem Massnahmenpaket aus ÖV-Ausbau, Velonetzweiterung und zusätzlichen Verkehrsmanagementmassnahmen, kann gemäss Studie ein wesentlicher Beitrag zur Beseitigung der Engpässe geleistet werden. Dieses Massnahmenpaket fliesst ins vorliegende RGSK 2025 ein. Ob und welche der grossen Tunnelvarianten als Langfristoption planerisch vertieft werden sollen wurde im Herbst 2024 anlässlich eines Fachgesprächs zwischen Bund, Kanton und Standortgemeinden diskutiert. In dessen Folge empfiehlt der Ausschuss, neben dem ständigen Verkehrsmonitoring die beiden Tunnelvarianten («Hübelitunnel» und «Aarequerung Süd») planerisch zu vertiefen, so dass im nächsten RGSK ein definitiver Entscheid gefällt werden kann, ob und wenn ja, welche der zwei Tunnelvarianten weiterverfolgt werden.

Im kantonalen Strassennetzplan 2022-2037 sind verschiedene Massnahmen auf dem Strassennetz in der Agglomeration Thun und deren Umgebung vorgesehen. Die Achse Riggisberg-Seftigen-Thun-Schallenberg (183/221/229.4) soll von der Kategorie B zur Kategorie A aufklassiert werden, womit die Achse zum sogenannten «Ergänzungsnetz des Bundes»⁴ gehören wird. Längerfristig ist zudem eine Umfahrung für Erlenbach im

⁴ nicht zu verwechseln mit der Nationalstrasse, 3. Kategorie, wie beispielsweise die Achse Spiez – Kandersteg.

Simmental vorgesehen, deren Projektierungsbeginn soll ca. 2030 erfolgen. Darüber hinaus wurde 2024 das Verkehrsmanagementkonzept für die Region Thun aus dem Jahr 2010 komplett überarbeitet.

Trendentwicklungen Veloverkehr

Den wichtigsten Trend beim Velofahren stellen die E-Bikes dar. Rund 45% der verkauften Velos im Jahr 2022 sind motorisiert. Dadurch ergeben sich sowohl Chancen als auch neuer Handlungsbedarf. Die Chancen liegen einerseits in der Ausdehnung der leistbaren Distanzen (was insbesondere auch in den ländlichen RGSK-Gemeinden neue Nachfragepotenziale erschliesst) und andererseits in der Ansprache neuer Nutzergruppen (v.a. ältere Bevölkerung). Im Mischverkehr können höhere Geschwindigkeiten problematisch sein und vermehrt nach einer Trennung verlangen. Autos und Busse können die E-Bikes schlechter überholen und Konflikte mit dem Fussverkehr nehmen zu. In der Folge wird es noch wichtiger werden, ein Veloalltagsnetz mit hohem Qualitätsstandard bereitzustellen. Durchgängige Vorzugsrouten im Sinne von «Velobahnen» wie in europäischen Grossstädten, d.h. mit Fahrspurbreiten von 4 m, sind für die Agglomeration Thun aufgrund der engen Platzverhältnisse jedoch auf absehbare Zeit schwer oder nur auf Teilabschnitten realisierbar. Wo immer möglich sind entlang von stark befahrenen Strassen jedoch abgetrennte Radwege oder separat geführte Velorouten vorzuziehen. Höchste Priorität in der Stadt Thun hat ein durchgängiges, sicheres Velohaupttroutennetz mit Mindestspurbreiten von 1.5 m (gemäss Netzkonzept Velo des städtischen GVK) sowie die Optimierung der unfallträchtigen Kreiselverkehre. Im Herbst 2024 ist zudem die städtische «Veloinitiative» in Kraft getreten. Das entsprechende Umsetzungskonzept wird bis Ende 2025 erarbeitet. Erste Velo-Massnahmen sind aber bereits ins vorliegende RGSK eingeflossen.

Trendentwicklungen Fussverkehr

Der Stellenwert des Fussverkehrs in der Verkehrs- und Raumplanung hat gegenüber früheren Planungsphilosophien deutlich zugenommen. Flaniermeilen und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität in Städten und Ortskernen sind immer zahlreicher und geniessen hohe gesellschaftliche Akzeptanz. Trotz 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, was von der Bevölkerung nicht ohne weiteres verstanden wird.

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

3 Entwicklungleitbild / Zukunftsbild (behördenverbindlich)

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

3.1 Übergeordnete Zielsetzungen der Region TOW

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

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

Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsstruktur

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

Wohnen

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

Wirtschaft

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

Landschaft

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

Tourismus

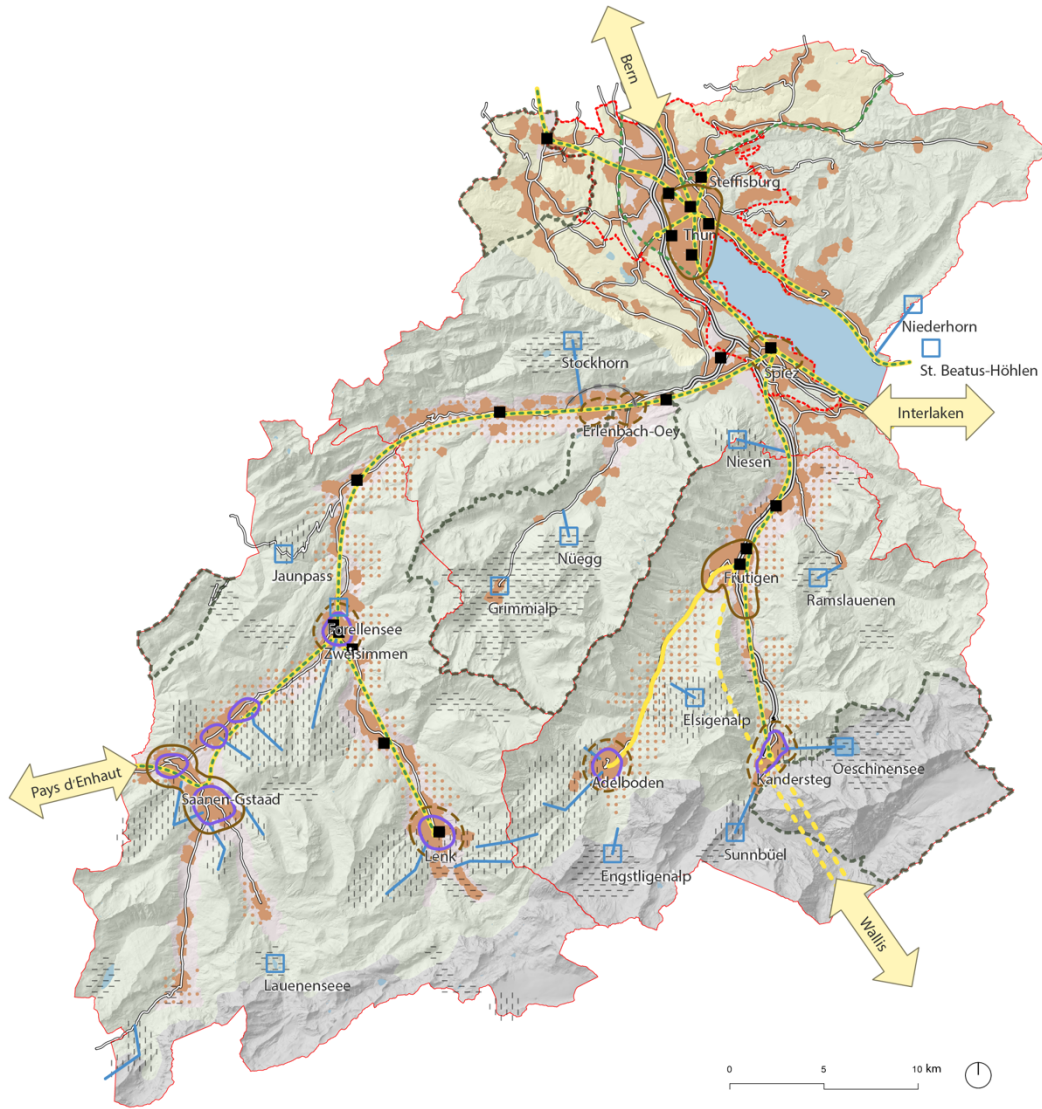
Förderung einer sanften und nachhaltigen touristischen Entwicklung entsprechend den spezifischen Profilen der Teilregionen.

Gesamtverkehr

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

3.2 Räumliches Entwicklungsleitbild TOW

16.01.2025



Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK

ENTWICKLUNGSLEITBILD THUN OBERLAND WEST

SIEDLUNG

- Kantonale und regionale Zentren
- Teilregionale Zentren
- Siedlungsgebiet
- Prioritäre Entwicklungsgebiete

TOURISMUS

- Tourismuszentren
- Ausflugsziele
- Bedeutende Bergbahnverbindung

- Intensiver Tourismus
- Extensiver Tourismus

LANDSCHAFT

- Tal- und Ebenenlandschaft
- Hügellandschaft
- Berglandschaft
- Hochgebirglandschaft
- Naturpark und Welterbe
- Dauersiedlungsräume

VERKEHR

- Bedeutende ÖV-Verbindung
- Bedeutende Veloverbindung
- Entlastung Ortsdurchfahrt

HINWEISE

- Agglomeration Thun
- Teilregionen TOW
- Nationalstrassen
- Kantonsstrassen

Abbildung 17: Räumliches Entwicklungsleitbild Thun-Oberland West, Quelle: RGSK TOW, Panorama

Das räumliche Entwicklungsleitbild für die Region Thun-Oberland West (Abbildung 17) basiert auf bestehenden kantonalen und regionalen Grundlagen, einer Analyse von Landschaft und Siedlungsraum und den übergeordneten Zielsetzungen und Strategien.

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

3.2.1 Leitbildinhalte Siedlung



Kantonale und regionale Zentren

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

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



Teilregionale Zentren

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

- Erlenbach / Oey
- Adelboden
- Kandersteg
- Lenk



Siedlungsgebiet

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



Prioritäre Entwicklungsgebiete

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

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

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

Thun und Agglomeration: wichtigster Wohn- und Arbeitsort

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

Leitbildinhalte Tourismus



Tourismuszentren

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

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

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



Ausflugsziele und bedeutende Bergbahnverbindungen

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



Bedeutende Bergbahnverbindungen



Intensiver Tourismus

Die Räume für Intensiven Tourismus liegen ausserhalb des Siedlungsgebiets und sind mit raumwirksamen touristischen Infrastruktureinrichtungen und einem hohen Besucheraufkommen verbunden. Sie umfassen insbesondere Gebiete, die mit Bergbahnen gut erschlossen sind oder werden sollen inkl. bestehende oder geplante Pisten und Beschneiungsanlagen und Verbindungen von Ski-gebieten. Die Erholungsfunktion hat eine grosse Bedeutung. Touristische Nutzungen sind in den Räumen für Intensiven Tourismus zu konzentrieren. Konflikte mit anderen Nutzungen sind dabei zu minimieren und Schutzbedürfnisse (z.B. übergeordnete Landschaftsschutzgebiete) zu berücksichtigen. Die Räume für intensiven Tourismus wurden wo vorhanden aus den RTEK übernommen.



Extensiver Tourismus

Die Räume für Extensiven Tourismus bezeichnen Landschafts- und Erholungsräume (ausserhalb des Siedlungsgebiets), welche bereits heute mehrheitlich flächig, touristisch genutzt werden. Sie umfassen kleinere Wintersportgebiete (Langlauf, Ski, Schlitteln, Winterwandern) und

Sommersportgebiete (Wandern, Bikerouten, Klettern), welche landschaftlich besonders attraktiv sind und ein mässiges touristisches Aufkommen nach sich ziehen.

3.2.2 Leitbildinhalte Landschaft

Tal- und Ebenenlandschaft

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

Die Raumtypisierung der Leitbildinhalte Landschaft (ohne Dauersiedlungsräume) lehnt sich an das Kantonale Landschaftsentwicklungskonzept KLEK an.

Hügellandschaft

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

Berglandschaft

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

Hochgebirgslandschaft

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



Regionale Naturpärke und UNESCO-Welterbe SAJA

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

- Kompetenzzentren für den naturnahen Tourismus
- die Alp- / Landwirtschaft
- die Vermarktung von regionalen Produkten
- den sanften Ausbau der bestehenden Infrastruktur (insbesondere touristischer Art)
- bestehende Nutzungen (z.B. Wiriehorn-Bahnen)



Dauersiedlungsräume

In den Dauersiedlungsräumen soll Wohnen in einer landschaftsverträglichen Form und - innerhalb der gesetzlichen Vorgaben - auch ausserhalb der Ortszentren möglich sein. Die Qualität und die Struktur dieser Räume sollen als Bestandteil der regionalen Identität und des ländlichen Wirtschafts- und Kulturraumes erhalten und gepflegt werden. Die regionalen Zentren 4. Stufe müssen ihre Rolle als Anbieter von zentralörtlichen Funktionen für die umliegenden Gemeinden im ländlichen Raum übernehmen. Die rechtlichen Möglichkeiten ausserhalb der Bauzonen werden über die

Bundesgesetzgebung und den Kantonalen Richtplan definiert. Der Umfang der Dauersiedlungsräume entspricht dem genehmigten RGSK-Entwicklungsleitbild vom 16. Mai 2012.

3.2.3 Leitbildinhalte Verkehr



Austauschräume

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

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



Bedeutende ÖV-Verbindungen

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



Bedeutende Veloverbindungen

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



Strassennetz und Entlastung Ortsdurchfahrt

Die Region TOW verfügt über ein leistungsfähiges National- und Kantonsstrassennetz, ergänzt durch die Feinerschliessung des kommunalen Strassennetzes. Das Strassensystem wird verträglich gestaltet und nur so weit ergänzt, als dadurch markante Entlastungen von bestehenden Siedlungsgebieten erreicht werden können. Dabei wird eine Verstetigung des Verkehrs angestrebt. Dem Verkehrsmanagement kommt im Raum Thun eine hohe Bedeutung zu. Auf neue verkehr-intensive Nutzungen wird grundsätzlich verzichtet.

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

3.3 Zukunftsbild Agglomeration

Folgende Ziele wurden im Zukunftsbild des AP 5 (Abbildung 18) übergeordnet für die Agglomeration (AP 5 Bericht, Kapitel 5.1 ff.) definiert:

- Die Agglomeration Thun entwickelt sich als attraktiver Lebens- und Wirtschaftsraum im Kanton Bern und in der Hauptstadtregion Schweiz.
- Die Gemeinden verfolgen gemeinsame Strategien für die Entwicklung von Siedlung, Landschaft und 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.

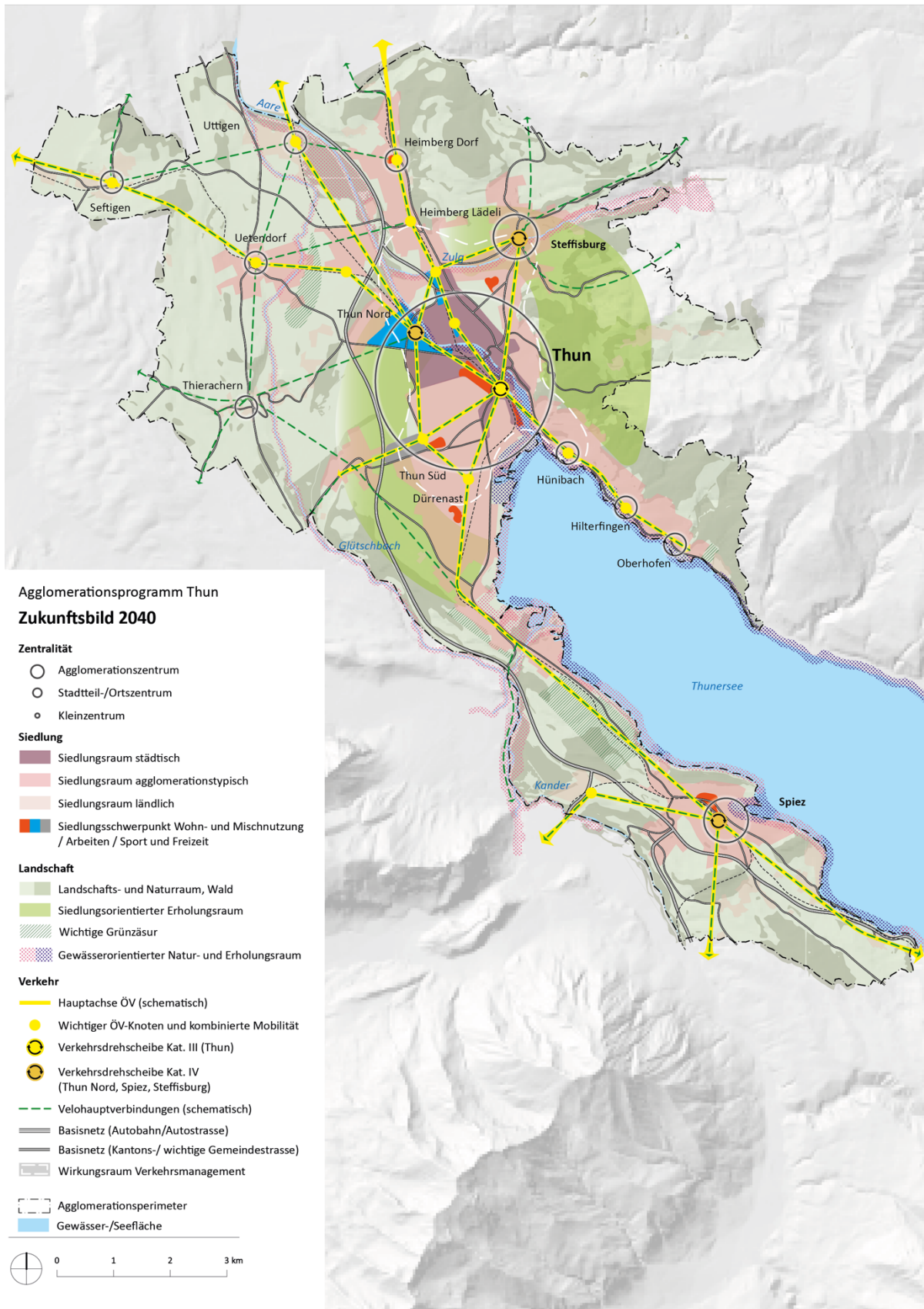


Abbildung 18: Zukunftsbild aus dem AP 5. Quelle: AP 5. Generation, Weitwinkel GmbH / INFRAS

3.3.1 Zukunftsbild Siedlung, Landschaft und Tourismus

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

- 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.
- Mit der Siedlungsentwicklung nach innen sind hinsichtlich des Stadtklimas und der Qualität im Siedlungsraum ebenso die Grün- und Freiräume zu verdichten und aufzuwerten, dies betrifft insbesondere die Stadt Thun.
- Die nachhaltige Aufwertung, Weiterentwicklung und Vernetzung von Natur-, Landschafts- sowie Erholungs- und Freiräumen ist eine Schwerpunktaufgabe, welche der Biodiversität und Qualität der Naherholungsgebiete dient.
- Die klimatische Situation in den Siedlungs- und Grünräumen soll einerseits mit Massnahmen zur Anpassung an die sich verändernden klimatischen Bedingungen aber auch durch Klimaschutz, unter anderem mit der aktiven Förderung des Fuss- und Veloverkehrs, verbessert werden. Dem Klima resp. Aspekten wie «Schwammstadt» oder «Kaltluftströmen» im Siedlungsraum und den angrenzenden Freiräumen wird deshalb mehr Beachtung geschenkt.

