

---

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

## **Teil II Massnahmenband**

Genehmigungsexemplar

---

Thun, 15. Mai 2025

# Impressum

## Auftraggeber:

### **Erarbeitung im Auftrag des Regierungsrates**

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

### **Ansprechpersonen Auftraggeberschaft**

Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR): Beat Michel

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

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

## Regionale Projektleitung:

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

## Geschäftsführung Planungsregionen:

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

Andreas Grünig

Entwicklungsraum Thun (ERT):

Manuela Gebert

## Projektmanagement:

Weitwinkel GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun:

Emanuel Buchs

## Auftragnehmende:

### **Verkehr:**

INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern:

Roman Frick, Raphael Grässli

### **Siedlung und Landschaft:**

Weitwinkel GmbH, Fliederweg 11, 3600 Thun:

Emanuel Buchs, Kim Balmer, Mathias Julen

## Erläuterung der Massnahmenblätter

### Kennzeichnung Massnahmen Agglomerationsprogramm V+S 5. Generation

Diejenigen Massnahmen und Teilmassnahmen, die das Agglomerationsprogramm V+S Thun der 5. Generation betreffen, werden sie im Inhaltsverzeichnis grau markiert.

### Definition der Koordinationsstände

- 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.

### Umsetzungshorizonte

D	1	2	3
Daueraufgabe	2025-2031	2032-2035	ab 2036

# Inhaltsverzeichnis RGSK

## Siedlung

Nr.	Bezeichnung	Priorität/ Horizont	Typ	Seite
<b>TOW.S-UV.01</b>	<b>Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (AP 5)</b>	D	MP	15
TOW.S-UV.01.02	Heimberg, Gesamtentwicklung Bahnhof	1	TM	17
TOW.S-UV.01.04	Steffisburg, Schwäbis-Cremo	1	TM	19
TOW.S-UV.01.08	Thun, ESP Thun Nord	1	TM	21
TOW.S-UV.01.09	Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof	1	TM	23
TOW.S-UV.01.17	Spiez, Entwicklung Zentrum Spiez	3	TM	25
TOW.S-UV.01.20	Thun, ESP Bahnhof Thun	2	TM	27
<b>TOW.S-UV.02</b>	<b>Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (RGSK 2025)</b>	D	MP	29
TOW.S-UV.02.01	Frutigen, Bahnhof	D	TM	31
TOW.S-UV.02.02	Frutigen, Güterbahnhof	D	TM	33
TOW.S-UV.02.03	Lenk, Bahnhof	D	TM	35
TOW.S-UV.02.04	Lenk, Bärenmatte	D	TM	37
TOW.S-UV.02.06	Reichenbach i.K., Flugplatz	D	TM	39
TOW.S-UV.02.07	St. Stephan, Flugplatz	D	TM	41
TOW.S-UV.02.12	Zweisimmen, Spitalareal	D	TM	43
TOW.S-UV.02.13	Zweisimmen, Militärareal Blankenburg	D	TM	45
TOW.S-UV.02.14	Boltigen, Bahnhof / Kaserne ( <i>neu UV statt VA</i> )	D	TM	47
TOW.S-UV.02.15	Seftigen, Ortskern	2	TM	49
TOW.S-UV.02.16	Steffisburg, VBS-Areal	3	TM	51
TOW.S-UV.02.17	Steffisburg, Stockhorn-/Bernstrasse	3	TM	53
TOW.S-UV.02.18	Steffisburg, Pfrundmatte	1	TM	55
TOW.S-UV.02.19	Thun, Gwattstrasse	3	TM	57
TOW.S-UV.02.20	Thun, Hoffmatte	1	TM	59
TOW.S-UV.02.21	Thun, Schönau	3	TM	61
TOW.S-UV.02.22	Thun, Freistatt	1	TM	63
TOW.S-UV.02.23	Thun, Aarestrasse	3	TM	65
TOW.S-UV.02.24	Thun, STI-Areal <i>NEU</i>	3	TM	67
TOW.S-UV.02.25	Thun, Hohmadstrasse BWG Thun <i>NEU</i>	3	TM	69
TOW.S-UV.02.25	Zweisimmen, Zukunft Einstiegsportal Zweisimmen ZEZ 2032	D	TM	71

<b>TOW.S-SW.01</b>	<b>Regionale Wohnschwerpunkte (AP 5)</b>	D	MP	73
TOW.S-SW.01.01	Steffisburg, Hodelmatte / Au	1	TM	75
TOW.S-SW.01.02	Thun, Bläuerstrasse (ehem. Bostudenzelg)	1	TM	77
<b>TOW.S-SW.02</b>	<b>Regionale Wohnschwerpunkte (RGSK 2025)</b>	D	MP	79
TOW.S-SW.02.04	Thun, Rösslimatte	2	TM	81
TOW.S-SW.02.05	Spiez, Simmentalstrasse (Uechli)	3	TM	83
TOW.S-SW.02.06	Spiez, Bühl Nord	3	TM	85
TOW.S-SW.02.07	Spiez, Roggern <i>NEU</i>	2	TM	87
<b>TOW.S-SA.01</b>	<b>Regionale Arbeitsschwerpunkte (AP 5)</b>	D	MP	89
TOW.S-SA.01.03	Steffisburg, Aarefeld (ESP Bahnhof Steffisburg) <i>NEU/Aufgeteilt</i>	1	TM	91
TOW.S-SA.01.04	Steffisburg, Glättimüli (ESP Bahnhof Steffisburg) <i>NEU/Aufgeteilt</i>	2	TM	93
<b>TOW.S-SA.02</b>	<b>Regionale Arbeitsschwerpunkte (RGSK 2025)</b>	D	MP	95
TOW.S-SA.02.07	Frutigen, Unters Widi Ost	D	TM	97
TOW.S-SA.02.08	Frutigen, Wengmatti I	D	TM	99
TOW.S-SA.02.10	Zweisimmen, Grossenmatte	D	TM	101
TOW.S-SA.02.11	Spiez, Lattigen / Au	D	TM	103
TOW.S-SA.02.12	Spiez, Angolder	1	TM	105
TOW.S-SA.02.13	Thun, Schoren / Gwattmösl	1	TM	107
TOW.S-SA.02.14	Thun, Mittlere Strasse / Rütlistrasse / Industriestrasse	2	TM	109
<b>TOW.S-SÜ.02</b>	<b>Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz (RGSK 2025)</b>	D	MP	111
TOW.S-SÜ.02.01	Adelboden, Neuweg Paradiesli	D	TM	113
TOW.S-SÜ.02.02	Frutigen, Wengimatti	D	TM	115
TOW.S-SÜ.02.03	Frutigen, Im Grund	D	TM	117
TOW.S-SÜ.02.04	Frutigen, Zrydsbrügg	D	TM	119
TOW.S-SÜ.02.05	Kandergrund, Underem Büel	D	TM	121
TOW.S-SÜ.02.06	Reichenbach i.K., Sägerei Bettschen	D	TM	123
<b>TOW.S-VW.01</b>	<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (AP 5)</b>	D	MP	125
TOW.S-VW.01.08	Thun, Siegenthalergut	1	TM	127
<b>TOW.S-VW.02</b>	<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (RGSK 2025)</b>	D	MP	129
TOW.S-VW.02.03	Seftigen, Breitmoos	3	TM	131
TOW.S-VW.02.04	Steffisburg, Bruchegg	3	TM	133

TOW.S-VW.02.05	Steffisburg, Oberdorf-Gumm	3	TM	135
TOW.S-VW.02.06	Steffisburg, Erlen	3	TM	137
TOW.S-VW.02.07	Steffisburg, Thunstrasse-Glockenthal	3	TM	139
TOW.S-VW.02.09	Steffisburg, Bahnhofstrasse	3	TM	141
TOW.S-VW.02.10	Uetendorf, Ischlag	1	TM	143
<b>TOW.S-VA.02</b>	<b>Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (RGSK 2025)</b>	D	MP	145
TOW.S-VA.02.01	Seftigen/Burgistein, Pfandersmatt	D	TM	147
TOW.S-VA.02.02	Därstetten, Gewerbezentrum	D	TM	149
TOW.S-VA.02.03	Diemtigen, Burgholz / Asmatti	D	TM	151
TOW.S-VA.02.06	Wimmis, Eyfeld	D	TM	153
TOW.S-VA.02.15	Wimmis, Chrümig	D	TM	155
TOW.S-VA.02.17	Frutigen, Unteres Widi West	D	TM	157
TOW.S-VA.02.18	Frutigen, Wengimatti II (West)	D	TM	159
TOW.S-VA.02.19	Heimberg, Heimberg Süd	3	TM	161
TOW.S-VA.02.20	Steffisburg, Bernstrasse	2	TM	163
TOW.S-VA.02.21	Thun, Weststrasse Süd	2	TM	165
TOW.S-VA.02.22	Boltigen, Brüggmatt <i>NEU</i>	D	TM	167
TOW.S-VA.02.23	Seftigen/Burgistein, Pfandersmatt (Teilbereiche Zwischenergebnis)	D	TM	169
TOW.S-VA.02.24	Diemtigen, Burgholz Asmatti (Teilbereich Vororientierung)	D	TM	171
<b>TOW.S-VIV.01</b>	<b>Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)</b>	D	MP	173
<b>TOW.S-Bgm.01</b>	<b>Wichtige Siedlungsbegrenzungen mit Interessenabwägung</b>	D	EM	175
<b>TOW.S-Bgo.01</b>	<b>Wichtige Siedlungsbegrenzungen ohne Interessenabwägung (ERT)</b>	D	EM	176
<b>TOW.S-Bgo.02</b>	<b>Wichtige Siedlungsbegrenzungen ohne Interessenabwägung (KA und OS-SA)</b>	D	EM	177
<b>TOW.S-Ü.01</b>	<b>Koordination der Siedlungsentwicklung: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen</b>	D	EM	178
<b>TOW.S-Ü.02</b>	<b>Koordination der Siedlungsentwicklung: Umsetzung Regionaler Arbeitszonenpool</b>	D	EM	181
<b>TOW.S-Ü.03</b>	<b>Koordination der Siedlungsentwicklung: Überkommunale Kompensation Fruchtfolgeflächen (FFF)</b>	D	EM	183
<b>TOW.S-Ü.04</b>	<b>Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren</b>	D	EM	184

## Landschaft

Nr.	Bezeichnung	Priorität/ Horizont	Typ	Seite
<b>TOW.L-Schu.01</b>	<b>Vorranggebiete Natur und Landschaft (Agglomeration)</b>	D	MP	186
<b>TOW.L-Schu/Scho.02</b>	<b>Vorranggebiete Natur und Landschaft (ländlicher Raum)</b>	D	MP	188
<b>TOW.L-Tg.01</b>	<b>Wichtige Siedlungstrenngürtel ohne/mit Interessenabwägung (ERT inkl. Agglomeration) <i>neu separates Blatt</i></b>	D	EM	190
<b>TOW.L-Tg.02</b>	<b>Wichtige Siedlungstrenngürtel ohne/mit Interessenabwägung (OS-SA, KA) <i>neu separates Blatt</i></b>	D	EM	192
<b>TOW.L-Ü.03</b>	<b>Geotop Faulenseemoos</b>	D	EM	194
<b>TOW.L-Ü.04</b>	<b>Regionale Naturpärke und UNESCO Welterbe SAJA</b>	D	EM	196
<b>TOW.L-Ü.05</b>	<b>Konzeptionelle Massnahme: Freiraumkonzept Agglomeration Thun <i>NEU</i></b>	1	EM	199
<b>TOW.L-Ü.06</b>	<b>Freiräume und Pärke (AP 5) <i>NEU</i></b>	D	MP	201
TOW.L-Ü.06.01	Thun, Park Siegenthalergut <i>NEU</i>	1	TM	203
TOW.L-Ü.06.02	Thun, Park B5 ESP Thun Nord <i>NEU</i>	2	TM	205
TOW.L-Ü.06.03	Thun, Park Bläuerstrasse <i>NEU</i>	2	TM	207
TOW.L-Ü.06.04	Heimberg, Park Louelipark <i>NEU</i>	1	TM	209
<b>TOW.L-Ü.07</b>	<b>See- und Flussufer <i>NEU</i></b>	D	MP	211
TOW.L-Ü.07.01	Thun, Pfaffenbühl <i>NEU</i>	2	TM	213
TOW.L-Ü.07.02	Steffisburg/Heimberg, Aareufer Zulgmündung / Längsvernetzung Zulg <i>NEU</i>	1	TM	214
TOW.L-Ü.07.03	Thun, Aareufer Thun Nord <i>NEU</i>	2	TM	216
TOW.L-Ü.07.04	Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aareufer Kleist-Inseli <i>NEU</i>	1	TM	218
<b>TOW.L-Ü.08</b>	<b>Siedlungsnaher Erholungsgebiete <i>NEU</i></b>	D	MP	220
TOW.L-Ü.08.01	Thun, Buchholz-Pfandern <i>NEU</i>	2	TM	222
TOW.L-Ü.08.02	Steffisburg, Landschaftspark „Au“ <i>NEU</i>	3	TM	224
<b>TOW.L-Ü.09</b>	<b>Kleinstrukturen und Trittsteine <i>NEU</i></b>	D	EM	226

## Tourismus, Sport und Freizeit

Nr.	Bezeichnung	Priorität/ Horizont	Typ	Seite
<b>TOW.T-S.01</b>	<b>Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (AP 5)</b>	D	MP	228
TOW.T-S.01.04	Thun, Lachen	2	TM	230
TOW.T-S.01.05	Thun, Sport- und Freizeitcluster Thun Süd <i>NEU</i>	1	TM	232
<b>TOW.T-S.02</b>	<b>Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (RGSK 2025)</b>	D	MP	234
TOW.T-S.02.01	Adelboden, Nevada und Schuler-Areal	D	TM	236