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

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

3.3.2 Zukunftsbild Verkehr

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

- Die Agglomeration Thun verfügt im nördlichen Teil über drei Regionalverkehrskorridore, deren Bedeutung für die Siedlungsentwicklung weiter gestärkt werden soll: Richtung Aaretal (Uttigen), Gürbetal (Uetendorf, Seftigen) sowie Richtung Konolfingen (Steffisburg, Heimberg). Alle drei Korridore verfügen bis 2040 über integrale 30-Minuten-Takte im Regionalverkehr mit nachfragegerechten HVZ-Verdichtungen und attraktivem Rollmaterial. Ein dem Regionalverkehr überlagertes attraktives Fernverkehrsangebot im Aaretal verbindet Thun mit Bern und den weiteren Schweizer Destinationen (Ziel STEP AS 2035): 2x2 IC-Produkte pro Stunde plus überlagerter RE via Münsingen). Im südlichen Agglomerationsteil funktioniert die Bahn als Mittelverteiler zwischen Thun und Spiez bzw. den anschliessenden drei Korridoren Richtung Interlaken, Brig und Zweisimmen. Eine Reaktivierung der Bahn-Haltestellen im Süden von Thun ist mit den Umstellungen Bahn-Bus (Thun – Spiez sowie Spiez - Interlaken) auf absehbare Zeit kein Ziel.
- Der Bahnhof Thun ist die zentrale Verkehrsdrehscheibe der Agglomeration mit Überlagerung von Fern-, Regional- und Ortsverkehr (VDS Kategorie III). Gleichzeitig ist der Bahnhof Thun Entwicklungsschwerpunkt. Vor diesem Hintergrund und den aktuellen Schwachstellen ist eine Neuorganisation des Bahnhofsperrimeter in Planung (ESP Bahnhof Thun). Das Zielkonzept sieht eine Aufteilung der Buslinien in einen (neuen) Bushof-Süd und (umgestalteten) Bushof-Nord vor.
- Der neuen Haltestelle Thun Nord kommt eine besondere Rolle zur Erschliessung des entsprechenden Entwicklungsschwerpunktes zu (VDS Kateg. IV). Er schliesst die zwei Korridore Aaretal und Gürbetal direkt an. Der dritte Bahnkorridor wird über die neue Bustangente zwischen Bahnhof Steffisburg (VDS Kateg. IV) und ESP Thun Nord angeschlossen werden.
- Der Bahnhof Spiez übernimmt eine weitere VDS-Funktion in Bezug auf die Verteilung auf die verschiedenen Bahnkorridore und regionalen Buslinien im Süden der Agglomeration (VDS Kateg. IV). Infolge der guten Lage zu ländlichen Gebieten ist Spiez auch für P+R von Bedeutung.
- Wo die Bahn die Fläche nicht ausreichend erschliesst, übernehmen starke regionale Busachsen diese Funktion. Die wichtigen regionalen Busachsen verfügen im Minimum über einen durchgehenden 30-Minuten-Takt mit zum Teil nachfragegerechten Verdichtungen in den Hauptverkehrszeiten. In Ergänzung zu den bestehenden radialen Linien wird eine neue Bustangente von Thun Süd über Thun West bis nach Steffisburg realisiert. Ein dichtes städtisches Busnetz in der Stadt Thun ergänzt das regionale Busnetz. Neben ausreichenden Kapazitäten steht die Sicherstellung der Zuverlässigkeit im zunehmend belasteten Strassennetz im Vordergrund.
- Nebst Autobahn samt Anschlüssen leitet auch das «Basisnetz» (grau dargestellt) den regionalen Verkehr durch. Der Verkehr von siedlungsorientierten Strassen wird konsequent auf diese Achsen gelenkt und Innenstadt wie Quartiere vom Durchgangsverkehr entlastet. Kernelement ist die Tangente im Westen Thuns via Bypass Thun Nord. Darüber werden insbesondere die grossräumigen Verkehrsbeziehungen siedlungsverträglich zu den beiden Autobahnanschlüssen gelenkt. Die beiden Innenstadtquerungen sind weiterhin nur im Einbahnregime möglich (zentraler Baustein vom Bypass Thun Nord) und dank Verkehrsmanagement- und Gestaltungsmaßnahmen aufgewertet. Ziel ist ein Trendbruch hinsichtlich der hohen MIV-Anteile in der Agglomeration Thun. Das (neu erstellte) regionale Verkehrsmanagement-Konzept soll wesentlich dazu beitragen. Die Erschliessung des rechten Thunerseeufers wird durch ein Massnahmenpaket von ÖV-Angebot und Velonetz-Ausbauten sowie zusätzlichen Verkehrsmanagementmassnahmen verbessert. Ob die grossen Tunnelvarianten als Langfristoption planerisch vertieft werden sollen, wird bis zum nächsten RGSK geprüft.
- Zentraler Bestandteil des Zukunftsbilds ist ein sicheres und lückenloses regionales Veloalltagsnetz mit ausreichend Abstellanlagen (B+R) an allen Bahnhaltstellen. Die «Velohauptverbindungen» des regionalen Velowegnetzes sind im Zukunftsbild grobschematisch dargestellt, Details sind in der Teilstrategie Velo ersichtlich. Die Velohauptverbindungen erschliessen 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 werden die Velohauptverbindungen überlagert durch Velobahnen, die in hohem Masse die Qualitätskriterien eines sicheren, direkten und komfortablen Velowegnetzes erfüllen. Gemäss aktuellem Planungsstand haben die zwei nördlichen Achsen rechts und links der Aare von Thun Richtung Münsingen – Bern das grösste Potenzial für Velobahnen.

4 Handlungsbedarf

Der Handlungsbedarf für die Agglomeration wird inhaltlich aus dem AP 5. Generation (Bericht AP 5, Kap. 6 ff.) übernommen, jedoch im RGSK TOW 2025 zusammengefasst. Für den ländlichen Raum werden die wichtigsten Herausforderungen sinngemäss ergänzt.

4.1 Siedlung

Seit der Einführung der RGSK in den 2010er Jahren konnten das Siedlungswachstum verlangsamt und die Zersiedelung der Landschaft gebremst werden. Im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung nach innen ergeben sich jedoch neue Herausforderungen, sowohl in der Agglomeration wie auch im ländlichen Raum. Der verbleibende Handlungsbedarf in der **Agglomeration** fokussiert sich dabei zusammengefasst auf folgende Bereiche:

- Siedlungsentwicklung nach innen (SEin)
Die Agglomeration Thun weist ein hohes Potenzial für die SEin auf. Die Massnahmen zur verstärkten Innenentwicklung aus den letzten AP-Generationen müssen konsequent weiterverfolgt werden. Eine noch stärkere Priorisierung der zentral gelegenen und sehr gut mit dem ÖV erschlossenen (vorzugsweise ÖV-EGK A/B) Umstrukturierungsgebiete, Wohn und Arbeitsschwerpunkte ist anzustreben.
- Lenkung der Siedlungsentwicklung und Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung
Die Siedlungsentwicklung muss verstärkt auf Standorte gelenkt werden, die eine hohe Eignung betr. Mobilität (insb. ÖV, Fuss- und Veloverkehr) und Zentralität (hohe Verfügbarkeit von Versorgungsangeboten, Dienstleistungen, Arbeitsplätzen etc.) aufweisen. Bei einzelnen grösseren Siedlungsentwicklungsgebieten besteht zudem Abstimmungsbedarf mit der Realisierung von neuen bzw. der Erneuerung von bestehenden Verkehrsinfrastrukturen sowie von Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr.
Um Grössere Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiete mit besonders vielseitigen Anforderungen rechtzeitig mobilisieren, qualitativ entwickeln und zur Beschlussfähigkeit bringen zu können, ist eine zunehmend intensive Koordination von Siedlung, Landschaft und Verkehr notwendig.
- Siedlungsqualität und Verträglichkeit mit der Mobilität
Die Siedlungsqualität und insb. der öffentliche Aussen- und Strassenraum ist unter dem steigenden Druck der Innenentwicklung und des Klimawandels zu verbessern. Die Verträglichkeit der Mobilität in Quartieren ist weiter zu erhöhen. Strassenaufwertungsmassnahmen sollen mit der Siedlungsentwicklung koordiniert werden, um die Verkehrssicherheit und Siedlungsqualität zu gewährleisten.
- Entwicklung Wirtschaft und nachhaltige Pendlermobilität
Der Entwicklung zu einer Pendler-Region muss mit einer Stärkung der Agglomeration als Wirtschaftsstandort entgegengewirkt werden. Gleichzeitig muss die Pendlermobilität verbessert werden, indem insbesondere die ESP stärker auf den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr ausgerichtet werden und einen Beitrag zur Region der kurzen und aktiven Wege leisten.

Im **ländlichen Raum** stehen zusätzlich folgende Themen im Fokus:

- Konzentration grösserer Arbeitsnutzungen im ländlichen Raum
Im ländlichen Raum besteht in vielen Gemeinden ein beträchtlicher Bedarf für die Erweiterung von bestehenden Betrieben. Grosse Flächen für Arbeitsnutzungen, die eine regionale Abstimmung benötigen, sind jedoch kaum gefragt. Kommt dazu, dass nur wenige Flächen, die den kantonalen Vorgaben entsprechen, angeboten werden können. Das Angebot an Flächen von regionaler Bedeutung wird aus diesen Gründen auf wenige, dafür zusammenhängende und geeignete Standorte konzentriert. Untergeordnete Betriebserweiterungen können gemäss den Vorgaben der kantonalen Arbeitszonenbewirtschaftung unabhängig von den regionalen Standorten nach wie vor eingezont werden.
Hinsichtlich des RGSK TOW 2025 wurden die Arbeitsschwerpunkte aus dem Teilrichtplan überprüft und in das RGSK integriert. Der regionale Teilrichtplan Arbeitsschwerpunkte ländlicher Raum wird aufgehoben.

- Bauen ausserhalb der Bauzone

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

4.2 Landschaft und Tourismus

Die aussergewöhnliche Vielfalt der Landschaft kann als Alleinstellungsmerkmal der Region weiter ausgebaut werden, indem die wertvollen Landschaftsräume mit geeigneten Massnahmen weiter aufgewertet werden. Mit den revidierten Landschaftsrichtplänen der drei Teilregionen wird ausserdem die Umsetzung von Landschaftsschutz- oder -Schongebieten in die Ortsplanungen angestrebt. In der **Agglomeration** stehen folgende Themen im Fokus:

- Qualität und Verfügbarkeit von Grün- und Freiräumen im Siedlungsgebiet

Die SEin erhöht die Anforderungen an die Grün- und Freiräume im Siedlungsgebiet. Mit den vorgesehenen Parkprojekten in Thun und Heimberg geht die Entwicklung in die richtige Richtung. Nun müssen die geplanten Projekte mit hoher Priorität und Qualität umgesetzt und die Planungen auf die gesamte Agglomeration ausgeweitet werden. Dafür wird eine konzeptionelle Grundlage benötigt.

- Nutzungskonflikte an Siedlungsändern

Die Siedlungsentwicklung nach innen und das Bedürfnis der Bevölkerung nach Freizeit und Erholung in der Natur führt zu erhöhten Frequenzen in siedlungsnahen Natur- und Landschaftsräumen. Dies erfordert eine verstärkte Auseinandersetzung mit den Siedlungsändern und eine Abstimmung der Nutzungen, um Konflikte zu vermeiden.

- Vernetzungsfunktion der Fliessgewässer

Als linear vernetzende Elemente, sowohl für die Ökologie als auch für die Naherholung, spielen die Fliessgewässer eine besonders wichtige Rolle. Bei verschiedenen Gewässern besteht weiterhin Aufwertungsbedarf zur Verbesserung der Vernetzungsfunktion sowie deren Zugänglichkeit und der Abstimmung von Naherholung und Naturschutz.

- Koordination der Nutzungen an den Seeufern

Die Thunerseeufer sind beliebte Naherholungsgebiete aber gleichzeitig auch bedeutende Lebensräume für Tiere und Pflanzen und wichtig für die Biodiversität. Durch die zunehmende Nutzung besteht ein verstärkter Bedarf für eine regionale Abstimmung. Einzelne Uferabschnitte verfügen zudem noch nicht über die gesetzlich vorgeschriebene Zugänglichkeit in Form eines Uferwegs.

- Erschliessung und Besucherlenkungsmassnahmen in Naherholungsgebieten

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 zur verstärkten Lenkung der Naherholung erforderlich. Dies gilt ausserhalb der Agglomeration auch für die Tourismus- und Erholungsgebiete im ländlichen Raum.

Im **ländlichen Raum** stehen zusätzlich folgende Themen im Fokus:

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

4.3 Verkehr

4.3.1 Öffentlicher Verkehr

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

- Ein Handlungsschwerpunkt liegt 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. An der Aufteilung in zwei Bushöfe Süd und Nord zwecks Entflechtung und vermehrter Durchbindung von Buslinien wird festgehalten: Mit einem neuen Bushof auf der südlichen Bahnhofseite 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 neue S-Bahnhaltestelle **Thun Nord** ist Teil des Bahn-Ausbauschritts STEP 2035. Die Planungen dazu laufen. Bis Ende 2020 wurde eine städtebauliche Vision entwickelt. 2024 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Planverfahren gestartet. Handlungsbedarf im Verkehr besteht in der Einbindung der zukünftigen Bahnhaltestelle in das MIV-, Bus-, Fuss- und Velowegnetz. Dazu gehört auch die gesamte Umfeldgestaltung. Eine spezielle Herausforderung ist die möglichst direkte Anbindung der neuen Bustangente Thun-West - Nord - Steffisburg via Bypass Thun-Nord (Alpenbrücke) sowie die neuen Aarequerungen für den Fuss- und Veloverkehr ins Schwäbisquartier.
- Bedarfsgerechter Angebotsausbau im Busnetz: Handlungsbedarf besteht vor allem bei den stark ausgelasteten Buslinien ins Westquartier sowie zur Erschliessung des rechten Thunerseeufers. Bezüglich letzterem ist auch eine Aufwertung der Hangbuslinie zu prüfen. Aus strukturellen Gründen bleiben Durchmesserlinien mit der Linie 21 am Bahnhof Thun schwierig.
- 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 ein neues regionales Verkehrsmanagement-Konzept erarbeitet und erste Massnahmenpakete sind ins vorliegende AP5 eingeflossen.
- Bei den regionalen Linien aus den Agglomerationsgemeinden in die Stadt Thun besteht weiterer Handlungsbedarf im Ausbau des Angebots am Wochenende und abends.

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

4.3.2 Motorisierter Individualverkehr

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

Es besteht jedoch weiterer Handlungsbedarf im Strassenverkehr, insbesondere vor dem Hintergrund von verbleibenden Engpässen im Innenstadtbereich. Handlungsbedarf beim MIV zeigt sich in der **Agglomeration** insbesondere in folgenden Bereichen:

- Der Innenstadtbereich und einige Knoten entlang dem Basisnetz sind nach wie vor an der Leistungsgrenze. Dies wirkt sich auch negativ auf die Zuverlässigkeit des Busverkehrs aus.
- Speziell stark belastet bleibt die Bahnhofszufahrt von und zum Maulbeerkreisel, die Zufahrten vom rechten Thunerseeufer via Hofstettenstrasse (inklusive Lauitor) und die Aarestrasse. Hinzu kommen weitere Knoten an der Leistungsgrenze, z.B. Allmend-/General-Wille-Strasse oder Thun-/Stornstrasse in Steffisburg. Hier sind weitergehende Verkehrsmanagementmassnahmen notwendig.
- In zahlreichen Strassenachsen städtischer Wohngebiete ist der Verkehrsfluss durch die Überlagerung von MIV, ÖV und Veloverkehr in den engen Strassenverhältnissen beeinträchtigt und teilweise ungenügend beruhigt. Hierzu sind weitere BGKs in der Stadt Thun geplant.
- Die verbesserte Erschliessung des rechten Thunerseeufers ist ein andauernder Prozess: Sofortmassnahmen aufgrund des Forumsprozesses sind umgesetzt und auf dem Abschnitt Oberhofen bis Lauitor sind durchgehende Velostreifen realisiert. Mit dem vorliegenden RGSK werden zusätzliche Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements, ÖV-Erschliessung sowie Velo (Panoramabrücke) eingereicht. Ob diese Massnahmen längerfristig genügen, muss ein ständiges Verkehrsmonitoring aufzeigen.
- Bezüglich Strassengestaltung in den Ortskernen der Agglomerationsgemeinden werden v.a. in Spiez im Rahmen der Dorfzentrumsentwicklung weitere Massnahmen notwendig sein.
- Neben den bisherigen Unfallschwerpunkten mit geplanten Massnahmen zeigen die neuesten Analysen zusätzliche USP, die zu sanieren sind (z.B. Hofstettenstrasse, Allmendstrasse oder im Bereich Zentrum Oberland). Auffallend ist zudem, dass einige neue USP auch in den Nachbargemeinden hinzugekommen sind, insbesondere in Heimberg, Allmendingen und Spiez.
- Der Parkraum soll in sämtlichen Agglomerationsgemeinden noch konsequenter bewirtschaftet werden. Die Ausdehnung des Thuner Parkleitsystem auf andere Gemeinden ist zu prüfen (z.B. Spiez, Steffisburg).

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

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

4.3.3 Velo- und Fussverkehr

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

- Das Netz der Stadt Thun sowie viele Ortsdurchfahrten der Agglomerationsgemeinden sind für den Veloverkehr zu wenig durchgängig und viele Radstreifen sind zu schmal. Es besteht der Bedarf nach einem dichten Velowegnetz, das die Gemeinden untereinander verbindet und in der Stadt Thun die Quartiere besser miteinander vernetzt. Dabei bedarf es sowohl Routen entlang der Hauptachsen wie auch abseits der MIV-belasteten Strecken. Im Rahmen des GVK Stadt Thun und des verdichteten Netzes im Zuge des «Masterplan zur Umsetzung der Veloinitiative», wurde der Handlungsbedarf im Velowegnetz systematisch aufgezeigt, eine angepasste Netzkonzeption geschaffen und die erforderlichen 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 Velobahnen wurden geprüft. Dabei stehen die zwei Korridore Thun – Heimberg (-Kiesen) sowie Thun – Uttigen (-Kiesen) im Vordergrund. Die Velohauptverbindung via Heimberg hat einen vergleichsweise guten Standard. Aber auch hier sind weitere Verbesserungen notwendig (z.B. Achse Selve – Schwäbis – Heimberg). Deutlich grösserer Handlungsbedarf besteht auf der Achse westlich der Aare, d.h. Thun-Uttigen (-Kiesen). Auf den anderen Achsen des regionalen Velowegnetzes sind Ausbauten zu einem Standard «Velobahnen» infolge enger Raumverhältnisse zurzeit nicht realistisch. Hier bleibt das Ziel, ein qualitativ hochstehendes Velowegnetz von «Velohauptverbindungen» fertigzustellen.
- Im Velowegnetz gibt es weitere Netzlücken oder Schwachstellen von regionaler Bedeutung: z.B. hinsichtlich diverser Veloverbindungen in den westlichen Gebieten von Thun, einer neuen Querverbindung zwischen Heimberg und Uttigen, einer Verbindung in Steffisburg-Glockental sowie zwischen Spiez und Faulensee.
- Neben den bereits bekannten, noch nicht sanierten Unfallschwerpunkten zeigen sich in den Agglomerationsgemeinden um Thun neue USP mit Velo- oder E-Bike-Beteiligung.
- Die Veloabstellplätze sind an ÖV-Haltepunkten vielerorts ausbaubar, insbesondere beim Bahnhof Thun besteht diesbezüglich grosser Handlungsbedarf.

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

4.3.4 Kombinierte Mobilität und Mobilitätsmanagement

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

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

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

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

5 Teilstrategien (behördenverbindlich)

5.1 Siedlung

Der Fokus wird in der Teilstrategie Siedlung im AP 5 stark auf die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen und die Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung gelegt. Die Erhöhung der Siedlungsqualität und eine siedlungsverträgliche Mobilität sind weitere wichtige Ziele.

Die Teilstrategien für die **Agglomeration** haben mehrheitlich auch für den **ländlichen Raum** Gültigkeit und wurden punktuell ergänzt.

Zentrumsgebiete stärken

Die Transformation der Entwicklungsschwerpunkte Thun Bahnhof und Thun Nord wird mit ersten Umsetzungen im A-Horizont angestossen. Die Konzentration von regional bedeutenden Sportnutzungen im Sport- und Freizeitcluster in Thun Süd wird fortgeführt. Die Entwicklung des Zentrums Spiez wird planerisch weiterentwickelt.

Die regionalen Zentren der 3. und 4. Stufe übernehmen die Rolle als Anbieter von zentralörtlichen Funktionen für die umliegenden Gemeinden im ländlichen Raum.

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

Siedlungsräume differenziert nach innen entwickeln

Die Siedlungsentwicklung wird konsequent nach innen gelenkt. Sie richtet sich nach der Zentralität, den städtebaulichen Strukturen und der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr.

Die Agglomeration bleibt mit ihrem Einzugsgebiet und den umliegenden Dörfern in einem engen funktionalen Bezug. Die Qualität und Identität der Dorfstrukturen werden gepflegt und weiterentwickelt.

Mittels der Konzentration der Siedlungsentwicklung und der Förderung der Innenentwicklung in Anlehnung an das RPG und den kantonalen Richtplan wird die Bevölkerungszahl in allen Teilregionen der Region TOW und somit auch im ländlichen Raum gehalten.

Siedlungsentwicklung auf geeignete Gebiete lenken und mit Verkehrsentwicklung abstimmen

Die Siedlungsentwicklung wird primär auf die regional bedeutenden Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie die Wohn- und Arbeitsschwerpunkte, punktuell auch auf geeignete Siedlungsergänzungen, im A- oder B-Horizont gelenkt. Die regionale Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung wird verstärkt.