TOW.T-S.02.03	Kandersteg, Schanzenareal / Betriebsgebäude	D	TM	237
TOW.T-S.02.05	Lenk, Tennis- und Eisbahncenter (TEC)	D	TM	238
TOW.T-S.02.06	Lenk, Kurs- und Sportzentrum KUSPO	D	TM	239
TOW.T-S.02.08	Lenk, Ferienresort Hohliebi	D	TM	240
TOW.T-S.02.09	Lenk, Ferienresort Rothenbach (ZPP)	D	TM	241
TOW.T-S.02.11	Saanen, Tribüne und Arealnutzung Tennis (Gstaad)	D	TM	242
TOW.T-S.02.12	Saanen, Skifuture Rübeldorf	D	TM	243
TOW.T-S.02.13	Saanen, Sportzentrum Areal (Gstaad)	D	TM	244
TOW.T-S.02.19	St. Stephan, Sagiareal	D	TM	245
TOW.T-S.02.22	Zweisimmen, Hotelprojekt Geselmatte	D	TM	246
TOW.T-S.02.23	Spiez, Spiezer Bucht	D	TM	247
TOW.T-S.02.24	Heimberg, Sportzentrum Heimberg CIS	D	TM	248
TOW.T-S.02.25	Oberhofen am Thunersee, Wichterheer-Gut	D	TM	250
TOW.T-S.02.26	Saanen, Flugplatz und Polofeld <i>Zusammenfassung Flugplatz und Polofeld</i>	D	TM	251
TOW.T-S.02.27	Saanenmöser, Aellenmatte <i>NEU</i>	D	TM	252
<b>TOW.T-V.01</b>	<b>Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus (AP 5)</b>	D	MP	253
TOW.T-V.01.01	Thun, Erweiterung Sport- und Freizeitcluster Thun Süd (ehem. Weststr. Nord)	1	TM	255
<b>TOW.T-V.02</b>	<b>Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus (RGSK 2025)</b>	D	MP	257
<b>TOW.T-V.02.01</b>	Wattenwil, Sportstätte Ey	D	TM	259
<b>TOW.T-V.02.03</b>	Saanen, Institut Le Rosey	D	TM	260
<b>TOW.T-V.02.05</b>	Saanen, Uf de Chessle (Saanenmöser)	D	TM	261
<b>TOW.T-V.02.06</b>	Boltigen, altes Kohlebergwerk <i>NEU</i>	D	TM	262
<b>TOW.T-Ü.01</b>	<b>Erholungsgebiete (Agglomeration)</b>	D	EM	264
<b>TOW.T-Ü.02</b>	<b>Erholungsgebiete und überregionale Ausflugsziele (ländlicher Raum)</b>	D	MP	266
<b>TOW.T-Ü.03</b>	<b>Ausgangspunkte der Erholung</b>	D	EM	268

#### Verkehr: Öffentlicher und kombinierter Verkehr

Nr.	Bezeichnung	Priorität/ Horizont	Typ	Seite
<b>TOW.KM-Mu.07</b>	<b>Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte</b>	1	EM	270
<b>TOW.KM-Mu.08</b>	<b>Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite</b>	1	EM	273
<b>TOW.KM-Mu.09</b>	<b>Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2. Etappe</b>	2	EM	276

<b>TOW.KM-Mu.10</b>	<b>Thun, ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse</b>	3	EM	279
<b>TOW.KM-Mu.11</b>	<b>Thun, ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte</b>	3	EM	282
<b>TOW.ÖV-Nat.01</b>	<b>S-Bahn Haltestelle ESP Thun Nord</b>	STEP	Ü	285
<b>TOW.KM-Mu.05</b>	<b>Thun, ESP Thun Nord, Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus</b>	2	EM	287
<b>TOW.KM-Mu.06</b>	<b>Thun, ESP Thun Nord, Anbindung Velo- und Fusswegnetz an neue Bahnhofhaltestelle</b>	2	EM	290
<b>TOW.ÖV-E.01</b>	<b>Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Thun</b>	1	EM	292

#### **Verkehr: Motorisierter Individualverkehr und Verkehrsmanagement**

Nr.	Bezeichnung	Priorität/ Horizont	Typ	Seite
<b>TOW.MIV-Auf.01</b>	<b>Thun, BGK Innenstadt, 1. Etappe</b>	1	EM	294
<b>TOW.MIV-Auf.17</b>	<b>Thun, BGK Innenstadt, 2. Etappe</b>	2	EM	297
<b>TOW.MIV-Auf.02</b>	<b>Thun, BGK Siegenthalergut</b>	1	EM	300
<b>TOW.MIV-Auf.05</b>	<b>Thun, BGK Dürrenast-Neufeldquartier</b>	2	EM	303
<b>TOW.MIV-Auf.09</b>	<b>Spiez, BGK Dorfzentrum / Bahnhof</b>	2	EM	305
<b>TOW.MIV-Auf.14</b>	<b>Schönried, Sanierung Ortsdurchfahrt</b>	1	EM	307
<b>TOW.MIV-Auf.15</b>	<b>Därstetten, Sanierung Niveauübergang</b>	1	EM	309
<b>TOW.MIV-Auf.16</b>	<b>Steffisburg, BGK Ziegeleistrasse</b>	1	EM	311
<b>TOW.MIV-U.01</b>	<b>Erlenbach i.S., Ortsumfahrung</b>	3	EM	314
<b>TOW.NM-VM.01</b>	<b>Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont</b>	1	MP	315
TOW.NM-VM.01.01	Erweiterung Verkehrsrechner Kanton Bern	1	TM	319
TOW.NM-VM.01.02	Verstetigung Verkehrsfluss Hauptachse Innenstadt	1	TM	321
TOW.NM-VM.01.03	Dosierung Bernstrasse, Kyburgkreisel	1	TM	323
TOW.NM-VM.01.04	Zuflusssteuerung / Buspriorisierung Berntorkreisel auf der Bernstrasse	1	TM	325
TOW.NM-VM.01.05	Umgestaltung Knoten Lauitor mit Buspriorisierung	1	TM	327
TOW.NM-VM.01.06	Dosierung Thunstrasse mit Buspriorisierung (Busspur)	1	TM	329
TOW.NM-VM.01.07	Dosierung Schlossberg-Parking	1	TM	331
TOW.NM-VM.01.08	Knoten Maulbeerplatz Zuflusssteuerung und Buspriorisierung	1	TM	333
TOW.NM-VM.01.09	Dosierung Guisanplatz mit Buspriorisierung, Busspur Allmendstrasse	1	TM	335