In den Vorranggebieten Arbeiten und in den Arbeitsschwerpunkten sowie in den Schwerpunkten / Vorranggebieten Sport, Freizeit und Tourismus wird für die ansässigen (touristischen) Betriebe im ländlichen Raum ein möglichst grosser Entwicklungsspielraum gewährleistet, damit sie ihre Funktionen erfüllen können und die Arbeitsplätze in der Region gehalten werden.

Siedlungsverträgliche Mobilität fördern

Die Siedlungsverträglichkeit der Mobilität wird durch die vermehrte Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf den ÖV, Fuss- und Veloverkehr und durch konsequente Einforderung von Mobilitätskonzepten bei grösseren Arealentwicklungen gefördert.

Siedlungsqualität erhöhen

Die Siedlungsqualität wird durch Aufwertung des öffentlichen Raums und speziell bei grösseren Siedlungsentwicklungen durch den Einsatz qualitätssichernder Verfahren erhöht.

5.2 Landschaft

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

Die Teilstrategien für die **Agglomeration** haben auch für den **ländlichen Raum** Gültigkeit, wurden jedoch punktuell ergänzt und mit einer zusätzlichen Strategie für die Landwirtschaft ergänzt.

Natur- und Landschaftsräume sichern und gezielt weiterentwickeln

Gebiete 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 definiert. Die bestehenden Wald- und Landwirtschaftsflächen werden in ihrem Umfang erhalten. Der Übergang von Landwirtschaftsflächen zu Siedlungs- und Naherholungsgebieten wird landschaftsverträglich gestaltet.

Durch die sorgfältige räumliche Abstimmung der touristischen, land-, alp- und forstwirtschaftlichen und Freizeitbedürfnisse auf die ökologische und ästhetische Qualität der Landschaft wird die vielfältige Landschaft auch im ländlichen Raum der Region TOW als Kulturland, Lebens- und Naturraum erhalten und aufgewertet. Dabei spielt die Sicherung von Siedlungsrändern und Grüngürteln eine wichtige Rolle. Dadurch wird die Ablesbarkeit der Ortschaften von hoher Bedeutung und die Vernetzung der Landschaftsräume unterstützt.

Naherholung und Schutzinteressen abstimmen

Zur Abstimmung der verschiedenen Nutzungen mit den Schutzinteressen drängt sich entlang der Seeufer ein regionales Konzept auf. Die Aufwertung der Aare wird abschnittsweise realisiert und mit kommunalen Projekten wie weiteren Revitalisierungen (z.B. Zulg) oder der Siedlungsentwicklung (insb. ESP Thun Nord und Thun Bahnhof) abgestimmt. Für die Bereiche mit fehlendem Uferzugang in Spiez und Hilterfingen sind geeignete Uferwege zu realisieren bzw. zu planen. Die Entflechtung von Naherholung, Naturschutz und weiteren Nutzungen ist mittels Lenkungsmaßnahmen (Information, physische Trennung) zu verbessern.

Grünräume im Siedlungsgebiet aufwerten und vernetzen

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.

Landwirtschaftliche Kulturen und Produkte fördern

Die Region TOW zeichnet sich (abgesehen von der Agglomeration) durch eine kleinräumige, stark landwirtschaftlich ausgerichtete Kulturlandschaft aus, die sich auf die Verarbeitung und Veredelung von landwirtschaftlichen Produkten spezialisiert hat. Diese (land-)wirtschaftliche Entwicklung wird weiter gefördert. Unterstützend dabei wirken die beiden regionalen Naturpärke, die einerseits Kompetenzzentren für den naturnahen Tourismus und die Alp-/Landwirtschaft darstellen, andererseits auch die Vermarktung regionaler Produkte vorantreiben können.

5.3 Verkehr

Auch im Verkehr hat sich die Weiterentwicklung der Teilstrategien auf den Agglomerationsraum konzentriert. Für den ländlichen Raum des TOW wurden keine neuen Netzkonzepte erarbeitet. Der Handlungsbedarf ist punkto Netzanpassung und Netzhierarchien aber auch deutlich geringer. Die Teilstrategien im Verkehr orientieren sich zudem an der neu erarbeiteten Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern:

Exkurs: Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern

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 verfolgt eine auf alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen ausgerichtete Mobilitätspolitik. Zur Umsetzung dieser Ziele 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.

5.3.1 Öffentlicher Verkehr

Das ÖV-Konzept Thun 2035 (Metron 2018), das GVK Netzkonzept ÖV (INFRAS, 2018), die Vertiefungsstudie Innenstadt (Metron 2019) sowie die vertiefenden Planungen zur Verkehrsorganisation am ESP Bahnhof Thun (Konzeptplan 2023, Transitec 2025) sind wesentliche Grundlagen für die Weiterentwicklung des Stadt- und Regionalbusnetzes. Welche Angebote in periodischen Abständen ausgebaut werden, wird jeweils im Regionalen Angebotskonzept (RAK) definiert⁵. Das Angebotskonzept des im Entwurf vorliegenden neuen AK 2027-30 ist in Abbildung 19 dargestellt. Für den Schienenfern- und Regionalverkehr ist das strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) Taktgeber. Die wesentlichen Elemente der Teilstrategie ÖV in der **Agglomeration** sind die folgenden:

- Im Rahmen des Ausbaus Schritt AS 2035 wurde insbesondere der Ausbau des Fernverkehrs Richtung Wallis und Interlaken sowie des RE/Lötschberger beschlossen. Zwischen Bern und Spiez wird damit faktisch ein Viertelstundentakt eingeführt. In diesem Zusammenhang besteht auch die Zielsetzung der Region, einen stündlichen Fernverkehrshalt in Frutigen (wieder) einzuführen. Im Aaretal sind weitere Verdichtungen der S-Bahn geplant.
- Die Verkehrsdrehscheiben in der Agglomeration Thun können in verschiedene Gruppen unterteilt werden (siehe nachfolgenden Exkurs VDS): Bahnhof Thun als VDS Kategorie III gemäss kantonalem Merkblatt («Zentrale Drehscheibe weitere Agglomeration»), Bahnhöfe Thun-Nord, Steffisburg und Spiez als VDS Kategorie IV («Drehscheibe eines regionalen Knotens»), weitere S-Bahnhaltestellen (i.d.R. Kategorie «MIV-Bündelung Drehscheibe I») sowie die im AP-Zukunftsbild definierten Bus-Bus-Drehscheiben als wichtige Kreuzungspunkte im Agglomerationskerngebiet.
- Die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun stösst zunehmend an seine Kapazitätsgrenzen, die Zuverlässigkeit des strassengebundenen ÖV und die Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr sind zu verbessern. Es wird eine Neuorganisation der Buskanten auf der nördlichen und neu auch auf der Südseite des Bahnhofs verfolgt. Dieses Zielkonzept wurde anlässlich und im Nachgang zum Charette-Verfahren vertieft und ein etappiertes Massnahmenpaket ist Bestandteil des vorliegenden RGSK 2025.
- Die S-Bahnhaltestelle Thun Nord (STEP AS 2035) wird realisiert und optimal an die MIV-, Bus-, Fuss- und Velowegenetze angeschlossen. Das Haltestellenumfeld wird optimal in die Entwicklung des ESP eingebettet. Die Zugänge für Fuss- und Veloverkehr sind attraktiv und sicher und die Aufenthaltsqualität im Bahnhofsumfeld ist hoch.
- Die Bustangente Thun Süd/West - ESP Thun Nord - Steffisburg via S-Bahnhaltestelle Thun Nord wird realisiert und an den ESP Thun Nord angeschlossen (in einem ersten Schritt als Versuchsbetrieb).
- 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

⁵ Mit dem RRB (Nr. 1388/2020) vom 2.12.2020 zum ÖV-Angebotskonzept 2022-25 wurden die Taktverdichtungen der Linien 6 und 21 sowie die Neuorganisation der Buslinien im Bahnhof Thun auf später verschoben. Eingeführt wurde das neue Buskonzept im Raum Spiez sowie diverse Abendkurse im regionalen Busangebot. Die Einführung der neuen Bustangente als Versuchsbetrieb wird auf das Fahrplanjahr 2025/26 eingeführt.

Massnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit sind im Rahmen des Verkehrsmanagement vorgesehen. Zur besseren ÖV-Erschliessung des rechten Thunerseeufers soll die Hangbuslinie deutlich aufgewertet werden (Taktverdichtung und direktere Linienführung). Auf der Linie 6 soll ebenfalls ein 10-Minuten-Takt eingeführt werden. Dazu ist die Linienführung zu überprüfen und ggf. anzupassen.

- Die ÖV-Feinerschliessung zwischen Spiez und Interlaken wurde per Ende 2020 von Bahn auf Busse umgestellt. In der Folge wurden weitere Anpassungen im Busangebot rund um Spiez umgesetzt.

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.

Im **ländlichen Raum** wurden die bereits im RGSK II aufgeführten diversen Perronanpassungen, Kreuzungsstellen und Doppelspurausbauten im Rahmen der entsprechenden Leistungsvereinbarungen von BLS und SBB mehrheitlich umgesetzt. Betroffen waren vor allem das Gürbetal sowie das Simmental. Offen sind u.a. noch die Anpassungen am Bahnhof Därstetten (geplant für 2025-2026) und die Perronverlängerungen am Bahnhof Seftigen.

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

Im Regionalverkehr wird die bewährte Strategie des punktuellen Angebotsausbaus (z.B. Taktverdichtungen in den Spitzenstunden, Ausbau Abendangebot und teilweise am Wochenende) in den kommenden Angebotskonzepten fortgeführt. Mittelfristig werden für das Kander- und das Simmental aber auch Verdichtungen des Regio zwischen Spiez und Frutigen sowie des RE zwischen Spiez und Zweisimmen (u.a. integraler Stundentakt auf beiden Linien, RE-Halt Därstetten) gefordert.

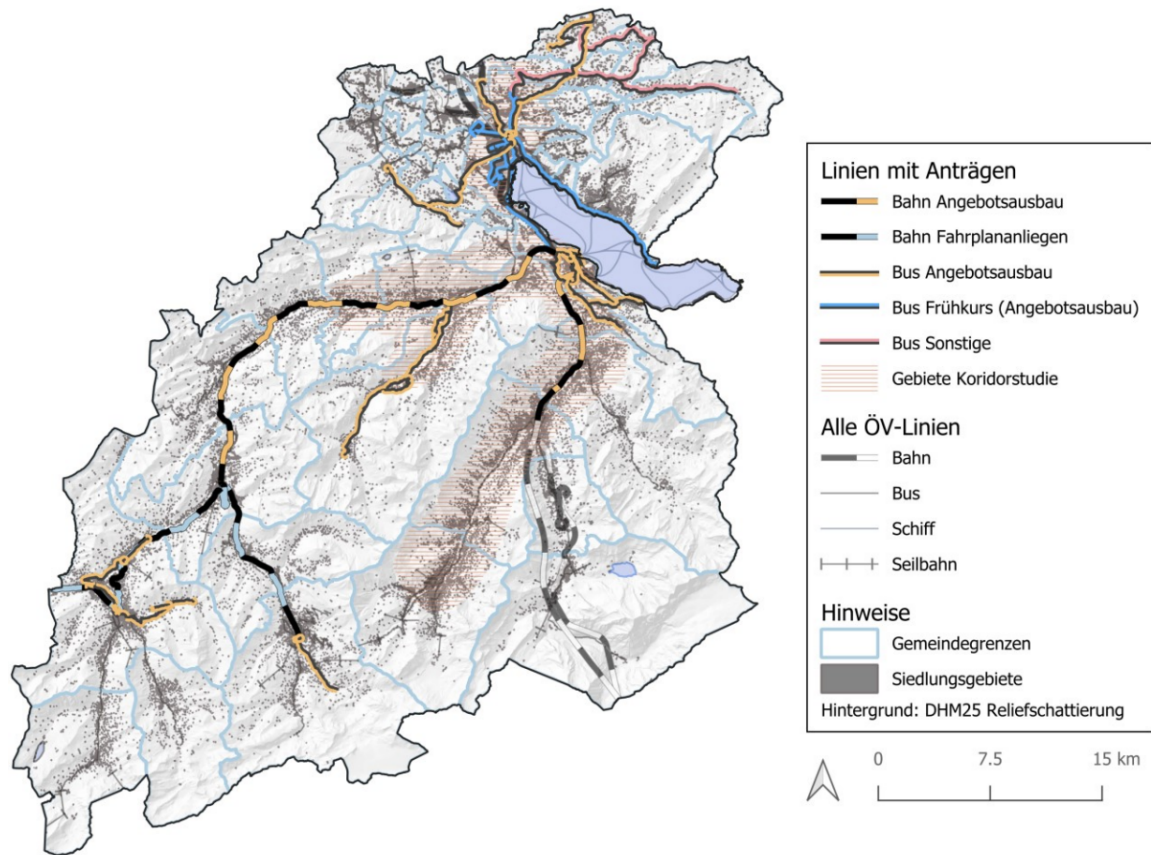


Abbildung 19 Überblick beantragter Angebotsausbauten gemäss regionalem Angebotskonzept 2027-30 (Quelle: RVK5 2024).

5.3.2 Motorisierter Individualverkehr

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

- Möglichst grosse Lenkung des Strassenverkehrs auf das Basisnetz und die Entlastung der untergeordneten (zumeist wohnorientierten) Strassennetze. Dies erfolgt weitgehend über Massnahmen des Verkehrsmanagement (ÖV priorisieren, MIV lenken und dosieren). Um das bestehende Netz effizienter zu nutzen, wurde das regionale Verkehrsmanagementkonzept vollständig überarbeitet und etappiert Massnahmenpakete nach bereits fürs vorliegende RGSK abgeleitet (siehe Übersicht in Kapitel 6.4.2).
- Der Innenstadtbereich soll vom Transitverkehr möglichst ferngehalten werden. Die beiden Innenstadtquerungen bleiben nur im Einbahnregime möglich (zentraler Baustein des Bypass Thun Nord). Zumindest auf der Achse Frutigenstrasse – Freienhofgasse – Hofstettenstrasse ist es aber nicht möglich, den grossräumigen Verkehr von der Innenstadt fernzuhalten. Hier geht es mit dem VM der Region Thun darum, nur so viel Verkehr pro Zeiteinheit durch die Innenstadt zu führen, wie auf der Achse abgewickelt werden kann.
- Auf den Einfallsachsen wird der ÖV priorisiert, um den Betrieb ohne wesentliche Zeitverluste sicherzustellen (Busspuren oder Dosierung des MIV). Ausserdem wird der Verkehrsfluss aufrechterhalten, um Rückstaus und grössere Reisezeitverluste zu verhindern. Daraus ergeben sich auf wichtigen Knoten der Einfallsachsen und der tangentialen Strassenverbindungen Fahrbeziehungen, die priorisiert und solche, die dosiert werden müssen.

- 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.
- Das Parkraummanagement in der Stadt Thun wird weitergeführt bzw. schrittweise ausgebaut. Eine Ausdehnung der Parkleitsysteme auf die übrigen Agglomerationsgemeinden soll geprüft werden.
- Netzergänzungen sind kurzfristig nicht zwingend: Die früher vorgesehene Spange Lüssli hat an Priorität verloren, weil die Siedlungsentwicklung sich gemäss Ortsplanungsrevision in den nächsten Jahren auf andere Gebiete konzentriert. Hinsichtlich langfristiger Erschliessung des rechten Thunerseeufers (siehe nachfolgenden Exkurs) kommt die weiter oben erwähnte Verkehrsstudie 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 (Hübelitunnel, Aarequerung Süd) als Langfristoption planerisch vertieft werden sollen, wird bis zum nächsten RGSK geprüft.

Exkurs: Längerfristige Erschliessung rechtes Thunerseeufer

Die Verkehrssituation am rechten Thunerseeufer und in der Thuner Innenstadt beschäftigt Planung, Politik und Bevölkerung seit geraumer Zeit. Im Zusammenhang mit dem Bypass Thun-Nord wurden zahlreiche flankierende Massnahmen umgesetzt (MP3+4 des RGSK der 1. Generation). 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 langfristig orientierter Lösungsansätze zu untersuchen (INFRAS et al. 2023). Nach einer Grobbeurteilung verschiedenster Varianten 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. 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 RGSK integriert. Da bezüglich der Entlastungswirkung der Gesamtverkehrsvariante Zweifel bestehen, empfiehlt der Ausschuss überdies, neben dem ständigen Verkehrsmonitoring die beiden Tunnelvarianten planerisch zu vertiefen, so dass im nächsten Agglomerationsprogramm ein definitiver Entscheid gefällt werden kann, ob bzw. welche der zwei Tunnelvarianten weiterverfolgt werden. Zu diesem Vorgehen fand auch bereits ein Austausch zwischen Kantons-/Gemeindevertretern sowie dem Bund (ARE) statt.

Im ländlichen Raum verfügen das Kandertal, das Simmental und das Saanenland grundsätzlich über gute Strasseninfrastrukturen. Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung ist in diesen Gebieten nicht mit neuen Engpässen bei den Strasseninfrastrukturen zu rechnen. In Zukunft stehen nicht Ausbauten im Vordergrund, sondern der Substanzerhalt. In den Hügel- und Voralpengebieten ist dieser sehr aufwändig und darf trotz des heute guten Zustandes der Infrastruktur nicht vernachlässigt werden. Zudem erhöhen klimabedingte Risiken die Kosten des Unterhalts. Weiter zu verbessern sind verschiedene Ortsdurchfahrten (Neugestaltung, Sanierungen, Entschärfung von Unfallschwerpunkten oder Sanierung von Niveauübergängen, sichere Velo- und Fussverkehrsführungen). Die Massnahmen im vorliegenden RGSK befinden sich vor allem im Simmental. In Erlenbach ist weiterhin eine Ortsumfahrung geplant. Das Projekt ist Bestandteil im kantonalen Strassennetzplan 2022-2037 (siehe Abbildung 20) als strategisches Projekt.

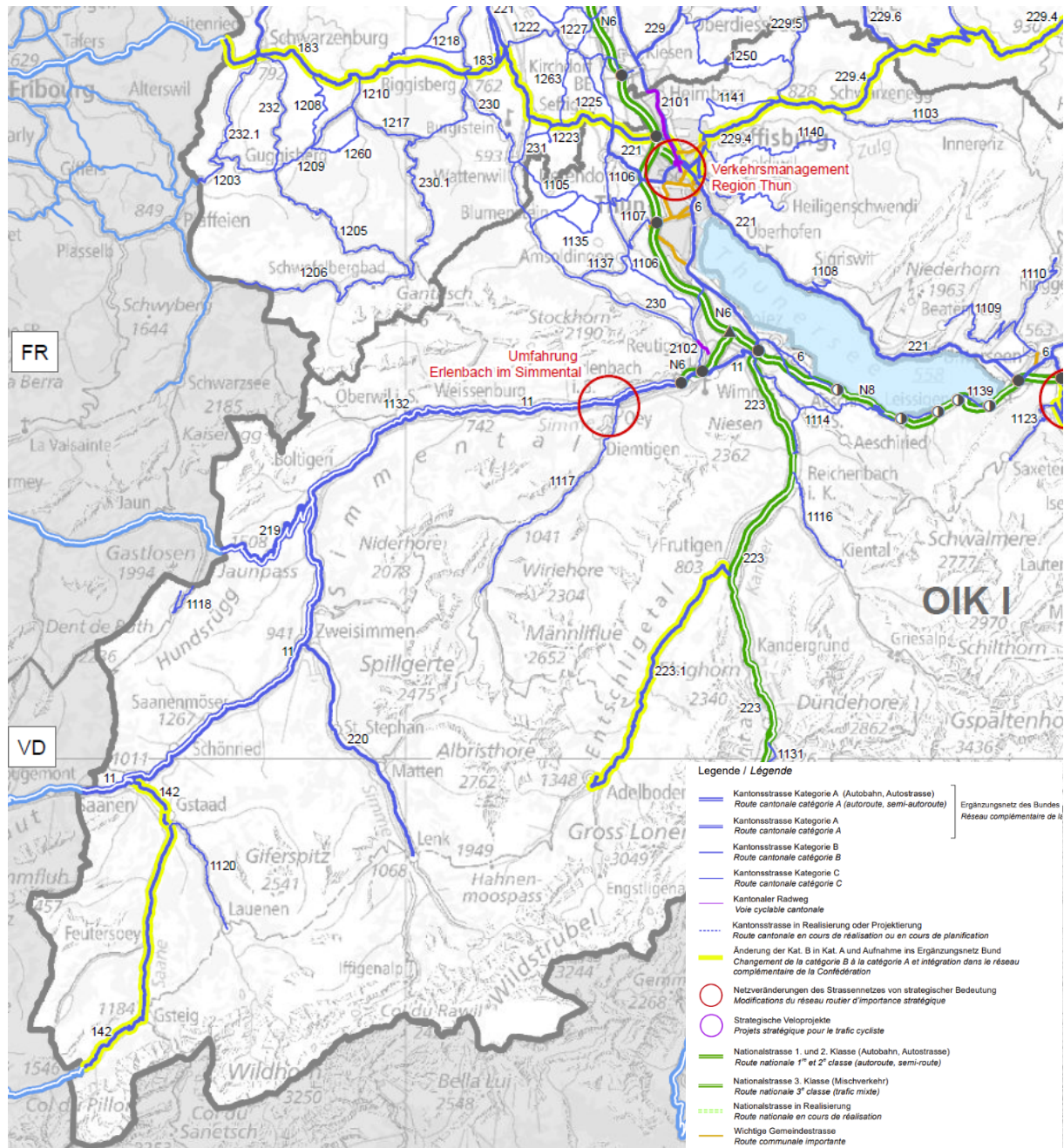


Abbildung 20: Kantonaler Strassennetzplan 2022 – 2037: Zielbild Kantonsstrassennetz inkl. strategische Veränderungen; Quelle: TBA Kanton Bern.

5.3.3 Velo- und Fussverkehr

Ziel im Veloverkehr ist eine Trendumkehr zu erreichen, indem die guten topografischen und räumlichen Voraussetzungen im **Agglomerationsraum** Thun genutzt werden, um den Veloverkehrsanteil deutlich zu erhöhen. Die Teilstrategie Velo basiert auf drei Netzkonzepten von Stadt Thun (Haupttroutennetz GVK), Region (Regionales Alltagsnetz) sowie Kanton (Sachplan Veloverkehr). Neu hinzu kommen im RGSK 2025 die Planungsstudie Velohauptroute Münsingen-Thun sowie die (noch laufenden) Planungen zur Umsetzung der im Herbst 2024 in Kraft gesetzten «Veloinitiative» der Stadt Thun. Die Elemente der Teilstrategien Velo- und Fussverkehr auf Stufe Agglomeration sind:

- Das regionale Velohauptverbindungsnetz für den Alltagsverkehr verbindet alle wichtigen Ziele der Agglomeration Thun, die ein entsprechendes Potenzial an Velofahrenden aufweisen und in der Regel nicht weiter als 5 km voneinander entfernt sind. Die Infrastruktur für den Veloverkehr muss für alle Zielgruppen sicher, direkt und komfortabel ausgestaltet sein. Schulwege bedürfen besonderer Aufmerksamkeit bezüglich Sicherheit und Qualität.

- Seit dem 1. Oktober 2024 ist in der **Stadt Thun** die Velo-Initiative in Kraft getreten. Diese verlangt, dass die Stadt innerhalb von zehn Jahren ein mindestens 25 Kilometer langes Velohaupttroutennetz realisiert, abgestimmt auf das Teilkonzept Velo gemäss Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun. Vor diesem Hintergrund wurden fürs vorliegende RGSK die FVV-Pauschalpakete im städtischen Gebiet im A- und B-Horizon neu geschnürt und die Teilmassnahmen nach Quartieren unterteilt. Es hat sich gezeigt, dass eine qualitative Verbesserung oft bereits innerhalb des bestehenden Strassenraumes und mit geringer baulicher Eingriffsstärke möglich ist. Dies beispielsweise durch die Umsetzung von «Fahrradstrassen» oder durch eine Neuaufteilung der Strasse mit breiteren Velostreifen. In einigen Fällen werden grössere bauliche Eingriffe anvisiert, z.B. neue Radwege oder Verbreiterung des Strassenquerschnittes.
- Die regionalen Korridore für «Velobahnen» (neue Begrifflichkeit des kantonalen Sachplan Velo; ehemals «Velovorrangrouten») bilden die wichtigsten regionalen Verbindungen ab und weisen in Bezug auf die Veloinfrastruktur die höchsten Qualitätsansprüche auf. Vorerst werden in der Agglomeration Thun nur die beiden Korridore Richtung Münsingen (siehe Abbildung 21) weiterverfolgt. Konfliktfreies Überholen innerhalb der Veloinfrastruktur, eine separierte Führung (möglichst getrennt vom MIV oder breite Radstreifen von mind. 2.6 m) und ein hoher Fahrfluss (selten anhalten z.B. durch Vortrittsregelung oder velofreundliche LSA) sind die wesentlichen Merkmale.
- Das Angebot von Veloabstellplätzen an den wichtigen ÖV-Haltepunkten ist in Einklang mit dem starken ÖV-Wachstumsprognosen bedarfsgerecht weiter auszubauen.
- Ein weiteres zentrales Element der Teilstrategien Velo- und Fussverkehr ist die Sanierung von Unfallschwerpunkten (USP). Neben bereits sanierten gibt es auch neue USP mit Fussgänger-, Velo- und E-Bike-Beteiligung, insbesondere im innenstädtischen Bereich von Thun.
- Die Teilstrategie Fussverkehr fokussiert auf die regional bedeutenden Netzlücken, die insbesondere auch die Zugänglichkeit der Erholungsgebiete betreffen. Netzlücken sollen etwa im Glockental/Steffisburg sowie im Westen von Thun (Lüssli, Neufeld) geschlossen werden.
- Grosse Bedeutung für die Agglomeration haben dabei auch Uferwege, die aufgewertet und Lücken zu schliessen sind, etwa in Thun, Hünibach sowie Spiez.
- Vor allem in den Agglomerationsgemeinden ausserhalb der Stadt Thun gilt es, wo noch nicht umgesetzt, Verkehrsberuhigungen in wohnorientierten Quartieren einzuführen (v.a. Uetendorf, Uttigen, Teile von Steffisburg, Thierachern und Allmendingen). Die Massnahmen sind ortsangepasst zu entwickeln und können Tempo 30, Begegnungszonen oder andere Massnahmen beinhalten.
- In der Stadt Thun hat das Gesamtverkehrskonzept neben den im Fussverkehr zu verbessernden Verbindungen auch aufzuwertende publikumsintensiven Räume aufgezeigt. Hier sind vor allem Verbindungen im Umfeld des ESP Thun Nord, zwischen Thun und Allmendingen, die Schadauquerung sowie das Entwicklungsgebiet Lachen und dessen Verbindungen zu den westlichen Thuner Quartieren zu nennen. Im Jahr 2025 werden die Arbeiten zum kommunalen Richtplan Fussverkehr gestartet.

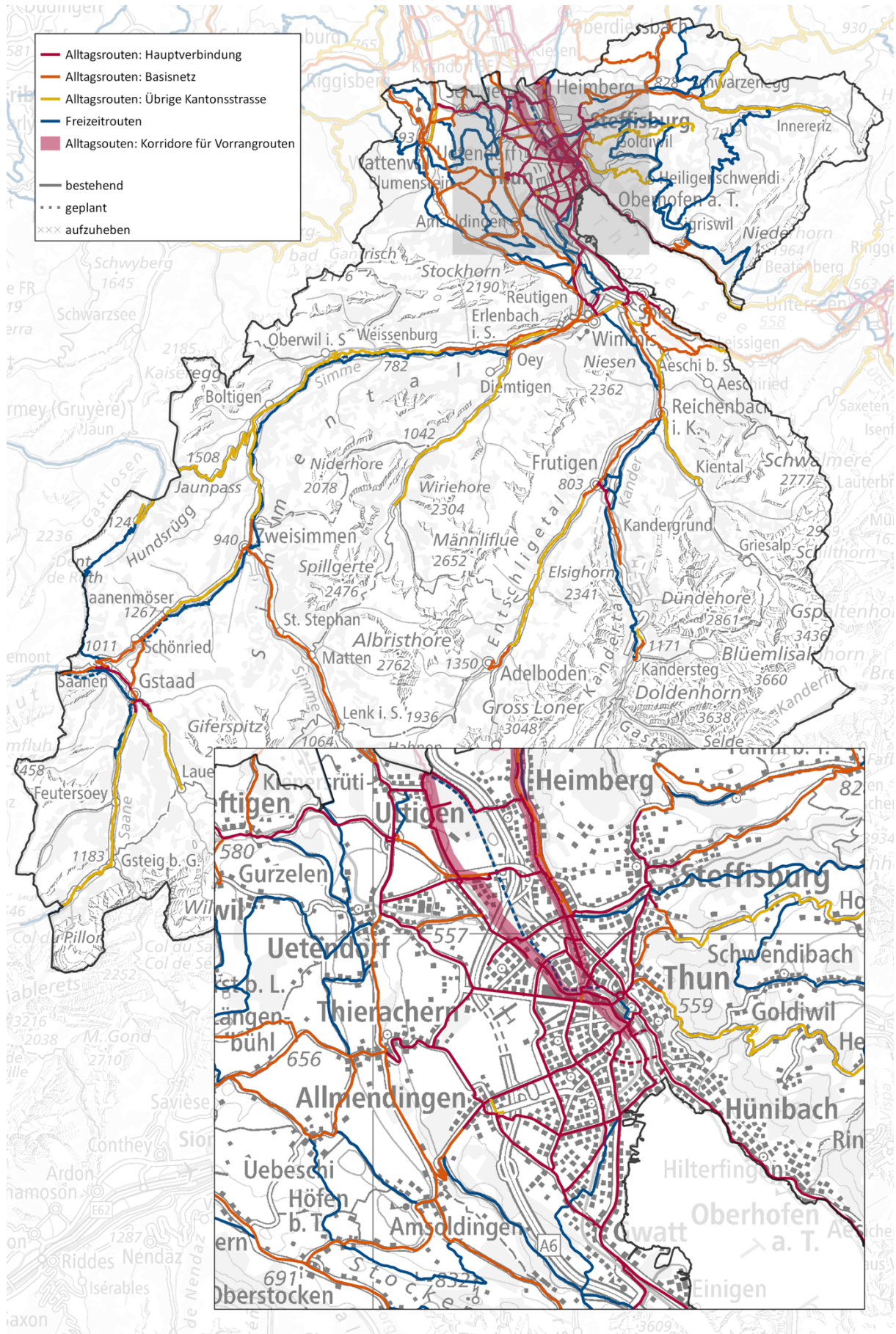


Abbildung 21: Kantonaler Sachplan Veloverkehr (mit Ergänzungen der Teilstrategie Veloverkehr vom AP5); Quelle: TBA Kanton Bern.

6 Massnahmen

Für die Massnahmenblätter der RGSK 2025 und das AP 5 stehen neue Vorlagen zur Verfügung. Die 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.
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 11: Das Zusammenspiel Massnahmenband RGSK 2025 und AP 5. Generation

6.1 Umsetzungsstand Massnahmen frühere Generationen

Im Rahmen eines Umsetzungscontrollings wurden die Umsetzungsstände der AP-Massnahmen systematisch überprüft. Ein zusätzliches Controlling auf RGSK-Stufe wurde als nicht sinnvoll erachtet. Die Umsetzungsstände zu den AP-Massnahmen sind im AP-Bericht ersichtlich.

Die Übersicht (Liste und kartografische Verortung) der nicht umgesetzten infrastrukturellen AP-Massnahmen ist dem RGSK Massnahmenband zu entnehmen.

6.2 Lesehilfe Massnahmenliste

Definition der Koordinationsstände KS bei den RGSK-Massnahmen:

Vororientierung VO: Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern.

Zwischenergebnis ZE: Diese Kategorie zeigt an, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits Ergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte transparent offengelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung.

Festsetzung FS: Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe.

Kennzeichnung Massnahmen Agglomerationsprogramm V+S 5. Generation:

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

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

6.3 Massnahmen Siedlung und Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus

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

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

Die folgende Liste zeigt alle Massnahmen im Bereich Siedlung, Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus des RGSK 2025. Die Massnahmen des Agglomerationsteils sind eingefärbt. Neue, zusammengefügte oder einer anderen Kategorie zugewiesene Massnahmen sind mit einer roten Bemerkung versehen.

Tabelle 14: Massnahmenliste Siedlung, Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus

RGSK-Nr.	ARE-Code ⁶	Massnahmenblatt	Teilmassnahme / Gebiet	Lead	KS	UH
Massnahmen Siedlung						
TOW.S-UV.01	-	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (AP 5)		Gemeinden		D
TOW.S-UV.01.02	0942.4.058		Heimberg, Gesamtentwicklung Bahnhof		FS	1
TOW.S-UV.01.04	0942.4.060		Steffisburg, Schwäbis-Cremo		ZE	1
TOW.S-UV.01.08	0942.4.064		Thun, ESP Thun Nord		FS	1
TOW.S-UV.01.09	0942.4.065		Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof		FS	1
TOW.S-UV.01.17	0942.4.073		Spiez, Entwicklung Zentrum Spiez		ZE	3
TOW.S-UV.01.20	-		Thun, ESP Bahnhof Thun <i>(Zusammenfassung Rosenau-Scherzligen und Aarefeld Nord)</i>		FS	2
TOW.S-UV.02		Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (RGSK 2025)		Gemeinden		D
TOW.S-UV.02.01			Frutigen, Bahnhof		FS	D
TOW.S-UV.02.02			Frutigen, Güterbahnhof		ZE	D
TOW.S-UV.02.03			Lenk, Bahnhof		FS	D
TOW.S-UV.02.04			Lenk, Bärenmatte		ZE	D
TOW.S-UV.02.06			Reichenbach im Kandertal, Flugplatz		VO	D
TOW.S-UV.02.07			St. Stephan, Flugplatz		FS	D
TOW.S-UV.02.12			Zweisimmen, Spitalareal		VO	D
TOW.S-UV.02.13			Zweisimmen, Militärareal		VO	D
TOW.S-UV.02.14			Blankenburg Boltigen, Bahnhof / Kaserne <i>neu UV statt VA</i>		VO	D

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

TOW.S-UV.02.15		Seftigen, Ortskern	ZE	2
TOW.S-UV.02.16		Steffisburg, VBS-Areal	ZE	3
TOW.S-UV.02.17		Steffisburg, Stockhorn-/Bernstrasse	ZE	3
TOW.S-UV.02.18		Steffisburg, Pfrundmatte	FS	1
TOW.S-UV.02.19		Thun, Gwattstrasse	ZE	3
TOW.S-UV.02.20		Thun, Hoffmatte	ZE	1
TOW.S-UV.02.21		Thun, Schönau	VO	3
TOW.S-UV.02.22		Thun, Freistatt	FS	1
TOW.S-UV.02.23		Thun, Aarestrasse	ZE	3
TOW.S-UV.02.24		Thun, STI-Areal <i>NEU</i>	VO	3
TOW.S-UV.02.25		Thun, Hohmadstrasse BWG <i>NEU</i>	ZE	3
TOW.S-UV.02.27		Zweisimmen, Zukunft Einstiegsportal Zweisimmen ZEZ 2032 <i>NEU</i>	ZE	3
			FS	D
TOW.S-SW.01		Regionale Wohnschwerpunkte (AP 5)	Gemeinden	D
TOW.S-SW.01.01	0942.4.077	Steffisburg, Hodelmatte / Au	FS	1
TOW.S-SW.01.02	0942.4.078	Thun, Bläuerstrasse <i>(ehem. Bostudenzelg)</i>	FS	1
TOW.S-SW.02		Regionale Wohnschwerpunkte (RGSK 2025)	Gemeinden	D
TOW.S-SW.02.04		Thun, Rösslimatte	FS	2
TOW.S-SW.02.05		Spiez, Simmentalstrasse (Uechli)	FS	3
TOW.S-SW.02.06		Spiez, Bühl Nord	ZE	3
TOW.S-SW.02.07		Spiez, Roggern <i>NEU</i>	ZE	2
TOW.S-SA.01		Regionale Arbeitsschwerpunkte (AP 5)	Gemeinden	D
TOW.S-SA.01.03	(0942.4.085)	Steffisburg, Aarefeld (ESP Bahnhof Steffisburg) <i>Neu aufgeteilt</i>	FS	1
TOW.S-SA.01.0	(0942.4.085)	Steffisburg, Glättimüli (ESP Bahnhof Steffisburg) <i>Neu aufgeteilt</i>	FS	2
TOW.S-SA.02		Regionale Arbeitsschwerpunkte (RGSK 2025)	Gemeinden	D
TOW.S-SA.02.07		Frutigen, Unters Widi Ost	FS	D
TOW.S-SA.02.08		Frutigen, Wengmatti I	ZE	D
TOW.S-SA.02.10		Zweisimmen, Grosse matte	FS	D
TOW.S-SA.02.11		Spiez, Lattigen / Au	FS	D
TOW.S-SA.02.12		Spiez, Angolder	FS	1
TOW.S-SA.02.13		Thun, Schoren / Gwattmösli	FS	1
TOW.S-SA.02.14		Thun, Mittlere Strasse / Rütlistrasse / Industriestrasse	FS	2
TOW.S-SÜ.02		Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz	Gemeinden	D
TOW.S-SÜ.02.01		Adelboden, Neuweg Paradiesli	ZE	D
TOW.S-SÜ.02.02		Frutigen, Wengimatti	ZE	D
TOW.S-SÜ.02.03		Frutigen, Im Grund	FS	D
TOW.S-SÜ.02.04		Frutigen, Zrydsbrügg	FS	D
TOW.S-SÜ.02.05		Kandergrund, Underem Büel	FS	D
TOW.S-SÜ.02.06		Reichenbach im Kandertal, Sägerei Bettschen	VO	D
TOW.S-VW.01		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (AP 5)	Gemeinden	D
TOW.S-VW.01.08	0942.4.096	Thun, Siegenthalergut	FS	1
TOW.S-VW.02		Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (RGSK 2025)	Gemeinden	
TOW.S-VW.02.03		Seftigen, Breitmoos	FS	3
TOW.S-VW.02.04		Steffisburg, Bruchegg	ZE	3
TOW.S-VW.02.05		Steffisburg, Oberdorf-Gumm	ZE	3

TOW.S-VW.02.06		Steffisburg, Erlen		ZE	3
TOW.S-VW.02.07		Steffisburg, Thunstrasse-Glockenthal		FS	3
TOW.S-VW.02.09		Steffisburg, Bahnhofstrasse		FS	3
TOW.S-VW.02.10		Uetendorf, Ischlag		FS	1
TOW.S-VA.02	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (RGSK 2025)		Gemeinden		D
TOW.S-VA.02.01		Seftigen/ Burgistein, Pfandersmatt (Teilbereich Festsetzung)		FS	D
TOW.S-VA.02.02		Därstetten, Gewerbezentrum		FS	D
TOW.S-VA.02.03		Diemtigen, Burgholz / Asmatti (Teilbereich Festsetzung)		FS	D
TOW.S-VA.02.06		Wimmis, Eyfeld		ZE	D
TOW.S-VA.02.15		Wimmis, Chrümig		FS	D
TOW.S-VA.02.17		Frutigen, Unteres Widi West		FS	D
TOW.S-VA.02.18		Frutigen, Wengimatti II (West)		FS	D
TOW.S-VA.02.19		Heimberg, Heimberg Süd		ZE	3
TOW.S-VA.02.20		Steffisburg, Bernstrasse		FS	2
TOW.S-VA.02.21		Thun, Weststrasse Süd		FS	2
TOW.S-VA.02.22		Boltigen, Brüggmatte <i>NEU</i>		VO	D
TOW.S-VA.02.23		Seftigen/Burgistein, Pfandersmatt (Teilbereiche Zwischenergebnis) <i>NEU</i>		ZE	D
TOW.S-VA.02.24		Diemtigen, Burgholz Asmatti (Teilbereich Vororientierung) <i>NEU</i>		VO	3
TOW.S-VIV.01	Verkehr-intensive Vorhaben (ViV)		Gemeinden		D
TOW.S-Bgm.01	Wichtige Siedlungsbegrenzungen mit Interessenabwägung <i>neu separates Massnahmenblatt</i>		Gemeinden	FS	D
TOW.S-Bgo.01	Wichtige Siedlungsbegrenzungen ohne Interessenabwägung (ERT) <i>neu separates Massnahmenblatt</i>		Gemeinden	FS	D
TOW.S-Bgo.02	Wichtige Siedlungsbegrenzungen ohne Interessenabwägung (KA und OS-SA) <i>neu separates Massnahmenblatt</i>		Gemeinden	ZE	D
TOW.S-Ü.01	Koordination der Siedlungsentwicklung: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen		Region ERT	FS	D
TOW.S-Ü.02	Koordination der Siedlungsentwicklung: Umsetzung Regionaler Arbeitszonenpool		Region ERT	FS	D
TOW.S-Ü.03	Koordination der Siedlungsentwicklung: Überkommunale Kompensation Fruchtfolgeflächen (FFF)		Region ERT	VO	D
TOW.S-Ü.04	Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren		Regionen	FS	D
Massnahmen Landschaft					
TOW.L-Schu.1	Vorranggebiete Natur und Landschaft (Agglomeration)		Gemeinden	FS	D