TOW.NM-VM.01.10	Widerstand Mittlere Strasse	1	TM	337
TOW.NM-VM.01.11	Wegweisungskonzept	1	TM	339
TOW.NM-VM.01.12	Umgestaltung Knoten Allmendstrasse, General-Wille-Strasse	1	TM	341
TOW.NM-VM.01.13	Dosierung und Busspur Allmendstrasse	1	TM	343
TOW.NM-VM.01.14	Dosierung Knoten Weststrasse	1	TM	345
TOW.NM-VM.01.15	Optimierung Dosierung mit Buspriorisierung Frutigenstrasse	1	TM	347
TOW.NM-VM.01.16	Widerstand Seestrasse	1	TM	349
TOW.NM-VM.01.17	Umbau Kreisel Burgerstrasse / Länggasse zu LSA-Knoten mit Buspriorisierung	1	TM	351
TOW.NM-VM.01.18	Dosierung Buchholzstrasse mit Buspriorisierung	1	TM	353
TOW.NM-VM.01.19	Fahrbahnhaltestellen Buchholzstrasse und Tempo 30	1	TM	355
TOW.NM-VM.01.20	Quartierschutz Durchfahrtswiderstand im Westquartier	1	TM	357
TOW.NM-VM.01.21	Dosierung Grabenstrasse mit Buspriorisierung	1	TM	359
TOW.NM-VM.01.22	Verkehrslage- und Verkehrsdatenerfassung	1	TM	361
<b>TOW.NM-VM.02</b>	<b>Kategorie Verkehrsmanagement, B-Horizont</b>	<b>2</b>	<b>MP</b>	<b>363</b>
TOW.NM-VM.02.01	Dosierung Grabengut-Parking	2	TM	366
TOW.NM-VM.02.02	Dosierung Aarefeld-Parking	2	TM	368
TOW.NM-VM.02.03	Dosierung Parkings Aarestrasse (City West und Aarezentrum)	2	TM	370
TOW.NM-VM.02.04	Virtuelle Fahrbahnhaltestellen Thunstrasse	2	TM	372
TOW.NM-VM.02.05	Dosierung Kreisel Heimberg Center	2	TM	377
TOW.NM-VM.02.06	Dosierung mit Buspriorisierung Bernstrasse stadteinwärts	2	TM	376
TOW.NM-VM.02.07	Dosierung mit Buspriorisierung Bernstrasse stadtauswärts	2	TM	378
TOW.NM-VM.02.08	Dosierung mit Buspriorisierung Allmendstrasse aussen	2	TM	380

TOW.NM-VM.02.09	Optimierung Verkehrsfluss Kreisel Weststrasse / Pfandernstrasse – Anschluss Thun Süd	2	TM	382
TOW.NM-VM.02.10	Dosierung Panorama-Center	2	TM	384
TOW.NM-VM.02.11	Dosierung mit Buspriorisierung Gwattstrasse	2	TM	386
TOW.NM-VM.02.12	Widerstand auf Talackerstrasse	2	TM	388
TOW.NM-VM.02.13	Dosierung Bernstrasse, Stuckikreisel	2	TM	390
TOW.NM-VM.02.14	Verkehrslage- und Verkehrsdatenerfassung	2	TM	392

### Verkehr: Velo- und Fussverkehr

Nr.	Bezeichnung	Priorität/ Horizont	Typ	Seite
<b>TOW.FVV-Ü.01</b>	<b>Kategorie Fuss- und Veloverkehr, A-Horizont</b>	1	MP	394
TOW.FVV-Ü.01.01	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast	1	TM	397
TOW.FVV-Ü.01.02	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere ESP Bahnhof Thun/Seefeld	1	TM	399
TOW.FVV-Ü.01.03	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Westquartier	1	TM	401
TOW.FVV-Ü.01.04	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast	1	TM	403
TOW.FVV-Ü.01.05	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld	1	TM	405
TOW.FVV-Ü.01.06	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Lerchenfeld/ESP Thun Nord	1	TM	407
TOW.FVV-Ü.01.07	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Altstadt/Lauenen/Hofstetten	1	TM	409
TOW.FVV-Ü.01.08	Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (Glockental – Mühlbach)	1	TM	411
TOW.FVV-Ü.01.09	Heimberg - Seftigen, Neubau Radstreifen Limpbach - Zelgstrasse	1	TM	413
<b>TOW.FVV-Ü.02</b>	<b>Kategorie Fuss- und Veloverkehr, B-Horizont</b>	2	MP	415
TOW.FVV-Ü.02.01	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast	2	TM	418
TOW.FVV-Ü.02.02	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere ESP Bahnhof Thun/Seefeld	2	TM	420
TOW.FVV-Ü.02.03	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Westquartier	2	TM	421
TOW.FVV-Ü.02.04	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast	2	TM	424
TOW.FVV-Ü.02.05	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld	2	TM	426
TOW.FVV-Ü.02.06	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Lerchenfeld/ESP Thun Nord	2	TM	428
TOW.FVV-Ü.02.07	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Altstadt/Lauenen/Hofstetten	2	TM	430
TOW.FVV-Ü.02.08	Thun, Durchwegung Lüssli - Pfandern (F4-w)	2	TM	432

<b>TOW.FVV-V.02</b>	<b>Velobasisroute Zweisimmen - Lenk</b>	1	EM	434
<b>TOW.FVV-V.03</b>	<b>Saanen, Velobasisroute Saanen – Rougement (Linienführung südlich Kantonsstrasse)</b>	1	EM	436
<b>TOW.FVV-V.04</b>	<b>Saanen, Velobasisroute Saanenmöser – Schönried (Linienführung südlich Kantonsstrasse)</b>	1	EM	438
<b>TOW.FVV-V.05</b>	<b>Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse</b>	1	EM	440
<b>TOW.FVV-V.06</b>	<b>Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 1. Etappe (Bahnhof - Gewerbestrasse)</b>	1	EM	443
<b>TOW.FVV-V.07</b>	<b>Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 2. Etappe (Selve – Schwäbis, inkl. Brücke über Aare)</b>	1	EM	446
<b>TOW.FVV-V.08</b>	<b>Thun, Bahnhof - Selve - Schwäbis, 3. Etappe (Gewerbestrasse – Selve, inkl. Brückenschlag Allmendstrasse)</b>	2	EM	449
<b>TOW.FVV-F.01</b>	<b>Thun, Fussverkehr Verbreiterung Bahnunterführung Schulstrasse (F4-a)</b>	2	EM	452

## AP1-4: pendente Infrastrukturelle Massnahmen

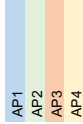
Grundlage: Export FGSK-Portal Frühjahr 2024