TOW.L.Schu/ Scho.2		Vorranggebiete Natur und Landschaft (ländlicher Raum)	Gemeinden	FS	D
TOW.L-Tg.01		Siedlungstrenngürtel (ERT) <i>neu separates Massnahmen- blatt</i>	Gemeinden	FS	D
TOW.L-Tg.02		Siedlungstrenngürtel (OS-SA, KA) <i>neu separates Massnahmen- blatt</i>	Gemeinden	ZE	D
TOW.L-Ü.03		Geotop Faulenseemoos	Gemeinde	FS	D
TOW.L-Ü.04		Regionale Naturpärke und U- NESCO Welterbe SAJA	Regionen	FS	D
TOW.L-Ü.05	-	Konzeptionelle Massnahme: Freiraumkonzept Agglomera- tion Thun <i>NEU</i>	ERT	FS	1
TOW.L-Ü.06	-	Freiräume und Pärke <i>NEU</i>	Gemeinden		D
TOW.L-Ü.06.01	-	Thun, Park Siegenthalergut <i>NEU</i>		FS	1
TOW.L-Ü.06.02	-	Thun, Park B5 <i>NEU</i>		FS	2
TOW.L-Ü.06.03	-	Thun, Park Bläuerstrasse <i>NEU</i>		FS	2
TOW.L-Ü.06.04	-	Heimberg, Park Louelipark <i>NEU</i>		FS	1
TOW.L-Ü.07	-	See- und Flussufer <i>NEU</i>	Gemeinden		D
TOW.L-Ü.07.01	-	Thun, Pfaffenbühl <i>NEU</i>		VO	2
TOW.L-Ü.07.02	-	Steffisburg/Heimberg, Aareufer Zu- lgmündung / Längsvernetzung Zulg <i>NEU</i>		ZE	1
TOW.L-Ü.07.03	-	Thun, Aareufer Thun Nord <i>NEU</i>		ZE	2
TOW.L-Ü.07.04	-	Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aare- ufer Kleist-Inseli <i>NEU</i>		ZE	1
TOW.L-Ü.08	-	Siedlungsnaher Erholungsge- biete <i>NEU</i>	Gemeinden		D
TOW.L-Ü.08.01	-	Thun, Buchholz-Pfandern <i>NEU</i>		ZE	2
TOW.L-Ü.08.02	-	Steffisburg, Landschaftspark „Au“ <i>NEU</i>		ZE	3
TOW.L-Ü.09	-	Konzeptionelle Massnahme: Kleinstrukturen und Trit- steine <i>NEU</i>	Gemeinden		D
Massnahmen Tourismus, Sport und Freizeit					
TOW.T-S.01	-	Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (AP 5)	Gemeinden		D
TOW.T-S.01.04	-	Thun, Lachen <i>Verschoben</i>		VO	A
TOW.T-S.01.06	-	Thun, Sport- und Freizeitcluster <i>NEU</i>		FS	A
TOW.T-S.02		Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (RGSK 2025)	Gemeinden		D
TOW.T-S.02.01		Adelboden, Nevada und Schuler- Areal		VO	D
TOW.T-S.02.03		Kandersteg, Schanzenareal / Be- triebsgebäude		FS	D
TOW.T-S.02.05		Lenk, Tennis- und Eisbahncenter (TEC)		FS	D
TOW.T-S.02.06		Lenk, Kurs- und Sportzentrum KUSPO		FS	D
TOW.T-S.02.08		Lenk, Ferienresort Hohliebi		FS	D
TOW.T-S.02.09		Lenk, Ferienresort Rothenbach (ZPP)		FS	D
TOW.T-S.02.11		Saanen, Tribüne und Arealnutzung Tennis (Gstaad)		FS	D
TOW.T-S.02.12		Saanen, Skifuture Rübeldorf		FS	D

TOW.T-S.02.13		Saanen, Sportzentrum Areal (Gstaad)		FS	D
TOW.T-S.02.19		St. Stephan, Sagiareal		VO	D
TOW.T-S.02.22		Zweismmen, Hotelprojekt		ZE	D
		Geselmatte			
TOW.T-S.02.23		Spiez, Spiezer Bucht		VO	3
TOW.T-S.02.24		Heimberg, Sportzentrum Heimberg CIS		VO	3
TOW.T-S.02.25		Oberhofen am Thunersee, Wichterheer-Gut		VO	D
TOW.T-S.02.26		Saanen, Flugplatz und Polofeld		FS	D
		<i>Zusammenfassung Flugplatz und Polofeld</i>			
TOW.T-S.02.27		Saanenmöser, Aellenmatte <i>NEU</i>		ZE	D
TOW.T-V.01	Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus (AP 5)	Thun, Erweiterung Sport- und Freizeitcluster Thun Süd (<i>ehem. Weststrasse Nord</i>)		FS	1
TOW.T-V.02	Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus (ländlicher Raum)		Gemeinden		D
TOW.T-V.02.01		Wattenwil, Sportstätte Ey		ZE	D
TOW.T-V.02.03		Saanen, Institut Le Rosey		ZE	D
TOW.T-V.02.05		Saanen, Uf de Chessle		FS	D
		(Saanenmöser)			
TOW.T-V.02.06		Boltigen, altes Kohlebergwerk <i>NEU</i>		FS	D
TOW.T-Ü.01	Erholungsgebiete (Agglomeration)		Region	ZE	D
TOW.T-Ü.02	Erholungsgebiete und überregionale Ausflugsziele (ländlicher Raum)		Region		D
TOW.T-Ü.03	Ausgangspunkte der Erholung		Region ERT	ZE	D

6.3.2 Erläuterungen zu Massnahmen Siedlung

S-UV.01 Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (AP)

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

- Die seit der letzten Generation realisierten Gebiete wurden entfernt.
- Zudem wurden die Gebiete Rosenau-Scherzligen und Aarefeld Thun zum Gebiet **ESP Bahnhof Thun** zusammengefügt und der Perimeter auf das gesamte ESP-Gebiet ausgeweitet.

S-UV.02 Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete (RGSK)

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

fen dann eine mögliche Aufwertung und Verdichtung unter Berücksichtigung der bestehenden Siedlungs- und Freiraumqualität.

- Die seit der letzten Generation umgesetzten oder nicht mehr für eine Umstrukturierung beabsichtigten Areale wurden entfernt.
- Im Gegenzug dazu konnten mit dem **STI Areal** und dem Gebiet **Hohmadstrasse BWG** (beide Thun) neue Gebiete ermittelt werden, die ins Massnahmenblatt aufgenommen wurden.
- Das Gebiet **Boltigen, Bahnhof / Kaserne**, das in der letzten Generation als Vorranggebiet Arbeiten im RGSK enthalten war, wurde den Umstrukturierungsgebieten zugewiesen.
- Das Gebiet **Lenk, Bärenmatte** wurde auf den Koordinationsstand «Festsetzung» aufgestuft.

S-SW.01 Regionale Wohnschwerpunkte (AP)

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.

Das Massnahmenblatt Regionale Wohnschwerpunkte (AP) enthält gegenüber dem RGSK 2021 **keine neuen Standorte**. Die Massnahmenblätter wurden lediglich aktualisiert.

S-SW.02 Regionale Wohnschwerpunkte (RGSK)

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

Folgende zwei Standorte wurden neu im RGSK 2025 aufgenommen:

- **Roggern** (Spiez)

S-SA.01 Regionale Arbeitsschwerpunkte (AP)

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.

Das Massnahmenblatt Regionale Arbeitsschwerpunkte (AP) enthält gegenüber dem RGSK 2021 **keine neuen Standorte**. Die Massnahmenblätter wurden lediglich aktualisiert.

S-SA.02 Regionale Arbeitsschwerpunkte (RGSK)

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

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

S-SÜ.02 Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz

Unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten sollen geeignete neue Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzelholz gefördert werden. Die Grundlage für die Auswahl der

Standorte wird durch den Richtplan gegeben. Die Gemeinden erarbeiten bedürfnisgerechte Nutzungsvorschriften und realisieren die benötigte Erschliessung und Infrastruktur.

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

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

S-VW.01 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (AP)

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-VW.2 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (RGSK)

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

- Im RGSK 2025 sind **keine neuen Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen** enthalten.
- Die Gebiete **Engeried in Heimberg** sowie **Oeystrasse und Mühleport-Oey in Adelboden** sind nicht realisierbar und wurden aus dem RGSK entfernt.

-

S-VA.01 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (AP)

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

Im Massnahmenblatt Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (AP) sind aktuell **keine Standorte enthalten**

S-VA.02 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (RGSK)

Unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten werden geeignete neue Standorte für die Arbeitsnutzung gefördert. Für sie gelten nach deren Einzonung die gleichen Vorgaben wie für die Arbeitsschwerpunkte (TOW.S-SA.02).

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

Neu aufgenommen wurde hingegen der Standort **Boltigen, Brüggmatte**.

S-VIV.01 Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) werden an zentrale und optimal erschlossene Lagen gelenkt. Die regionalen ViV-Standorte werden im RGSK bezeichnet. Die Vorgaben, die sich aus der Planungspflicht für Verkehrsintensive Vorhaben (ViV) gemäss Art. 8 RPG ergeben und im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt B_01) bzw. der kantonalen Bauverordnung (Art. 91a ff) konkretisiert werden, verlangen für Standorte mit über 2'000 Fahrten DTV eine Festlegung im RGSK. Zur Festlegung von ViV-Standorten ist eine umfassende Interessenabwägung gemäss

Massnahmenblatt B_01 KRP nötig. Die bestehenden Standorte können jedoch als Ausgangslage (Besitzstandwahrung) aufgenommen werden.

S-Bgm.01 Wichtige Siedlungsbegrenzungen mit Interessenabwägung

Mit der Bezeichnung von Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung wird eine klare Trennung von Siedlungs- und Nichtsiedlungsgebiet angestrebt. Die Siedlungsränder werden akzentuiert und die Zersiedelung wird eingegrenzt.

Die Siedlungsbegrenzungslinien und Siedlungstrenngürtel im Perimeter des ERT wurden bereits im RGSK 2012 bzw. AP 2 festgesetzt. Sie sind für die Gemeinden verbindlich. Bei den Siedlungsbegrenzungslinien mit Interessenabwägung besteht ein Spielraum für Einzonungen im Mass von einzelnen Bauplätzen zwecks qualitativer Aufwertung und Ausgestaltung des Siedlungsrandes.

S-Bgo.01/S-Bgo.02 Wichtige Siedlungsbegrenzungen ohne Interessenabwägung

Mit der Bezeichnung von Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung wird eine klare Trennung zwischen Siedlungsgebiet und Nicht Siedlungsgebiet angestrebt. Die Siedlungsränder werden akzentuiert und die Zersiedelung wird eingegrenzt.

Die Siedlungsbegrenzungslinien und Siedlungstrenngürtel im Perimeter des ERT wurden bereits im RGSK 2012 bzw. AP 2 festgesetzt. Sie sind für die Gemeinden verbindlich. Die Siedlungsbegrenzungslinien ohne Interessenabwägung sind in ihrer Lage definitiv festgelegt.

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

S-Ü.01 Koordination der Siedlungsentwicklung: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen

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

S-Ü.02 Koordination der Siedlungsentwicklung: Umsetzung regionaler Arbeitszonenpool

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

S-Ü.03 Koordination der Siedlungsentwicklung: Überkommunale Kompensation Fruchtfolgeflächen (FFF)

Die Gemeinden, der Entwicklungsraum Thun und die zuständigen kantonalen Stellen wirken auf eine Siedlungsentwicklung hin, welche die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzziele gewährleistet und eine koordinierte

räumliche Entwicklung anstrebt. Die Rahmenbedingungen für eine überkommunale Kompensation von Fruchtfolgeflächen werden geklärt.

S-Ü.04 Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren

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

6.3.3 Erläuterungen zu Massnahmen Landschaft

L-Schu.01 Vorranggebiete Natur und Landschaft (Agglomeration)

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

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

L Schu/ Scho.02 Vorranggebiete Natur und Landschaft (ländlicher Raum)

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

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

L-Tg.01/L-Tg.02 Siedlungstrenngürtel

Mit der Bezeichnung von Siedlungstrenngürteln von überörtlicher Bedeutung wird ein die grossräumige Freihaltung von landschaftlichen Zäsuren angestrebt. Die wichtigen und prägenden Zäsuren zwischen den einzelnen Siedlungseinheiten werden aufrechterhalten, damit die Strukturen ablesbar bleiben und die Siedlung nicht flächendeckend zusammenwächst.

Die Siedlungsbegrenzungslinien und Siedlungstrenngürtel im Perimeter des ERT wurden bereits im RGSK 2012 bzw. AP 2 festgesetzt. Sie sind für die Gemeinden verbindlich.

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

L-Ü.03 Geotop Faulenseemoos

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

L-Ü.04 Regionale Naturpärke und UNESCO Welterbe SAJA

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

L-Ü.05 Konzeptionelle Massnahme: Freiraumkonzept Agglomeration Thun (neue Massnahme)

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

L-Ü.06 Freiräume und Pärke (neues Massnahmenpaket)

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

L-Ü.07 See- und Flussufer (neues Massnahmenpaket)

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

L-Ü.08 Siedlungsnaher Erholungsgebiete (neues Massnahmenpaket)

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

L-Ü.09 Kleinstrukturen und Trittsteine (neue Massnahme)

Zu den Kleinstrukturen und Trittsteinen gehören punktuelle Grünraumsinseln (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.

6.3.4 Erläuterungen zu Massnahmen Tourismus, Sport und Freizeit

T-S.01 Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (AP)

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

- Der Standort **Thun, Sport- und Freizeitcluster Thun Süd** wurde neu ins Massnahmenblatt aufgenommen.

T-S.02 Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (RGSK)

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

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

- Die Standorte **Flugplatz** und **Polofeld** in Saanen wurden in ein Massnahmenblatt zusammengefasst.
- Der Standort **Saanenmöser, Aellenmatte** wurde neu aufgenommen.

T-V.01 Vorranggebiete Sport und Freizeit (AP)

Geeignete neue Standorte für Sport- und Freizeit-, und Tourismusnutzungen werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.

Die Teilmassnahme **Thun, Weststrasse Nord** wurde umbenannt in **Erweiterung Sport- und Freizeitcluster Thun Süd**.

T-V.02 Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus (RGSK)

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

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

T-Ü.01 Erholungsgebiete Agglomeration

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

Intensiverholungsgebiete bezeichnen Landschafts- und Erholungsräume, welche bereits heute mehrheitlich flächig, touristisch genutzt werden (Skipisten, Golfanlagen, Rodelbahnen etc.). In den Extensiverholungsgebieten findet die Erholung im Einklang mit der Natur statt. Die landschaftlichen Werte werden vorbildlich gepflegt und vor Beeinträchtigungen geschützt.

T-Ü.02 Erholungsgebiete und überregionale Ausflugsziele ländlicher Raum

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

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

T-Ü.03 Ausgangspunkte der Erholung

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

6.4 Massnahmen Verkehr

6.4.1 Erläuterungen zu Änderungen und Neuerungen Verkehr

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

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

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

Tabelle 15: Massnahmenliste Verkehr

RGSK-Nr.	ARE-Code ⁷	Massnahmen-kategorie	Einzel-/Teilmassnahme	Lead	Kosten in Mio	Horizont
Öffentlicher und kombinierter Verkehr						
TOW.KM-Mu.07	0942.4.003	Verkehrsdrehscheibe (ESP Bahnhof Thun)	ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte	Stadt Thun	9.10	A
TOW.KM-Mu.08	0942.4.001		ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite	Stadt Thun	10.70	A
TOW.KM-Mu.09		Verkehrsdrehscheibe (ESP Bahnhof Thun)	ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2. Etappe	Stadt Thun	15.60	B
TOW.KM-Mu.10			ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferaum und Seestrasse	Stadt Thun	15.00	C
TOW.KM-Mu.11	0942.4.002		ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte	Stadt Thun	16.70	C
TOW.KM-Mu.07	0942.4.003		ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte	Stadt Thun	9.10	A
TOW.KM-Mu.08	0942.4.001		ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite	Stadt Thun	10.70	A
TOW.ÖV-Nat.01		Verkehrsdrehscheibe (ESP Thun Nord)	S-Bahn Haltestelle ESP Thun Nord	SBB/BLS		STEP
TOW.KM-Mu.05	0942.4.005		Thun, ESP Thun-Nord, Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus	Stadt Thun	9.30	B
TOW.KM-Mu.06			Thun, ESP Thun Nord, Anbindung Velo- und Fusswegnetz an neue Bahnhof Haltestelle	Stadt Thun	6.20	B
TOW.ÖV-E.01		Elektrifizierung ÖV	Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Thun	STI	7.66	A
Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsmanagement						
TOW.MIV-Auf.01	0942.4.008	Aufwertung/Sicherheit Strassenraum (Einzelmassnahmen)	BGK Innenstadt, 1. Etappe	Stadt Thun	12.50	A
TOW.MIV-Auf.17	0942.4.008		BGK Innenstadt, 2. Etappe	Stadt Thun	20.50	B
TOW.MIV-Auf.02	0942.4.009		BGK Siegenthalergut	Stadt Thun	10.20	A
TOW.MIV-Auf.05	0942.4.020		BGK Dürrenast-Neufeldquartier	Stadt Thun	7.20	B
TOW.MIV-Auf.09	0942.4.024		BGK Dorfzentrum / Bahnhof	Spiez	7.50	B
TOW.MIV-Auf.16			BGK Ziegeleistrasse	Steffisburg	0.85	A
TOW.NM-VM.01		Verkehrsmanagement (Pauschalen)	Verkehrsmanagement Region Thun (A-Horizont)	OIK	9.55	A
TOW.NM-VM.02			Verkehrsmanagement Region Thun (B-Horizont)	OIK	4.45	B
TOW.MIV-Auf.14		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	Schönried, Sanierung Ortsdurchfahrt	OIK	6.5	A
TOW.MIV-Auf.15			Därstetten, Sanierung Niveauübergang	BLS	18.6	A
TOW.MIV-U.01		Umfahrungstrassen	Erlenbach i.S., Ortsumfahrung	OIK	120.7	C
Velo- und Fussverkehr						
TOW.FVV-Ü.01		Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kat. Langsamverkehr, A-Horizont			18.35	A
TOW.FVV-Ü.01.01		Velowegnetz Stadt Thun	Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast	Stadt Thun	1.92	A
TOW.FVV-Ü.01.02			Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere ESP Bahnhof Thun/Seefeld	Stadt Thun	3.12	A
TOW.FVV-Ü.01.03			Umsetzung Velohaupttroutennetz Westquartier	Stadt Thun	0.64	A
TOW.FVV-Ü.01.04			Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast	Stadt Thun	0.88	A
TOW.FVV-Ü.01.05			Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld	Stadt Thun	2.56	A
TOW.FVV-Ü.01.06			Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Lerchenfeld/ESP Thun Nord	Stadt Thun	4.00	A

⁷ Bei Massnahmen, die bereits in früheren Generationen beantragt wurden (i.d.R. in einem fernerem Umsetzungshorizont)

RGSK-Nr.	ARE-Code ⁷	Massnahmen- kategorie	Einzel-/Teilmassnahme	Lead	Kosten in Mio	Horizont
TOW.FVV-Ü.01.07			Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Altstadt/Laue- nen/Hofstetten	Stadt Thun	0.08	A
TOW.FVV-Ü.01.08	0942.4.040	Velowegnetz Ag- glomeration	Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (Glockental – Mühl- bach)	Steffisburg	1.65	A
TOW.FVV-Ü.01.09	0942.4.041		Neubau Radstreifen Limpbach - Zelgstrasse	OIK I	3.50	A
TOW.FVV-V.02		Velonetz RGSK	Velobasisroute Zweisimmen – Lenk (Ertüchtigung heutige MTB-Route)	Lenk, St.Stephan, Zweisimmen		A
TOW.FVV-V.03			Velobasisroute Saanen – Rougement (Routenführung süd- lich der Kantonsstrasse)	Saanen		A
TOW.FVV-V.04			Velobasisroute Saanenmöser – Schönried (Verlegung der Route abseits der Kantonsstrasse)	Saanen		A
TOW.FVV-Ü.02		Massnahmenpaket pauschale Bundesbeiträge, Kat. Langsamverkehr, B- Horizont			5.1	B
TOW.FVV-Ü.02.01		Velowegnetz Stadt Thun	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast	Stadt Thun	0.48	B
TOW.FVV-Ü.02.02			Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere ESP Bahnhof Thun/Seefeld	Stadt Thun	0.78	B
TOW.FVV-Ü.02.03			Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Westquartier	Stadt Thun	0.16	B
TOW.FVV-Ü.02.04			Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast	Stadt Thun	0.22	B
TOW.FVV-Ü.02.05			Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere All- mendingen/Buchholz/Neufeld	Stadt Thun	0.64	B
TOW.FVV-Ü.02.06			Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Ler- chenfeld/ESP Thun Nord	Stadt Thun	1.00	B
TOW.FVV-Ü.02.07			Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Alt- stadt/Lauenen/Hofstetten	Stadt Thun	0.02	B
TOW.FVV-Ü.02.08	0942.4.043		Thun, Durchwegung Lüssli - Pfandern (F4-w)	Stadt Thun	1.80	B
TOW.FVV-V.05		Veloverkehr (Einzelmassnah- men)	Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse	Stadt Thun	5.50	A
TOW.FVV-V.06			Bahnhof – Selve – Schwäbis, 1. Etappe (Bahnhof - Gewer- bestrasse)	Stadt Thun	4.60	A
TOW.FVV-V.07			Bahnhof – Selve – Schwäbis, 2. Etappe (Selve – Schwäbis, inkl. Brücke über Aare)	Stadt Thun	5.00	A
TOW.FVV-V.08			Bahnhof - Selve - Schwäbis, 3. Etappe (Gewerbestrasse – Selve, inkl. Brückenschlag Allmendstrasse)	Stadt Thun	4.60	B
TOW.FVV-F.01	0942.4.044	Fussverkehr (Einzelmassnah- men)	Fussverkehr Verbreiterung Bahnunterführung Schulstrasse (F4-a)	Stadt Thun	8.00	B
Mobilitätsmanagement						
TOW.KM-Ü.01	KM-1	Mobilitätsma- nagement	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	ERT	--	AvE (AP4)

6.4.2 Erläuterungen Massnahmen Verkehr – Agglomerationsteil

TOW.KM-Mu.07-11 ESP Bahnhof Thun – Ausbau Verkehrsdrehscheibe (A-/B-/C-Horizont)

Der Bahnhof Thun wird als Verkehrsdrehscheibe substanziell etappenweise 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 (siehe Gesamtkonzept in Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden 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. Ebenfalls im A-Horizont wird die Durchgängigkeit der Velohauptverbindung Richtung rechtes Seeufer durch eine zusätzliche

Aarequerung auf der Höhe Panoramastrasse ergänzt. Im Nachgang zur Neuorganisation der Bushöfe und der neuen Veloverbindung werden weitere Angebote für Veloabstellplätze bzw. zur Erweiterung der Velostationen nördlich und südlich des Bahnhofs realisiert und ein Ausbau der bestehenden Personenunterführung (PU Mitte) wird längerfristig nötig (im C-Horizont). Weitere Infrastrukturmassnahmen betreffen den Ausbau der Haltestelle Postbrücke. Als Folge der neuen Durchmesserlinien soll diese als zusätzliche (Bus-Bus-)Drehscheibe neben dem Bahnhof Thun gestärkt werden. Schliesslich sind im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung entlang der Seestrasse (inkl. Uferraum) diverse Aufwertungsmassnahmen geplant. Gleichzeitig wird der motorisierte Verkehr auf dem Bahnhofplatz weiter beruhigt und die Seestrasse abklassiert.

TOW.KM-Mu.05/06 ESP Thun Nord – Verkehrsdrehscheibe und Velo-/Fusswegnetz (B-Horizont)

Mit der Realisierung der S-Bahn-Haltestelle (ÖV-Nat.01) wird ein grösserer Entwicklungsschub erwartet (siehe Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Im Verkehr sind zwei Massnahmenpakete vorgesehen, eines zur Gestaltung des direkten Haltestellenumfeldes 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 - Nord – Steffisburg sichergestellt (d.h. Verbindung zum Bypass). 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.

TOW.MIV-Auf.01/02/05/17 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. Und die Innenstadtquerungen haben trotz engen Strassenquerschnitten «Durchleitungsfunktion». 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. Die BGKs, insbesondere dasjenige zur Innenstadt, sind mit dem regionalen Verkehrsmanagement abgestimmt (NM-VM.01).

Die weitere Sanierung von Unfallschwerpunkten auf Kantons- und Gemeindestrassen ist eine Daueraufgabe im Rahmen des Black-Spot-Management (keine Agglo-Massnahmen).

TOW.MIV-Auf.09/16 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 Transitarbeiten gebraucht, wenn die Oberdorfstrasse in Steffisburg überlastet ist. In Spiez laufen die Planungen weiter zur Dorfkernentwicklung entlang der Bahnhofstrasse. Als Folge von

Nutzungsverdichtungen wird im B-Horizont auch eine Umgestaltung des Strassenraums notwendig (Bahnhofsstrasse und Querverbindungen zur Oberland-/Seestrasse).

TOW.NM-VM.01/02 Verkehrsmanagement Region Thun (Pauschalpakete A/B)

Das regionale Verkehrsmanagementkonzept wurde mit der vorliegenden AP-Generation komplett überarbeitet (siehe Exkurs in Kapitel Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.). Das Massnahmenkonzept VM-Region Thun sieht einen inneren und äusseren Dosierungsring vor. Der innere Dosierungsring umfasst die Innenstadt, während der äussere Dosierungsring sich um die Ausenquartiere legt. Um zusätzlichen Binnenverkehr zu vermeiden, werden auch Dosierungen bei den Parkhäusern und wichtigen Arealen mit viel Publikumsverkehr vorgesehen. Die Umsetzung des gesamten Massnahmenkonzept erfolgt in drei Etappen⁸:

- Etappe 1 (AP 5. Generation A-Horizont): Aufrechterhaltung Verkehrsfluss für Innenstadt und rechtes Thunerseeufer
- Etappe 2 (AP 5. Generation B-Horizont): Wirkungsverstärkung sowie Verkehr auf Basisnetz lenken und halten
- Etappe 3 (AP 6. Generation): lokale und flankierende Massnahmen mit lokalen Auswirkungen

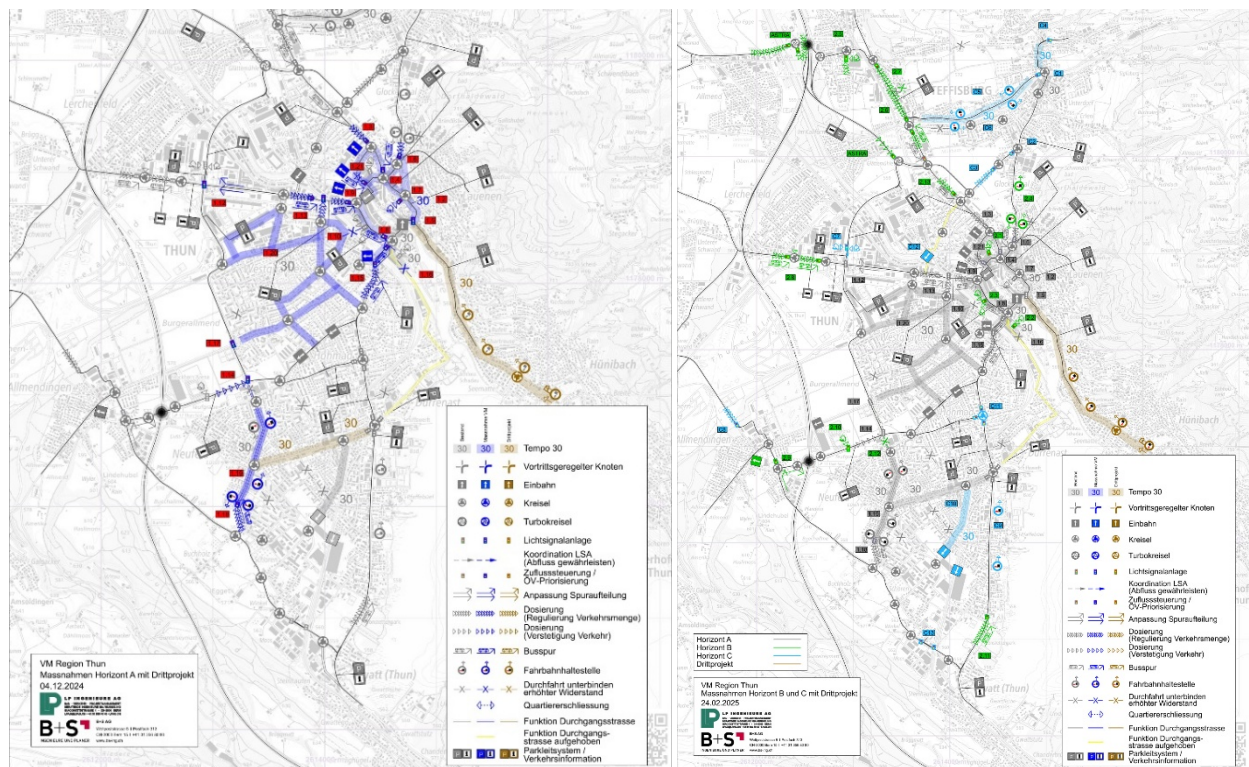


Abbildung 23 Massnahmenübersicht Verkehrsmanagement (links = A-Massnahmen; rechts = B-Massnahmen)

⁸ Siehe nachfolgende Abbildungen. Entsprechende Übersichten sind auch im Massnahmenband.

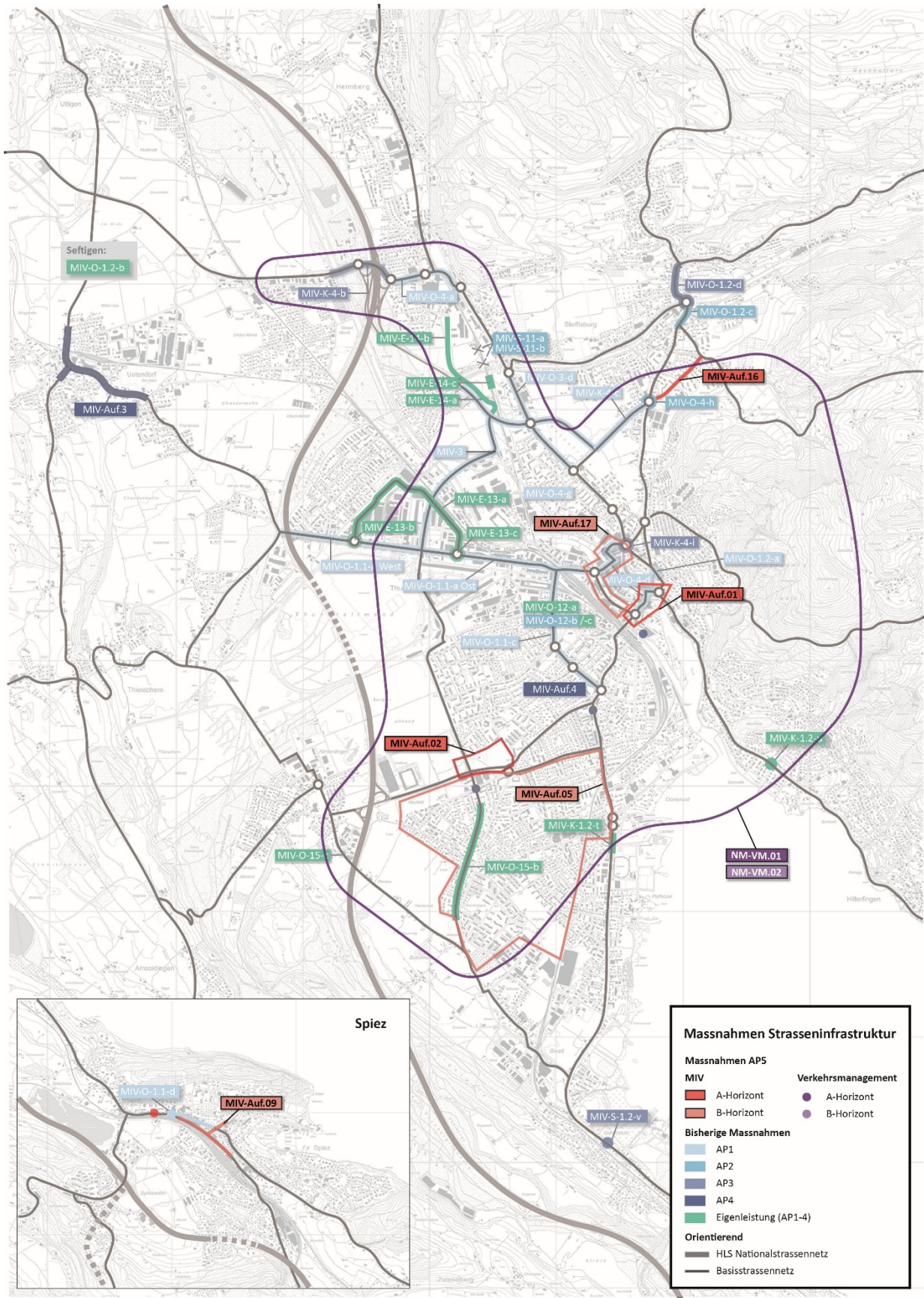


Abbildung 24 Massnahmenübersicht Strasseninfrastrukturen (Detailkarten Verkehrsmanagement: siehe Abbildung 23)

FVV-Ü.01/02 Pauschalen Langsamverkehr: Velo- und Fussverkehrsnetz – Stadt Thun (A/B)

Konzeptionelle Grundlage der neu geschnürten Pauschalpakete sind die Teilstrategie Veloverkehr (Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) und dem Velohaupttroutennetz gemäss «Masterplan zur Umsetzung der Veloinitiative» (Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) sowie die Teilstrategie Fussverkehr (Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

Um das Ziel zu erreichen, bis 2034 ein 25 km langes Velohaupttroutennetz umzusetzen, will die Stadt Thun basierend auf dem Netzkonzept GVK das Hauptnetz verdichten und sieht folgende Strategie vor: Als funktionale Einheit der schrittweisen Umsetzung des Gesamtnetzes bestehen die Quartiere, welche mehrere Abschnitte des Gesamtnetzes beinhalten und nicht einzelne konkrete und längere Routen. Ziel ist es, dass eine laufende Umsetzung des Velohaupttroutennetzes im AP5 (und AP6) erfolgen kann und bei möglichen Verzögerungen oder Planungsänderungen flexibel reagiert werden kann. Mit der Bildung von funktionalen Quartieren ist bekannt, welche Verbindungen bis 2034 aufzuwerten sind, so dass bei allfälligen Verzögerungen bei einer Strecke bereits bekannt ist, welche andere Strecke innerhalb des Quartiers stattdessen zur Umsetzung angegangen werden soll. Die funktionalen Quartiere bilden die Basis für die Teilmassnahmen in den Pauschalpaketen. Ziel ist es, dass alle Strecken bis 2034 für den Veloverkehr aufgewertet werden.

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 der Stadt Thun 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.

TOW.FVV-Ü.01 Pauschalen Langsamverkehr: Velo- und Fussverkehrsnetz – Agglomeration (A)

Schwerpunkt von Verbesserungen im Velowegnetz im AP 5 ist der nördliche Agglomerationsteil. Nachdem im AP 4 als Folge des neuen Autobahnknotens Thun Nord vor allem die Ost-West-Verbindungen im Vordergrund standen, werden im AP 5 weitere Verbesserungen in Steffisburg und Heimberg umgesetzt. In Steffisburg ist namentlich eine neue Velo- und Fussverkehrsrouten «Mitte» im Glockental geplant, 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, welche wesentliche Nutzen auch für den Fussverkehr beinhalten (Steffisburg, Ziegeleistrasse und Spiez, Dorfzentrum).

Anmerkung: Die westlich der Aare liegende Velobahn auf der Achse via Uetendorf – Uttigen (-Münsingen) weist heute eine deutlich geringe Qualität und Direktheit auf als die Route via Steffisburg - Heimberg. Entsprechende Massnahmen sind in der Korridorstudie ausgewiesen (Transitec 2023). Diese liegen mehrheitlich auf dem Gemeindestrassennetz. Die bisherigen Gespräche mit den Standortgemeinden haben jedoch ergeben, dass fürs AP5 noch keine planungs- und finanzierungsreifen Massnahmen eingereicht werden können. Die Gemeinde Uetendorf plant als Vorlauf zur anstehenden Ortsplanungsrevision einen kommunalen Verkehrsrichtplan. Hier soll die Umsetzung der Velobahn vertieft werden, so dass ein Massnahmenpaket im AP6 abgeleitet werden kann. Gleichzeitig plant der ERT im Jahr 2026 eine Studie zur Aufdatierung des regionalen Velowegnetzes.

TOW.FVV-F.01 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 faktisch aber eine gesamtverkehrliche Massnahme, weil die heutigen Verhältnisse für alle Verkehrsteilnehmenden sehr eng sind (Busse, MIV, Fuss- und Veloverkehr).

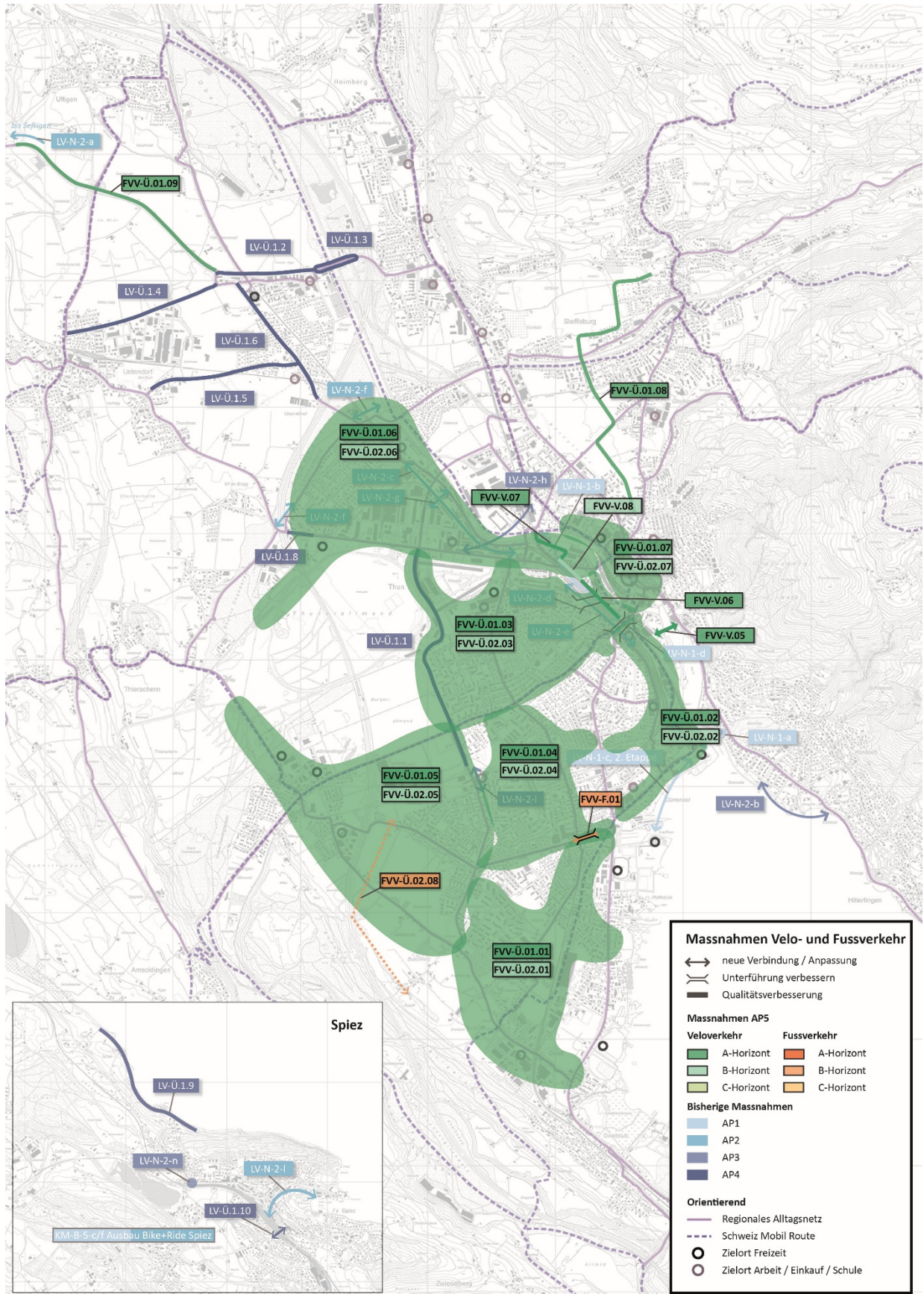


Abbildung 25 Massnahmenübersicht Velo- und Fussverkehrsmassnahmen

TOW.KM-Ü.01 Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun (Daueraufgabe-Eigenleistung aus AP4)

Gemäss langfristiger Mobilitätsstrategie 2050 der Agglomeration Thun (siehe Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) 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 wurde anlässlich des AP4 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 werden als Daueraufgabe weitergeführt bzw. weiterentwickelt. Im Vordergrund stehen fünf Handlungsfelder: Aktionen und Veranstaltungen, Mobilitätskurse und Beratung, Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen, Regionales Veloverleihsystem und flexible Arbeitsformen sowie Co-Working Spaces.