Bestandteil Umsetzungstabelle	gemeinde	ID1	Nummer	Bezeichnung	art2	status gem. Kanton	Men- Träger	AP	umsetzung jahr	mpaket	mpaket code	Federführung (gem. Massnahmenblatt AP)	Kommentar Umsetzungsstand
ja	Thun	199	942.006	TM Ausbau Unterführung Frühlingsraszur Resiarburg Bösser	NM	noch nicht begonnen	noch nicht begonnen	1	A-Horizont	MP 942.006_KM_0942.006	942.006	Gemeinde	
ja	Thun	203	942.008	TM Inselstätt (Ebnatnemej)	MIV	noch nicht begonnen	Abstandnahme	1	A-Horizont	MP 942.008_MIV_0942.008	942.008	Gemeinde	
nein	Thun	186	942.001	EM Ausbau Bike-Ride Bahnhof und Linienst. LV	LV	noch nicht begonnen	Abstandnahme	1	A-Horizont	MP 942.001_LV_0942.001	942.001	Gemeinde	
ja	Thun	187	942.011	EM Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzflügen/Schafau	LV	noch nicht begonnen	noch nicht begonnen	1	A-Horizont	MP 942.011_LV_0942.011	942.011	Gemeinde	
ja	Thun	188	942.012	EM Wegverbindung Bahnhof Selve - Schwabis LV	LV	noch nicht begonnen	Abstandnahme	1	A-Horizont	MP 942.012_LV_0942.012	942.012	Gemeinde	
nein	Thun	194	0942.007.13	Lenkung des MV und Verbesserung der Vertikallichkeit auf dem bestehenden Netz: TM Jungfrau- /Stoobornstrasse	MIV	noch nicht begonnen	Abstandnahme	1	A-Horizont	MP 942.007_MIV_0942.002	942.002	Gemeinde	wird in Zusammenarbeit mit BSK Westquartier überprüft. Realisierungsbeginn vor Ende 2027 unsicher
nein	Spiez	219	KM5	TM Ausbau Bike-Ride Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität, Velostation Spiez	KM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.058_KM_0942.2.058	0942.2.058	Gemeinde	Umsetzung VeloStation - Probleme einen entsprechenden Betreiber zu finden
nein	Steffisburg	224	KM5	TM Ausbau Bike-Ride Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität, Anlagenbündel Richtung Konflingkofen; Steffisburg Schwabis	KM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.058_KM_0942.2.058	0942.2.058	Gemeinde	Im Rahmen Bewilligungsverfahren Bühler werden über die BLS Massnahmen bewilligt. Federführung BLS in Verbindung mit Kanton
nein	Steffisburg	225	KM5	TM Ausbau Bike-Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität, Anlagenbündel Richtung Konflingkofen; Steffisburg	KM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.058_KM_0942.2.058	0942.2.058	Gemeinde	
nein	Steffisburg	226	KM5	TM Ausbau Bike-Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität, Anlagenbündel Richtung Konflingkofen; Steffisburg Lädli	KM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.058_KM_0942.2.058	0942.2.058	Gemeinde	
nein	Thun	220	KM5	TM Ausbau Bike-Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität, Ergänzungen auf Thuner Stadtgebiet zu den Mobilitätsdrehscheiben	KM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.058_KM_0942.2.058	0942.2.058	Gemeinde	Sowohl Massnahme sinnvoll Realisierungsbeginn vor Ende 2027
nein	Uttenendorf	222	KM5	TM Ausbau Bike-Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität, Anlagenbündel Richtung Gurtertal; Uttenendorf	KM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.058_KM_0942.2.058	0942.2.058	Gemeinde	
nein	Uttenendorf	223	KM5	TM Ausbau Bike-Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität, Anlagenbündel Richtung Gurtertal; Uttenendorf Allmend	KM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.058_KM_0942.2.058	0942.2.058	Gemeinde	
nein	Utigen	229	KM5	TM Ausbau Bike-Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität, Bahnhof BfR Utigen	KM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.058_KM_0942.2.058	0942.2.058	Gemeinde	noch nicht begonnen, abhängig von privatem Bauprojekt, Ablauf Baueverteilung Projekt im Juni 2026 (bei Verlängerung im 2024)
ja	Thun	234	LV2	TM Ausbau Mittlere Unterführung LV	LV	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.089_LV_0942.2.089	0942.2.089	Gemeinde	Realisierungsbeginn vor Ende 2027 = Unsicherheit hinsichtlich der Realisierbarkeit im vorgegebenen Zeithorizont. Aus Sicht P.I.A. ist die Umsetzung aber anzustreben.
ja	Thun	235	LV2	TM IV-Verbindung Mönchstr-Käserenstr.	LV	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.089_LV_0942.2.089	0942.2.089	Gemeinde	
ja	Thun	236	LV2	TM Verbesserung Netz St. Urs; Thun Lerchenfeld-Uttenendorf	LV	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.089_LV_0942.2.089	0942.2.089	Gemeinde	
ja	Thun	209	LV2.1	EM Neubau Bahnhofsüberführung, Kleinfeld-Allmend; LV Utigenstrasse	LV	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2	A-Horizont	MP 0942.2.049_LV_0942.2.049	0942.2.049	Gemeinde	Realisierung in Zusammenarbeit mit ESP Thun und BSB; Realisierungsbeginn im Nord; Realisierungsbeginn vor Ende 2027 = Hier besteht Unsicherheit hinsichtlich Realisierbarkeit im vorgegebenen Zeithorizont. Aus Sicht P.I.A. ist die Umsetzung aber anzustreben.