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

6.4.3 Erläuterungen Massnahmen Verkehr – ländlicher Raum

ÖV-Ü.01 Regionaler ÖV-Angebotsausbau und Bahninfrastrukturen (übergeordnete Massnahmen)

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

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

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

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

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

MIV-U.01 Umfahrungsprojekte

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

Tunnelvarianten zur nördlichen Umfahrung von Erlenbach i.S. vor. Die weiteren Planungen wird das OIK I ab ca. 2030 aufnehmen.

LV-V.02-04 Ausbau regionales Veloverkehrsnetz

Der kantonale Sachplan Veloverkehr weist drei Veloverkehrsprojekte aus, mit grösserem Handlungsbedarf punkto Netzlückenschluss oder Qualitätsverbesserung: Velobasisroute Zweisimmen – Lenk (Ertüchtigung heutige MTB-Route), Velobasisroute Saanen – Rougement (Routenführung südlich der Kantonsstrasse) sowie Velobasisroute Saanenmöser – Schönried (Verlegung der Route abseits der Kantonsstrasse). Für diese Projekte liegen noch keine konkreten Planungen vor. Entsprechend sind noch keine Kosten angegeben.

7 Würdigung, Schlussfolgerung, Ausblick

Mit dem vorliegenden RGSK Thun-Oberland West 2025 liegt ein Konzept vor, das zu einer koordinierten und nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung führt. Die im RGSK TOW 2021 erarbeiteten Grundlagen wie das weiterentwickelte räumliche Leitbild, die übergeordneten Ziele und daraus abgeleiteten Strategien und Massnahmen konnten zielführend und punktuell angepasst oder ergänzt werden. Das Resultat ist ein aktualisiertes Konzept mit neu priorisierten Massnahmen für die nächste Umsetzungsperiode von vier Jahren sowie mittel- bis längerfristigen Massnahmen.

Für die Agglomeration Thun liegt mit dem AP 5, aufbauend auf den Vorgängergenerationen, leicht angepasste Zukunftsbild, überprüfte Handlungsbedarfe sowie weiterentwickelte Teilstrategien und Massnahmen vor. Die behördenverbindlichen Inhalte (Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen) wurden ins vorliegende RGSK TOW 2025 integriert.

RGSK Richtplankarten

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

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

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

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

Aufhebungs- und Genehmigungsvermerke (behördenverbindlich)

Das RGSK TOW 2021 mit sämtlichen Änderungen wird mit dem RGSK TOW 2025 aufgehoben und ersetzt.

Genehmigungsvermerke:

Mitwirkung vom 11. Januar bis 8. März 2024

Kantonale Vorprüfung vom 31. Mai bis 30. September 2024

Beschlossen durch die:

Region Kandertal am 12. Mai 2025

Namens der Region Kandertal
Präsident/in Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt
Geschäftsführer/in

.....

.....

Region Obersimmental-Saanenland am 14. Mai 2025

Namens der Region Obersimmental-Saanenland
Präsident/in Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt
Geschäftsführer/in

.....

.....

Entwicklungsraum Thun am 14. Mai 2025

Namens des Entwicklungsraums Thun
Präsident/in Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt
Geschäftsführer/in

.....

.....

Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

.....

Abkürzungen

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

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungen

Abbildung 1: Zeitplan Erarbeitung RGSK 2025 und AP 5. Generation.....	8
Abbildung 2: Planungsgebiet Thun-Oberland West mit Teilregionen.....	13
Abbildung 3: Säulendiagramm Bevölkerungsentwicklung 1997 / 2007 / 2012 / 2018.....	15
Abbildung 4: Säulendiagramm Beschäftigte 1995, 2005,2012 und 2017 nach Teilregionen.....	16
Abbildung 5: Säulendiagramm Anteil Beschäftigte nach Sektoren 1995, 2005, und 2012 und 2017.....	17
Abbildung 6: Wohnbevölkerung 2012 und Prognose 2030.....	20
Abbildung 7: Beschäftigte 2012 und Prognose 2030.....	21
Abbildung 8: Verkehrsbeziehungen (Wunschlinien) und ÖV-Anteil 2019, radial (oben) und tangential (unten).....	23
Abbildung 9: Nachfrageentwicklung Bahn-Gesamtverkehr (Fern- und Regionalverkehr, stärkste Abschnitte).....	24
Abbildung 10: Nachfrageentwicklung Bahn-Regionalverkehr BLS 2005-2022 (exkl. 2020), 2022 als Halbjahreszahlen enthalten.....	25
Abbildung 11: Jahresfahrgastzahlen auf dem gesamten STI-Netz.....	25
Abbildung 12: Jahresfahrgastzahlen der STI-Linien (indexiert).....	26
Abbildung 13: DWV-Belastung im RGSK-Perimeter.....	27
Abbildung 14 Überblick beantragter Angebotsausbauten gemäss Angebotskonzept 2027-30.....	29
Abbildung 15: Belastungsveränderung im Zeitraum 2019 bis 2040 (DWV mit Szenario Moderat).....	30
Abbildung 16: Auslastungsplot (ASP 2040 mit Szenario Moderat).....	31
Abbildung 17: Räumliches Entwicklungsleitbild Thun-Oberland West.....	34
Abbildung 18: Zukunftsbild aus dem AP 5.....	40
Abbildung 19 Überblick beantragter Angebotsausbauten gemäss regionalem Angebotskonzept 2027-30.....	52
Abbildung 20: Kantonaler Strassennetzplan 2022 – 2037: Zielbild Kantonsstrassennetz inkl. strategische Veränderungen...54	54
Abbildung 21: Kantonaler Sachplan Veloverkehr (mit Ergänzungen der Teilstrategie Veloverkehr vom AP5).....	56
Abbildung 22: Priorisierte Mobilitätsmanagementansätze Agglomeration Thun.....	57
Abbildung 23 Massnahmenübersicht Verkehrsmanagement (links = A-Massnahmen; rechts = B-Massnahmen.....	75
Abbildung 24 Massnahmenübersicht Strasseninfrastrukturen (Detailkarten Verkehrsmanagement: siehe Abbildung 23).....	76
Abbildung 25 Massnahmenübersicht Velo- und Fussverkehrsmassnahmen.....	78

Tabellen

Tabelle 1: Projektorganisation.....	9
Tabelle 2: Projektorganisation: Aufgaben und Zuständigkeiten.....	10
Tabelle 3: Projekt Aufbau und Vorgehen bei der Erarbeitung des RGSK TOW 2025.....	12
Tabelle 4: Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 / 2018 Region Thun-Oberland West.....	14
Tabelle 5: Wohnbevölkerung 1997 / 2007 / 2012 / 2018 Entwicklungsraum Thun und Veränderung in den Teilregionen.....	14
Tabelle 6: Beschäftigte nach Vollzeitäquivalenten und deren Veränderungen in allen Sektoren 1995, 2005,2012 und 2017 in den Teilregionen.....	16
Tabelle 7: Unbebaute und Innenreserven TOW.....	18
Tabelle 8: Massgebende Bevölkerungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan 2030.....	19
Tabelle 9: Bevölkerungsentwicklung 2012-2030 Region Thun-Oberland West nach Teilregionen.....	19
Tabelle 10: Beschäftigte in VZÄ 2012, 2017 und als Prognose 2030.....	20
Tabelle 11: Theoretischer Wohnbaulandbedarf basierend auf den Zahlen aus dem Jahr 2019.....	21
Tabelle 12: Theoretischer Wohnbaulandbedarf in 15 Jahren in der Region Thun-Oberland West nach Teilregionen.....	22
Tabelle 13: oben: Entwicklung der Verkehrsleistung (2017-2050) gemäss nationaler Verkehrsperspektiven 2050 unten: Entwicklung der Verkehrsleistung (2019-2040) gemäss kantonalem Gesamtverkehrsmodell (jeweils Wachstum in %).....	28
Tabelle 14: Massnahmenliste Siedlung, Landschaft sowie Sport, Freizeit und Tourismus.....	59
Tabelle 15: Massnahmenliste Verkehr.....	72

Verzeichnis der elektronischen Dokumente

1 Agglomerationsprogramm Thun 5. Generation (AP5) / 2025

1.1	Hauptbericht	AP5_Thun_Teil1_Hauptbericht.pdf
1.2	Massnahmenband	AP5_Thun_Teil2_Massnahmenband.pdf
1.3	Kartenband	AP5_Thun_Teil3_Kartenband.pdf
1.4	Umsetzungstabelle	AP5_Thun_Teil4_Umsetzungstabelle.pdf AP5_Thun_Teil4_Umsetzungstabelle.xlsx
1.5	Sachinformationstabelle	AP5_Thun_Sachinformationstabelle.xlsx
1.6	Geodaten	AP5_Thun_Geodaten
1.7	Kantonale Synthese	Kantonale Synthese_Berner Agglomerationsprogramme der 5. Generation.pdf (ergänzt durch AGR)

2 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun-Oberland West 2025 (RGSK TOW 2025)

2.1	Hauptbericht	RGSK_Thun-Oberland West_2025_Hauptbericht.pdf
2.2	Massnahmenband	RGSK_Thun-Oberland West_2025_Massnahmenband.pdf
2.3	Karte Agglomeration	RGSK_Thun-Oberland West_2025_Karte_Agglo_1_25000.pdf
2.4	Karte Nord	RGSK_Thun-Oberland West_2025_Karte_Nord_1_50000.pdf
2.5	Karte Süd	RGSK_Thun-Oberland West_2025_Karte_Süd_1_50000.pdf
2.6	Geodaten	RGSK_Thun-Oberland West_2025_Geodaten

3 Weitere Dokumente

Anhang: Interessenabwägung Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung

Arbeitsschwerpunkte:

Frutigen «Unteres Widi Ost» und Frutigen «Wengmatti I»:

Die beiden Arbeitsstandorte «Unteres Widi Ost» und «Wengmatti I» waren im RGSK 2021 als Zwischenergebnisse verankert. Als Abhängigkeiten resp. Koordinationsbedarf wurden die Themen Naturgefahren, Gewässerschutzbereich/Gewässerrichtplan Kander sowie für die Wengmatti I die Störfallvorsorge genannt.

Die Überprüfung der beiden Arbeitsstandorte ergab folgendes Resultat:

- Naturgefahren: geringe Gefährdung («gelb»), gemäss Baugesetzgebung gilt hier eine Zurückhaltung für sensible Nutzungen. Dies wird durch das kant. Baugesetz (Art. 6 BauG) geregelt und ist bei einer Überführung in die Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Eine weitergehende Regelung ist daher nicht nötig.
- Beide Standorte liegen nicht in einem Konsultationsbereich Störfallvorsorge.
- Gewässerraum ist bei beiden Standorten nicht oder nur am Rand betroffen. Dieser muss bei der Umsetzung in die Nutzungsplanung berücksichtigt werden.
- Die Vorgaben betr. Gewässerschutzbereich sind ebenfalls bei der Umsetzung in die Nutzungsplanung zu berücksichtigen.

Durch ihre gute öV-Anbindung, ihre Einbettung in die bestehenden Siedlungsgebiete und ihre Topographie eignen sich die beiden Standorte in Frutigen für den Koordinationsstand «Festsetzung».

Vorranggebiete Arbeiten:

Frutigen «Unteres Widi West» und Frutigen «Wengmatti II»

Die beiden Vorranggebiete «Unteres Widi West» und «Wengmatti II» in Frutigen waren im RGSK 2021 als Vororientierung enthalten. Es handelt sich um die Erweiterungsgebiete der Arbeitsstandorte «Unteres Widi Ost» und «Wengmatti I». Es gibt für beide Gebiete keine Abhängigkeiten, welche dem Koordinationsstand Festsetzung zuwider sprechen würden. Die Einstufung in Vororientierung im RGSK 2021 war der Etappierungs-Absicht geschuldet (zuerst die Arbeitsstandorte, dann die entsprechenden Vorranggebiete als Erweiterung). Da im RGSK 2025 die Arbeitsstandorte und die Vorranggebiete Arbeiten einer rigorosen Überprüfung unterzogen wurden und auf viele kleinere, weniger geeignete Vorranggebiete verzichtet wurde, werden die beiden geeigneten Vorranggebiete in Frutigen der Festsetzung zugeordnet.

Därstetten, Gewerbezentrum

Das Vorranggebiet Gewerbezentrum in Därstetten wurde aufgrund einer älteren Einstufung im RGSK 2021 als Festsetzung geführt. Dies obwohl die Erschliessungsgüteklasse E aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht für die Einzonung einer grossen Fläche ausreichte.

In der Zwischenzeit wurde die Bauverordnung angepasst: Seit dem 1. Mai 2024 ist der geänderte Artikel 11d BauV in Kraft. Mit einer Erschliessungsgüteklasse E können somit Einzonungen für Arbeitszonen von grösser als 1 ha ohne erhebliches Verkehrsaufkommen vorgenommen werden. Dieser Vorbehalt ist bei einer Überführung in die Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Da keine weiteren Vorbehalte gegenüber dem Standort Gewerbezentrum in Därstetten vorliegen, wird das Vorranggebiet auch unter den neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen als Festsetzung weitergeführt.

Wimmis, Chrümig

Das kleine Vorranggebiet Chrümig in Wimmis (ca. 0.6 ha) wurde im RGSK 2021 als Zwischenergebnis geführt. Der Koordinationsbedarf lag lediglich bei der Verfügbarkeit. Die Erschliessungsgüteklasse E ist für eine Einzonung von 0.5 bis 1ha auch bei erheblichem Verkehrsaufkommen ausreichend. Die Gemeinde Wimmis ist an einer Umsetzung dieses Gebietes sehr interessiert und sieht diese zeitnah vor. Da sämtliche Anforderungen erfüllt sind, wird dem Standort der Koordinationsstand Festsetzung zugeordnet.

Diemtigen, Burgholz Asmatti

A) Nachweise für die Beanspruchung von FFF

Der Bedarf nach grösseren zusammenhängenden Flächen ist auf wenige Standorte beschränkt. Deshalb wurden Arbeitsschwerpunkte und Vorranggebiete Arbeiten im RGSK TOW 2025 einer vertieften Prüfung unterzogen und gegenüber den Vorgängergenerationen in ihrer Anzahl stark reduziert. Dies mit dem Ziel, eine Konzentration der Arbeitsnutzungen an bestehenden und geeigneten Standorten vorzunehmen. Der Bedarf für die übriggebliebenen Standorte ist aus regionaler Sicht absolut gegeben. Ohne diese Standorte ist die raumplanerisch gewünschte Lenkung der Siedlungs- resp. Arbeitsplatzentwicklung nicht möglich.

Bei den beiden auf Seite 87 im Erläuterungsbericht beschriebenen Standorten handelt es sich um die zwei einzigen Flächen innerhalb von 15 km auf den Entwicklungsachsen (Richtung Spiez – Thun), die im kantonalen Geoportal als Arbeitszonenreserven ausgewiesen sind. Zu den Flächen beim AC-Labor wurde auf die Realisierungshindernisse hingewiesen. Sie sind überdies seit der Überprüfung der Arbeitszonenbewirtschaftung im Sommer 2025 nicht mehr als Arbeitszonenreserven im Geoportal enthalten. Für den überwiegenden Anteil der Flächen in der Arbeitszone Lattigen sind gemäss den Informationen im Geoportal konkrete Vorhaben vorhanden. Somit ist die Verfügbarkeit nicht gegeben. Auch Umnutzungsgebiete gibt es nicht, wie der Blick auf die Umstrukturierungsgebiete im RGSK zeigt. Die nächsten solchen Gebiete, die eine Arbeitsnutzung zulassen würden, liegen in Zweisimmen und in Thun. Und die weiteren Vorranggebiete Arbeiten in Wimmis und Därstetten betreffen entweder ebenfalls Fruchtfolgeflächen (Eyfeld), sind zu klein (Chrümig) oder liegen nicht auf einer Entwicklungsachse (Därstetten).

Der Bedarf der verschiedenen Betriebe in und rund um Diemtigen wird im Bericht ausgewiesen und ist auch kurzfristig vorhanden. Dazu gehören Betriebe wie die Naturparkkäserei, die auf diesen Standort angewiesen sind. Zur Bereinigung des Konflikts mit dem Naturgefarenggebiet konnten mit dem Gutachten vom 1. April 2025 geeignete Massnahmen aufgezeigt werden. Somit verbleibt lediglich die Lage in den Fruchtfolgeflächen als entgegenstehendes Interesse. Aufgrund der fehlenden Alternativen und dem nachgewiesenen Bedarf sehen wir die Bedingungen für eine Festsetzung als erfüllt.

1. Standortnachweis / Prüfung von Alternativen / Interessenabwägung

In der gesamten Gemeinde bestehen nur noch kleine unüberbaute Arbeitszonenreserven am Standort Burgholz. In der Region gibt es einzig in Wimmis (bei der Autobahnausfahrt Wimmis) unüberbaute Flächen.



Auszug Geoportal «Arbeitszonenbewirtschaftung», Stand 8.7.2024

(1) Flächen beim Labor Spiez:

- Ausbaureserven des Labors Spiez
- Westlicher Bereich besetzt durch Fussballplatz und dazugehörigem Parkplatz (keine Reserve), siehe nachfolgende Abbildung

- kein funktional-räumlicher Zusammenhang mit dem Nidersimmental, trotz Distanz von rund 7 km ab Diemtigen

(2) Fläche bei der Autobahnausfahrt Wimmis:

- kein funktional-räumlicher Zusammenhang mit dem Nidersimmental, trotz Distanz von rund 7.5 km ab Diemtigen. Starke Trennung durch Engpass bei der Simmenflue.

In Zweisimmen bestehen ebenfalls noch gewisse unüberbaute Arbeitszonen. Mit einer Distanz von rund 27km bieten diese jedoch keine Alternative, da ein Standort im Obersimmental (Bergregion Obersimmental-Saanenland) keinen Nutzen für das Nidersimmental darstellt.

In Därstetten ist ebenfalls ein Vorranggebiet Arbeiten mit Koordinationsstand «Festsetzung» im RGSK TOW enthalten. Auch in Därstetten wurde eine Umfrage unter den Gewerbetreibenden gemacht, welche ebenfalls einen grossen lokalen Bedarf an Arbeitszonen zeigt. Beide Standorte werden somit durch das lokale resp. teilregionale Gewerbe vollständig nachgefragt.

Interessenabwägung: Der Bedarf an Arbeitszone in der Gemeinde ist beträchtlich. Im Rahmen der Bedarfsabklärung hat die Gemeinde eine Umfrage bei den lokalen und regionalen Unternehmen durchgeführt. Es wurden Angaben zum Flächenbedarf, Zeithorizont und Nutzungsart erhoben.:

- Insgesamt haben 21 Unternehmen Bedarf für Flächen einer Arbeitszone angemeldet. Es besteht eine Vielfalt an Gewerbetreibende nicht nur bezüglich der Branche sondern auch der Massstäblichkeit.
- Der summierte Flächenbedarf beträgt rund 76'500 m² (7.65 ha). Davon sollen 66'000 m² baldmöglichst (<3 Jahre) und 10'500 m² mittelfristig (3-10 Jahre) realisiert werden. Im Hinblick auf den Planungshorizont der Ortsplanungsrevision von 15 Jahren ist der gesamte Bedarf von 7.65 ha zu berücksichtigen.
- Die Nutzungsart des Bedarfs umfasst Aussenflächen (z.B. Lagerflächen und Abstellplätze) und Gebäudeflächen (z.B. Büro, Produktion, Werkstätten, Lagerhallen).
- Die Naturparkkäserei Diemtigtal AG hat kurz- und mittelfristig Erweiterungsbedarf (ca. 20'000m²). Die Käserei muss per Definition im Perimeter des Naturparks liegen, um Waren mit dem Naturparklabel zu produzieren zu können. Die Käserei leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Ziel des regionale Naturpark Diemtigtal ("Der regionale Naturpark Diemtigtal bezweckt insbesondere die nachhaltig betriebene Wirtschaft zu stärken und die Vermarktung der im Park erzeugten Waren und Dienstleistungen zu fördern.).
- Gemäss dem überregionalen Richtplan Naturpark Diemtigtal (2014) ist die folgende Vision verankert: Der Regionale Naturpark Diemtigtal zeichnet sich aus als Wirtschaftsstandort für die in der Region ansässigen Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. Dazu gehört die Schaffung von optimalen Bedingungen unter anderem in Form von ausreichend verfügbarer Fläche.

2. Wichtiges kantonales Ziel

Als ein auch aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel gelten die in der regionalen Richtplanung abgestimmten Vorhaben mit regionalwirtschaftlicher oder regionalpolitischer Bedeutung.

Aus kantonaler Sicht ist die Schaffung von Voraussetzungen für wirtschaftliche Entwicklungen (kant. Richtplan, Strategiekapitel C) auch in ländlichen Regionen von Bedeutung. Das Gebiet Burgholz ein wichtiger Standort mit Erweiterungspotenzial im Simmental. Um das kantonale Ziel umzusetzen, müssen an raumplanerisch geeigneten Orten Flächen für die Wirtschaft zur Verfügung gestellt werden.

Lokale Gewerbebetrieb benötigen für den Erhalt respektive die Vergrösserung des Betriebs einen Standort in der Arbeitszone. Die Betriebe beschäftigen Arbeitnehmer aus der Region und erbringen ihre Dienstleistungen in der Region. Damit werden unnötige Pendlerfahrten (Arbeitsort – Wohnort) und Fahrten zum Ort der Leistungserbringung (Betriebsstandort – Baustelle) eingespart (Beanspruchung Erschliessung, Energieverbrauch, Lärm- und Luftbelastung). Zudem ist die Arbeitszone ohne zusätzliche Massnahmen äusserst gut erschlossen (ÖV und Strasse). Oey ist zusammen mit Erlenbach als Zentrumsstufe 4 im RGSK definiert. Damit sollte konsequenterweise den ansässigen Betrieben eine Entwicklungsmöglichkeit vor Ort geboten werden können

3. Kompensationspflicht

Die Erhebung noch nicht inventarisierter FFF wird in einem separaten Konzept «Erhebung Fruchtfolgeflächen» (Juli 2023) erläutert. Darin wird aufgezeigt, wo und wie viele Fruchtfolgeflächen erhoben und dem AGR zur

Inventarisierung eingereicht werden. Der Bedarf an FFF kann innerhalb der Gemeinde mit Flächen, die FF-Qualität aufweisen, jedoch nicht in das Inventar aufgenommen wurden, gedeckt werden.

B) Nachweise für die Arbeitszonenbewirtschaftung (AZB)

Gemäss Art. 30a Abs. 2 RPV ist eine Arbeitszonenbewirtschaftung die Voraussetzung für eine Einzonung von Arbeitszonen. Damit sollen die vorhandenen Arbeitszonen besser genutzt werden, bevor neue eingezont werden, um so dem Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung nachzukommen.

Der Ablauf der Beurteilung von Einzonungsbegehren ist gemäss den Vorgaben des Kantons (Einzonung in Vorranggebieten SE Arbeiten RGSK) dargestellt:

1. Begründung des Bedarfs

Siehe vorgängige Ausführungen zum Thema FFF

2. Prüfung von Alternativen

Siehe vorgängige Ausführungen zum Thema FFF

3. Mitbericht der Region

Notwendigkeit aus Sicht Region wird durch die Aufnahme des Standortes ins RGSK nachgewiesen. Mitbericht erfolgt im Rahmen der Genehmigung.

B) Nachweise betr. Naturgefahren

Das Gefahrengutachten soll bis zum Frühling 2025 vorliegen und die notwendigen Massnahmen zum Umgang mit den Naturgefahren aufzeigen. Der östliche Teilbereich des Vorranggebietes, welcher aufgrund der heute geltenden Vorgaben dem blauen (mittleren) Naturgefarenggebiet zugeordnet ist, wird mit Koordinationsstand "Zwischenergebnis" festgehalten. Da alle anderen Vorbehalten für einen Koordinationsstand Festsetzung erfüllt sind, kann bei Vorliegen des Naturgefarengutachtens inkl. Massnahmen geprüft werden, ob dieser Teilbereich mittels geringfügiger Änderung in den Koordinationsstand "Festsetzung" (mit Verankerung der entsprechenden Massnahmen) überführt werden kann.

Seftigen, Pfandersmatt, Erweiterung des festgesetzten Vorranggebietes

1. Ausgangslage

Für die Entwicklung der bestehenden Betriebe am Arbeitsstandorts Pfandersmatt wurde eine Erweiterung des Arbeitsgebiets bereits 2018 im Teilregionalen Richtplan Arbeitsschwerpunkte der Standort Nr. WA 4 Richtplanflächen 3 «Pfandersmatt West» mit Koordinationsstand «Festsetzung» bzw. Nr. WA 4 Richtplanflächen 4 «Pfandersmatt Ost» mit Koordinationsstand «Vororientierung» festgelegt. Diese Festlegungen besteht unverändert im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK 2021 (Massnahme TOW.S.VA.2.1).

In der Pfandersmatt produziert einer der grössten Zuchtbetriebe der Schweiz die Gerber Champignons AG mit 70 Mitarbeitenden ca. 1'200 Tonnen weisse und braune Champignons pro Jahr und beliefert vor allem Grossverteiler, Gemüsehändler und Gastronomiebetriebe. Die Champignonzucht erfolgt in einer komplexen Abfolge von unterschiedlichen Klimaeinstellungen (Luft- und Substrattemperatur, Luftfeuchtigkeit, etc.), so dass jeweils nach drei bzw. vier Wochen in zwei Pflückwellen per Hand gepflückt werden kann.

Der heutige Betrieb in Seftigen wurde Mitte der 1980er Jahre gebaut. Nach fast 40 Jahren drängt sich nun eine Modernisierung auf. Die Firma Gerber Champignons AG möchte daher ihren bestehenden Standort in Seftigen erweitern. Mit dem Neubau des Produktionswerkes soll einer der modernsten Bio-Champignons-Zuchtbetriebe von Europa realisiert werden. Für den Neubau besteht ein Richtprojekt vom 6. April 2022, welches den Bedarf konkretisiert und aufzeigt.

Die genaue Abgrenzung zwischen den Richtplanflächen 3 und 4 hat sich erst durch die Projektstudie und die Abmessungen der Produktionsanlagen ergeben. Nur mit der im Richtprojekt dargelegten Abmessung des Gebäudes ist eine optimale Ausnutzung der Fläche und eine flächensparende Erschliessung möglich (die insb. auch ein befahrbares Untergeschoss ermöglicht).

2. Vorhaben RGSK 2025

Die Abmessung des regionalen Vorranggebiets «Pfandersmatt West» soll auf den konkretisierten Bedarf gemäss Richtprojekt von 6. April 2022 abgestimmt und in Richtung Osten, d.h. in Richtung der Entwicklungsfläche mit Koordinationsstand «Vororientierung» (im RGKS2021) um rund 25 Meter erweitert werden. Diese Erweiterung betrifft Fruchtfolgeflächen.

Die Entwicklungsfläche «Pfandersmatt Ost» ist im kommunalen Richtplan Seftigen (genehmigt durch AGR am 21.02.2023) mit dem Koordinationsstand «Zwischenergebnis» festgelegt. Auf dieser Grundlage wird der Koordinationsstand dieser Fläche im RGSK2025 nun nachvollzogen.

3. Nachweise / Beanspruchung FFF

a) Standortnachweis / Bedarf

Die Entwicklungsfläche ist bereits mehrheitlich im RGSK festgesetzt und wird, aufgrund eines konkreten Vorhabens/Bedarfsnachweis eines ansässigen Betriebs präzisiert und um ca. 15% innerhalb der regional und kommunal vorgesehenen Entwicklungsflächen erweitert.

Eine Entwicklung am bestehenden Produktionsstandort ist nicht möglich:

1. Die Champignon-Produktion muss lückenlos funktionieren, da verderbliche Nahrungsmittel produziert werden. Bei einem Bauvorhaben am bestehenden Standort würde die Produktion für die Bauzeit unterbrochen. Damit würde die Firma ihre langjährigen Lieferverträge nicht einhalten können resp. die Kunden sofort verlieren. Nur mit einem Neubau an einem anderen Standort kann die lückenlose Produktion sichergestellt werden.
2. Eine Aufstockung des bestehenden Gebäudes wurde geprüft. Dies ist einerseits auf Grund der Hochspannungsleitung nicht möglich und zweitens würde auch eine Aufstockung zu einem Betriebsunterbruch führen. Eine seitliche Gebäudeerweiterung ist nicht möglich, da die Parzelle Seftigen-Gbbl. Nr. 940 vollständig bebaut ist.
3. Zudem profitiert indirekt eine zweite ortsansässige Firma, indem sie die freiwerdende Produktionsfläche der Gerber Champignons AG übernehmen kann. Mit der Einzonung des Areals «Pfandersmatt» erhalten zwei Firmen am bestehenden Standort die Möglichkeit, sich nach ihren Bedürfnissen weiterzuentwickeln.

Alle Flächen in Burgstein/Seftigen, welche an Arbeitszonen angrenzen, sind grundsätzlich auch erschlossen, liegen aber ebenfalls auf Fruchtfolgeflächen.

In Seftigen liegen diese Flächen – bis auf die Pfandersmatt, vgl. Abb. 1 –

- in im kommunalen Richtplan festgesetzten Grünräumen ☐ der Bereich zwischen Pfandersmatt und Sumpfmatt sowie die Allmend sind zusätzlich auch kommunale Landschaftsschongebiete
- ausserhalb von festgesetzten Siedlungsbegrenzungslinien (regional ohne Interessensabwägung, kommunal mit/ohne Interessensabwägung) sowie
- angrenzend an Wohnzonen mit Lärmempfindlichkeitsstufe ES II bzw. Wohngebäude.



Abb.1: Ausschnitt aus der Richtplankarte Siedlung und Landschaft des kommunalen Richtplans Seftigen (genehmigt durch das AGR am 21.02.2023) mit bestehenden Arbeitsgebieten 1 «Pfandersmatt» und 2 «Sumpfmatt».

In Burgstein sind die beiden regionalen Vorranggebiete Arbeiten «Pfandersmatt» entweder flächen-mässig zu klein bzw. die Produktionshalle mit den aus den Produktionsabläufen vorgegebenen, notwendigen Abmessungen kann aufgrund des Arealzuschnitts nicht darauf angeordnet werden.

All diese Gründe sprechen gegen eine Entwicklung an einem anderen Standort bzw. die Erweiterung des bereits festgesetzten regionalen Vorranggebiets «Seftigen, Pfandersmatt West».

Wichtiges Kantonales Ziel

Als ein auch aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel gelten die in der regionalen Richtplanung abgestimmten Vorhaben mit regionalwirtschaftlicher oder regionalpolitischer Bedeutung (Zielsetzungen A16b, A22 und A37 des kantonalen Richtplans): Das Vorranggebiet Arbeiten dient einem in der Region langjährig verwurzelten Firma mit 70 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Mit dem Umzug der Firma Gerber Champignons AG und der Nachnutzung des heutigen Betriebsstandorts durch eine zweite ortsansässige Firma profitiert sogar ein zweiter Betrieb. Die Erweiterung des Siedlungsgebiets ist bereits mehrheitlich im Rahmen der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte RGSK festgesetzt, was nun aufgrund eines konkreten Vorhabens/Bedarfs präzisiert werden soll. Die Vorgaben des vom Kanton genehmigten Richtplans werden damit erfüllt.

Optimale Nutzung

Gemäss Richtprojekt vom 6. April 2022 ist eine mehrgeschossige Produktionshalle geplant. Die Gebäudeabmessungen ergeben sich durch die Addition der sieben Pilzzuchtträume, welche in Länge, Breite und Höhe durch den Produktionsprozess vorgegeben sind. Die Funktionen werden in einem kompakten, ruhigen Gesamtvolumen zusammengefasst und zurückhaltend in die Umgebung eingebettet. Versiegelte Erschliessungsflächen um das Gebäude werden minimiert. Ein grosser Teil der Parkierung wird in der Tiefgarage im Untergeschoss untergebracht. Andererseits ist die Höhenentwicklung der Bauten auf Grund der Länge an Siedlungsrand und der Akzeptanz bei der Bevölkerung beschränkt.

Kompensationspflicht

Die Erhebung noch nicht inventarisierter FFF wird in einem separaten «Fachbericht Fruchtfolgeflächen» (Juli 2022) erläutert. Darin wird aufgezeigt, wo und wie viele Fruchtfolgeflächen erhoben und dem AGR zur Inventarisierung eingereicht werden können. Der Bedarf an FFF kann innerhalb der Gemeinde mit Flächen, die FFF-Qualität aufweisen, jedoch nicht in das Inventar aufgenommen wurden, gedeckt werden.

Mitbericht Region

Der ERT hat in seiner Stellungnahme vom 11.05.2022 sowie mit Schreiben vom 22.09.2023 die die Unterstützung des Vorhabens festgehalten.

Beilagen

- Einwohnergemeinde Seftigen: Überbauungsordnung «Pfandersmatt» mit Änderung der baurechtlichen Grundordnung, Vorprüfungsossier vom 11.11.2022, inkl. Stellungnahme ERT, 11. Mai 2022, Richtprojekt vom 06.04.2022 und Fachbericht FFF vom 1. Juli 2022

Anhang: Interessenabwägung Touristische Nutzung mit Koordinationsstand Festsetzung

Touristische Nutzung Kohlenbergwerk Boltigen

Perimeter und Fläche

Vorschlag Perimeter siehe Massnahmenblatt

ÖV-Erschliessungsgüte EGK

Das Planungsareal weist heute keine Erschliessungsgüteklasse auf. Für eine Angebotserweiterung des ÖVs zum Kohlebergwerk ist das erwartete Besucheraufkommen zu gering. Der Transport der angemeldeten Gruppen und Personen soll mittels privat betriebener Kleinbusse (Shuttles) sichergestellt werden.

MIV

Gestützt auf den heutigen Planungsstand wird davon ausgegangen, dass das Vorhaben auf der Kantonsstrasse Nr. 11 an Spitzentagen einen Mehrverkehr von max. 50 bis 60 Fahrten (individuelle Anreisende und Kleinbus) generiert. Auf der Klusstrasse wird an Betriebstagen ein Mehrverkehr von max. 10 bis 15 zusätzlichen Fahrten erwartet. Das bestehende Strassennetz verfügt über ausreichende Kapazitäten, um den Mehrverkehr aufnehmen zu können. Es sind voraussichtlich keine baulichen Massnahmen erforderlich.

LV-Erschliessung

Von Reidenbach bis zum Standort des Kohlebergwerks führt ein signalisierter

Wanderweg mehrheitlich entlang der Erschliessungsstrasse für den MIV. Die Wegverbindung von Boltigen zum Kohlebergwerk ist auch mit Velos gut befahrbar.

Velo: Durch das touristische Vorhaben ist eine leicht stärkere Frequentierung des bestehenden Wanderwegs durch Velos zu erwarten, welche aber auch im bisherigen Mischverkehr nicht zu einer Sicherheitsproblematik führen dürfte.

Zufussgehende: Vorgesehen ist ein neuer Themenweg. Es ist denkbar, dass der Themenweg zum Bergwerk bereits ab dem Bahnhof Boltigen signalisiert wird und ggf. schon unterwegs entlang dem Zufahrtsweg bis zur Chlus mit Schildern ausgestattet wird, um die Attraktivität des Weges, z.B. mit Informations- und Aktionstafeln z.B. an Gebäuden mit Bezug zum Kohlebergwerk zu steigern.

Einbindung in übergeordnete Verkehrsnetze (ÖV und LV)

(siehe Erläuterungen unter MIV)

Störfallvorsorge

Das Planungsareal liegt ausserhalb von Störfall-Konsultationsbereichen.

Naturgefahren

Das Fachgutachten Naturgefahren zeigt, dass sich praktisch der gesamte Projektperimeter im Einflussbereich von Naturgefahren befindet. Für die Bau- und Betriebsphase werden im Gutachten aber mögliche Objektschutzmassnahmen gegen Stein- und Blockschlag aufgezeigt (ua. Steinschlagschutzdamm, Verschaltungen oder Niedrigenergienetze), mit deren Umsetzung der Schutz vor Naturgefahren verhältnismässig sichergestellt werden kann.

Schutzgebiete und Inventare

- Im weiteren Umfeld des Vorhabens befindet sich eine Trockenwiese- und weide, welche vom Vorhaben aber nicht tangiert wird.
- Die «Chlushore-Schafflüe» am nordöstlichen Hang der Klus sind Bestandteil des kantonalen Waldnaturinventars (WNI). Es sind keine Rodungen innerhalb des WNI-Objekts vorgesehen. Auch die Realisierung eines Zugangs zum Stollen und zur bestehenden Grillstelle hat keine nennenswerten, negativen Auswirkungen.
- Das Vorhaben liegt teilweise innerhalb des «Landschaftsschutzgebiet Klus und Walopalp». Es ist durch das Vorkommen von zahlreichen Reptilien-, Amphibien- und Pflanzenarten ein Gebiet von hoher Bedeutung. Gemäss formuliertem Schutzziel (Art. 23 Abs. 1 BauR) ist der Artenreichtum von Tieren und Pflanzen durch den Schutz der Lebensräume vor Eingriffen und durch die Förderung einer angepassten Land- und Raumnutzung zu erhalten. Die Erschliessung der oberhalb liegenden Walop «hat die aktuelle und die angestrebte naturnahe Nutzung sicherzustellen, ist aber über diese Sicherstellung nicht zu erweitern (Tourismus, militärische Nutzung)» (Art. 23 Abs. 5 BauR). Gestützt auf die Machbarkeitsstudie und die Voranfrage kann davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben die Schutzziele nicht tangiert.
- Das Vorhaben liegt teilweise innerhalb des kommunalen «Landschaftsschongebietes». Die Landschaftsschutzgebiete umfassen Gebiete von besonderer Eigenart und Empfindlichkeit. Sie sollen von störenden Eingriffen freigehalten werden. Alle Vorkehren, die dem Schutzzweck widersprechen, wie Veränderungen, Abgrabungen, Materialabbau, Auffüllungen und Ablagerungen aller Art, Aufforstungen oder das Entfernen von Bäumen sind nicht gestattet (Art. 24 Abs. 2 BauR). Bauten und Anlagen sind nur gestattet, wenn sie standortgebunden sind, im öffentlichen Interesse liegen und die Landschaft nicht beeinträchtigen (Art. 24 Abs. 3 BauR). Diesen Zielen wird ausreichend Rechnung zu tragen sein.

Interessenabwägung

- Das Vorhaben einer sanften touristischen Nutzung in der «Chlus» entspricht den kantonalen und regionalen Zielsetzungen in Bezug auf eine touristische Nutzung und widerspricht den raumwirksamen Tätigkeiten des Kantons und der Region nicht.
- Mit der Reduktion und Konzentration der baulichen Massnahmen auf die Stollenportale und der gezielten Besucherlenkung kann den sensiblen Landschafts- und Naturräumen ausreichend Rechnung getragen werden.

Ortsbildschutz/ISOS

Die Erschliessung des Gebiets Chlus führt durch die Weiler Schwarzenmatt und Reidenbach, welche Objekte von regionaler und lokaler Bedeutung des ISOS sind (BE Nr. 27). In Reidenbach prägen die alten Simmentalerhäuserfronten das innere Ortsbild. Schwarzenmatt lag am alten Passweg von Boltigen über den Reidigen und die Kaiseregg ins Freiburgische, wo noch Gebäude und Anlagen aus der Zeit der Säumer vorhanden sind. Erwähnt werden auch die mutmasslichen Einflüsse des Kohleabbaus in der Chlus. Die unverbauten Talhänge in Richtung Chlus und Fahrni sind ebenfalls Teil des ISOS-Perimeters. Diese sollen von jeglichen Neubauten verschont bleiben. Um- und Anbauten verlangen grösste Sorgfalt.

Mit einer sanften, touristischen Nutzung der «Chlus» und der Beleuchtung eines Teils der Geschichte des Ortes werden keine negativen Beeinträchtigungen der schützenswerten Ortsbilder erwartet. Das Vorhaben orientiert sich am historischen Bestand.

Verfügbarkeit

Die vorgesehenen oberirdischen und unterirdischen Anlagen auf der Parzelle Nr. 1306 sind im Privateigentum der Seygemeinde, respektive unterirdische Anlagen voraussichtlich teilweise des Kantons. Die Seygemeinde und der Kanton Bern sind über die angestrebte Nutzung informiert und stellen eine Verfügbarkeit in Aussicht (noch in Abklärung, Aussage wird noch bestätigt).