# AP1-4: pendente Infrastrukturelle Massnahmen

Grundlage: Export RGSK-Portal Frühjahr 2024



Bestandteil Umsetzungstabelle	gemeinde	ID1	Nummer	Bezeichnung	art2	status gem. Kanton	Status gem. Inter- Träger	AP	umsetzungs- horizont	mpaket	mpaket_arscode	Federführung (gem. Massnahmenblatt AP)	Kommentar Umsetzungsstand
nein	Spiez	210	UV2.5	EM Spiez, Verbesserung der Querverbindungen, LV Bahnhofgelände zur Seebucht	LV	noch nicht begonnen	2. Generation	2. Generation	2. Generation	MP 0942.2.053_LV_0942.2.053	0942.2.053	Gemeinde	Realisierungsbeginn vor Ende 2027 unklar, evtl. Beauftragung Ersatzmassnahmen für die Stadt Thun, daher keine Abstandnahme [Teilmassnahme ist im Anhang 1 der LV zum AP2 enthalten] // Hier besetzt seitens TBA, noch Unsicherheit hinichtlich der Realisierbarkeit im vorgelagerten Zeithorizont. Aus Sicht PIA ist die Umsetzung aber anzustreben.
ja	Thun	230	ÖV3	TM Umsetzung ÖV-Erschliessungskonzept für den ESP Bahnhof Thun Nord	ÖV	noch nicht begonnen	begonnen	2. Generation	MP 0942.2.088_ÖV_0942.2.088	0942.2.088	Region		
ja	Thun	1020	TOW.LV.U.1.1	Thun, Velo- und Bürger-/Generalwille- Strasse (V+E, Abschnitt Nord)	LV	noch nicht begonnen	noch nicht begonnen	4. Generation	TOW.LV.U.1.LV_		Gemeinde		
ja	Spiez	1029	TOW.LV.U.1.30	Bahnhof Spiez, Ausbau Perimeterüberführung Ost	LV	noch nicht begonnen	noch nicht begonnen	4. Generation	TOW.LV.U.1.LV_		Gemeinde		Start vor ausichtlich 2024
ja	Spiez	1028	TOW.LV.U.1.9	Spiez, Überweg Englen - Spiez (Lückenschluss Ghei - Weidli)	LV	noch nicht begonnen	noch nicht begonnen	4. Generation	TOW.LV.U.1.LV_		Gemeinde		
nein	Thun	1002	TOW.MV.Auf.1	Thun, BGK Innenstadt	MV	noch nicht begonnen	Abstandnahme/Weiteren entwicklung AP5	4. Generation	TOW.MV.Auf.1.MV_0942.4.008	0942.4.008	Gemeinde		
nein	Thun	1003	TOW.MV.Auf.2	Thun, BGK Slegenthalergut - Weststrasse	MV	noch nicht begonnen	Abstandnahme/Weiteren entwicklung AP5	4. Generation	TOW.MV.Auf.2.MV_0942.4.009	0942.4.009	Gemeinde		
ja	Thun	1005	TOW.MV.Auf.3.1	Thun, Sanierung Maulbeerkeisel (USP 1031)	MV	noch nicht begonnen	begonnen	4. Generation	TOW.MV.Auf.3.MV_		Gemeinde		
ja	Thun	1006	TOW.MV.Auf.3.2	Thun, Sanierung Bahnhofplatz (USP 1044)	MV	noch nicht begonnen	begonnen	4. Generation	TOW.MV.Auf.3.MV_		Gemeinde		
ja	Thun	1007	TOW.MV.Auf.3.3	Thun, Sanierung Kreis Bürgerstrasse/Palackstrasse (USP 1035)	MV	noch nicht begonnen	begonnen	4. Generation	TOW.MV.Auf.3.MV_		Gemeinde		Steht in Abhängigkeit zur Planung BGK Dienstadt, Realisierungsbeginn in AP IV.
ja	Thun	1008	TOW.MV.Auf.4.4	Thun, Länggasse - Jungfraustrasse (USP 1237)	MV	noch nicht begonnen	begonnen	4. Generation	TOW.MV.Auf.4.MV_		Gemeinde		Steht in Abhängigkeit zur Planung BGK Westquartier, Realisierungsbeginn (ev. als vorgezogene Massnahme) in AP IV- Horizont.
ja	Thun	1009	TOW.MV.Auf.4.5	Thun Schwäbige/Graberstrasse (USP 1401)	MV	noch nicht begonnen	noch nicht begonnen	4. Generation	TOW.MV.Auf.4.MV_		Gemeinde		
ja	Thun	1010	TOW.MV.Auf.4.6	Thun Homedstrasse/Talackerstrasse (USP 1043)	MV	noch nicht begonnen	begonnen	4. Generation	TOW.MV.Auf.4.MV_		Gemeinde		
ja	Thun	217	VM.M30	EM Verkehrsmanagement Innenstadt Thun	NM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2. Generation	MP 0942.2.071_NM_0942.2.071	0942.2.071	Gemeinde und Kanton		IDA: Das Verkehrsmanagement-Konzept wird demnächst mit dem Kanton überarbeitet und den aktuellen Gegebenheiten angepasst. Die Einzelmassnahmen sind 2024 aufgrund der neuen Erkenntnisse zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Thun: Grundlegende Überprüfung der Massnahmen im Rahmen Verkehrsmanagement-Konzept Kanton im AP IV. Planung, steht zudem in Abhängigkeit BGK Innenstadt, Realisierungsbeginn von unbestrittenen, vorgezogenen (Teil- Massnahmen) bis Ende 2027.
ja	Thun	211	VM.M2	EM Verkehrsmanagement West- und Talakkerstrasse	NM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2. Generation	MP 0942.2.063_NM_0942.2.063	0942.2.063	Gemeinde		Verkehrsmanagement wird mit AP IV grundlegend überprüft und optimiert. Realisierungsbeginn von unbestrittenen, vorgezogenen (Teil-Massnahmen) bis Ende 2027.
ja	Thun	212	VM.M3	EM Verkehrsmanagement Allmendstrasse	NM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2. Generation	MP 0942.2.064_NM_0942.2.064	0942.2.064	Gemeinde		Verkehrsmanagement wird mit AP IV grundlegend überprüft und optimiert. Realisierungsbeginn von unbestrittenen, vorgezogenen (Teil-Massnahmen) bis Ende 2027.
ja	Thun	213	VM.M4	EM Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	NM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2. Generation	MP 0942.2.065_NM_0942.2.065	0942.2.065	Gemeinde		Steht in Abhängigkeit mit Planung BGK Westquartier, Verkehrsmanagement wird mit AP IV grundlegend überprüft und optimiert. Realisierungsbeginn vor Ende 2027 ist fraglich.
ja	Steffisburg	215	VM.M6	EM Ausweidverkehr Dürrenast und Schwäbe	NM	noch nicht begonnen	Abstandnahme	2. Generation	MP 0942.2.067_NM_0942.2.067	0942.2.067	Gemeinde		

# Massnahmenpaket Siedlung

## Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (AP 5)

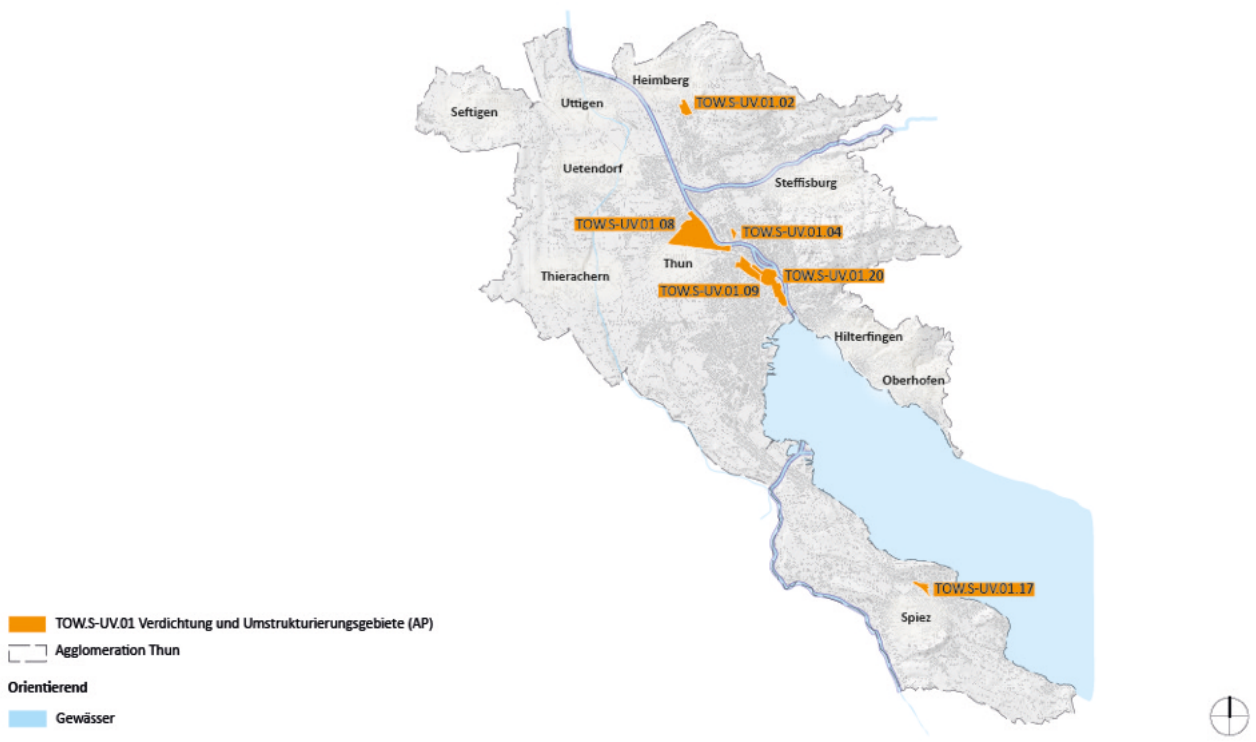
### TOW.S-UV.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinden

AGR, AÖV, Archäologischer Dienst, BLS  
AG, Grundeigentümer, SBB, TBA-OIK I

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

Innerhalb der Agglomeration sollen geeignete Areale mit einer hohen Zentralität und Erschliessungsgüte, insbesondere mit dem ÖV, qualitativ verdichtet und umstrukturiert werden. Die Umstrukturierungsgebiete werden für eine Umzonung in Wohn- oder Dienstleistungsstandorte prioritär berücksichtigt, bevor am Siedlungsrand neue Gebiete eingezont werden.

#### Umsetzung:

1. Zur Festlegung von Umstrukturierungsgebieten werden Gebiete mit hoher ÖV-Erschliessungsgüte (vorzugsweise EGK A/B) in den Agglomerationsgemeinden identifiziert.
2. Die betroffenen Gemeinden prüfen eine Aufwertung und Verdichtung dieser Areale für das Wohnen oder Arbeiten. Die bestehende Bebauungsstruktur sowie die

Qualität des öffentlichen Raums mit angemessenen Freiräumen sollen dabei berücksichtigt werden. Die Verdichtungen sollen nur dann erfolgen, wenn sie bezüglich Ortsbild, denkmalpflegerischen Aspekten, wie auch bezüglich der Wohn- und Lebensqualität verträglich sind.

Umsetzung:

1. Zur Festlegung von Umstrukturierungsgebieten werden Gebiete mit hoher ÖV-Erschliessungsgüte (vorzugsweise EGK A/B) in den Agglomerationsgemeinden identifiziert.
2. Die betroffenen Gemeinden prüfen eine Aufwertung und Verdichtung dieser Areale für das Wohnen oder Arbeiten. Die bestehende Bebauungsstruktur sowie die Qualität des öffentlichen Raums mit angemessenen Freiräumen sollen dabei berücksichtigt werden. Die Verdichtungen sollen nur dann erfolgen, wenn sie bezüglich Ortsbild, denkmalpflegerischen Aspekten, wie auch bezüglich der Wohn- und Lebensqualität verträglich sind.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-UV.01.02	Heimberg, Gesamtentwicklung Bahnhof	1 (2025-2031)
TOW.S-UV.01.04	Steffisburg, Schwäbis Cremo	1 (2025-2031)
TOW.S-UV.01.08	Thun, ESP Thun Nord	1 (2025-2031)
TOW.S-UV.01.09	Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof	1 (2025-2031)
TOW.S-UV.01.17	Spiez, Entwicklung Zentrum	3 (ab 2036)
TOW.S-UV.01.20	Thun, ESP Bahnhof	2 (2032-2035)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

Der ESP Thun Nord wird dem Regionalen Arbeitszonenpool gemäss Massnahmenblatt TOW.S-Ü.02 zugewiesen.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_07
- Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen, ERT, 2019
- Konzepte und Richtpläne der Gemeinden

Teilmassnahme Siedlung  
**Heimberg, Gesamtentwicklung  
 Bahnhof**

**TOW.S-UV.01.02**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



**Vorgesehene  
 Planungs- und  
 Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Genehmigung UeO Louelipark	Gemeinde
2028	Realisierung etappiert und über mehrere Jahre gestaffelt	Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	AGR, Grundeigentümer, Archäologischer Dienst

**Massnahmenbeschrieb /  
 Stand der Planung**

Das Gebiet, unmittelbar angrenzend an die Bahnstation Heimberg gelegen, setzt sich aus dem ehemaligen Betriebsgelände der Firma Rigips AG, der gemeindeeigenen Baulandreserve «Bir Underfüerig» (ZPP 7) sowie zwei angrenzenden Flächen in der Bauernhofzone zusammen.

In einem ersten Entwicklungsschritt soll auf dem ehemaligen Rigips-Areal mit dem «Louelipark» ein fortschrittliches und lebenswertes Wohn- und Arbeitsquartier entstehen. Geplant sind rund 300 Wohnungen und 4'500 m2 Fläche für Gewerbe- und

Dienstleistungsbetriebe sowie für Gastronomie. Das Herz des Quartiers bildet der öffentliche Quartierpark. Die Überbauungsordnung (UeO) «Louelipark», Heimberg (Stand Vorprüfung) schafft die bau- und planungsrechtlichen Voraussetzungen für die gestaffelte Realisierung einer Überbauung mit Wohn- und Gewerbenutzung mit Einstellhallen und Nebenanlagen, einer rationellen Erschliessung und einer hochwertigen Umgebungsgestaltung. Sie sichert alle relevanten Schnittstellen zur langfristigen Weiterentwicklung des Ortsteils Untere Au.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Koordinationsstand</b>	
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	ja	Festsetzung
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<p>- Heimberg, Park Louelipark (TOW.L-Ü.06.04)          - Konflikt: Gefährdung gemäss Gefahrenkarte (Loueligrabe und Grabehüsibach) und der Gewässerraum Loueligrabe wird tangiert.</p>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	7	2.4	0.7
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	<p>Geplant sind in der 1. Etappe (Rigips) ca. 300 Wohnungen mit insgesamt ca. 312 unterirdischen Parkplätzen. Unter der Annahme, dass pro Abstellplatz und Tag durchschnittlich 2.5 Fahrten ausgelöst werden, ergibt sich ein zusätzlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von bis zu 780 Fahrten. Für das Gewerbe resp. Dienstleistungsnutzungen sind ca. 4'500 m<sup>2</sup> oberirdische Geschossfläche vorgesehen. Da keine grösseren publikumsintensiven Verkaufsnutzungen zulässig sind, wird an Werktagen pro 100 m<sup>2</sup> und Tag von 3–5 Fahrten ausgegangen. Dies löst einen DWV<sub>2</sub> von ca. 190 Fahrten aus. Dies ist im Verkehrsgutachten zur Berechnung der Verkehrsqualität des Knotens Stockhornstrasse/Bernstrasse so berücksichtigt. Die weiteren Etappen entsprechen zusammengezählt ca. der ersten Etappe. Diese werden an die Schützenstrasse oder die Alpenstrasse angeschlossen. Zeithorizont 2030+.</p> <p>Siehe auch Dokumente; Bericht verkehrsteiner AG, 2023</p>		

Teilmassnahme Siedlung  
**Steffisburg, Schwäbis Cremo**

TOW.S-UV.01.04

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Einreichung Baugesuch	Verkehrsbetriebe STI AG
2028	Baubeginn	Verkehrsbetriebe STI AG

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer, Archäologischer Dienst

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Der ehemalige Betriebsstandort der Cremo SA liegt direkt an der S-Bahn-Haltestelle «Schwäbis», nahe der Stadtgrenze von Thun.  
 Die Gemeinde Steffisburg hat im Raumentwicklungskonzept zur Ortsplanung das Ziel formuliert, das Areal zu einem dichten Wohn- und Arbeitsgebiet mit Angebot der Nahversorgung (kleinere Flächen Retail) und Gewerbe-/Dienstleistungsnutzungen in den Erdgeschossen sowie entlang der Bahnlinie zu entwickeln. Dazu soll das Areal von der Arbeitszone in eine ZPP umgezont werden.

In der Zwischenzeit hat die STI AG (Öffentlicher Busbetreiber) das Areal erworben, um dort seinen neuen Betriebsstandort zu realisieren. Daraufhin hat die Gemeinde eine Planungszone für das Gebiet erlassen. Dies erfordert in einem nächsten Schritt einen Abgleich mit den Nutzungsvorstellungen der Gemeinde und die Lösung der Erschliessungsproblematik.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>		<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Nutzungskonflikt Eigentümer/Gemeinde, Problem Erschliessung und Gesamtentwicklung.		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Abhängig von der späteren Nutzung		

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, ESP Thun Nord

TOW.S-UV.01.08

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Realisierung Baufeld B5	Investoren
2027	Erlass ZP-Änderung ZPP Thun Nord	Gemeinde
2028	Erlass UeO Baufelder B8, B6	Gemeinde
2032	Real. div. Einzelvorh. Uttigenstr.	Investoren

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	AGR, AÖV, Grundeigentümer, BLS AG, SBB, TBA-OIK I

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord liegt inmitten der Stadt Thun westlich des Zentrums auf dem Gebiet der «Kleinen Allmend», direkt am Bypass Thun Nord und der Bahnlinie Thun–Bern. Das rund 60 Hektar grosse Militär- und Industrieareal wird in einem längeren Prozess zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort und Stadtteil

entwickelt.

Im Areal nördlich der Bahnlinie hat die Entflechtung der militärischen Nutzungen und die Transformation und Öffnung des Areals bereits begonnen und auch südlich der Bahn entlang der Allmendstrasse bestehen zivile Nutzungen und weitere sind in Planung. Für die Erschliessung des Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr sind eine neue S-Bahn-Haltestelle und eine ergänzende tangentielle Buslinie geplant. Ziel der aktuell laufenden Planungsschritte ist es, in Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerinnen und weiteren Akteuren die Detailfragen zur städtebaulichen Entwicklung und Erschliessung und zur Abstimmung der militärischen und zivilen Nutzungen rund um die geplante S-Bahn-Haltestelle zu klären. Die Inbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle ist zwischen 2033 und 2035 vorgesehen.

Die Durchwegung des Areals für Fussgänger und Velofahrer ist teilweise ungenügend. Mit der Öffnung der Uttigenstrasse (LV-N-2-c) wurde sie mindestens in West-Ost-Richtung entschärft. Wichtig sind zusätzliche Querungen der Bahnlinie und der Aare für den Langsamverkehr, die Aufwertung des südlichen Uferwegs sowie ausreichend viele, möglichst direkte Fusswege aus dem Areal zu den Bushaltestellen auf der Allmendstrasse. Die ÖV-Erschliessung erfolgt derzeit ausschliesslich über Busse auf der Allmendstrasse. Mit der in Planung befindlichen neuen S-Bahn-Haltestelle und der neuen Bustangente wird eine ausreichende Arealerschliessung mit dem ÖV erreicht. Mit der OPR wird ein sensibles Gebiet ausgewiesen, welches für Bauvorhaben die Pflicht zur Erstellung eines Betriebskonzepts Mobilität verlangt. In der UeO Baufeld B5 wurde diese Pflicht in die Vorschriften aufgenommen.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Abhängigkeiten VBS/RUAG (Verfügbarkeiten) Abhängigkeit Zeitpunkt Realisierung S-Bahn-Haltestelle Thun Nord		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	60	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Erschliessung erfolgt über die nahen Hauptachsen Allmendstrasse und Bypass Thun Nord. Die Kapazität ist ausreichend. Für die interne Arealerschliessung ist der Ausbau der Ringstrasse mit zwei Anschlüssen an die Allmendstrasse erforderlich.		

Teilmassnahme Siedlung

## Thun, Bahnhof West / Güterbahnhof

TOW.S-UV.01.09

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2027	Genehmigung UeO Sektoren c-d-f	Gemeinde
2030	Realisierung Sektoren c-d, 1. Etappe	Investoren
2031	Genehmigung UeO Sektor a	Gemeinde
2033	Realisierung Sektor a, 1. Etappe	Investoren

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	AGR, Grundeigentümer, Archäologischer Dienst

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Gebiet Bahnhof West ist bereits Gegenstand einer konsolidierten Verdichtungsstrategie der Stadt Thun. Als Grundlage dient der Richtplan Gebietsentwicklung Bahnhof West (2004) und die ZPP O Bahnhof West. Mit der Planung soll das Quartier an baulicher dichte und Attraktivität gewinnen sowie stadträumlich aufgewertet werden

(Nutzung, Integration und Gestaltung). Überdies soll die Verlegung / Entlastung des Thuner Güterbahnhofs geprüft werden mit dem Ziel, langfristig ein neues Stadtentwicklungsgebiet zu definieren.

Die ZPP O wurde im Rahmen der OPR angepasst. Der Perimeter wurde in Sektoren aufgeteilt, um die Entwicklung zu flexibilisieren und das Nutzungsmass wurde teilweise erhöht, um eine angemessene Dichte zu ermöglichen.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>		<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	ja	Festsetzung
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Konflikt mit Güterverladestandort gem. Massnahme B_10 Kt. Richtplan Abhängigkeit Interessen SBB (Güterbahnhof)		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	7	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	A		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Das Areal ist ausgezeichnet mit dem ÖV erschlossen: Sowohl durch Buslinien, als auch durch die Nähe zum Bahnhof Thun. Handlungsbedarf besteht weiter in der Verkehrsberuhigung und ansprechenden Gestaltung der Strassenräume (Quartierachse). Mit der OPR wird ein sensibles Gebiet ausgewiesen, welches für Bauvorhaben die Pflicht zur Erstellung eines Betriebskonzepts Mobilität verlangt. In der UeO Mittlere Strasse wurde diese Pflicht vertraglich geregelt. Da es sich zudem um ein Areal im sensiblen Gebiet «innerer Kern» handelt soll im Rahmen der Entwicklung autoreduziertes Wohnen angestrebt werden.		

# Teilmassnahme Siedlung

## Spiez, Entwicklung Zentrum

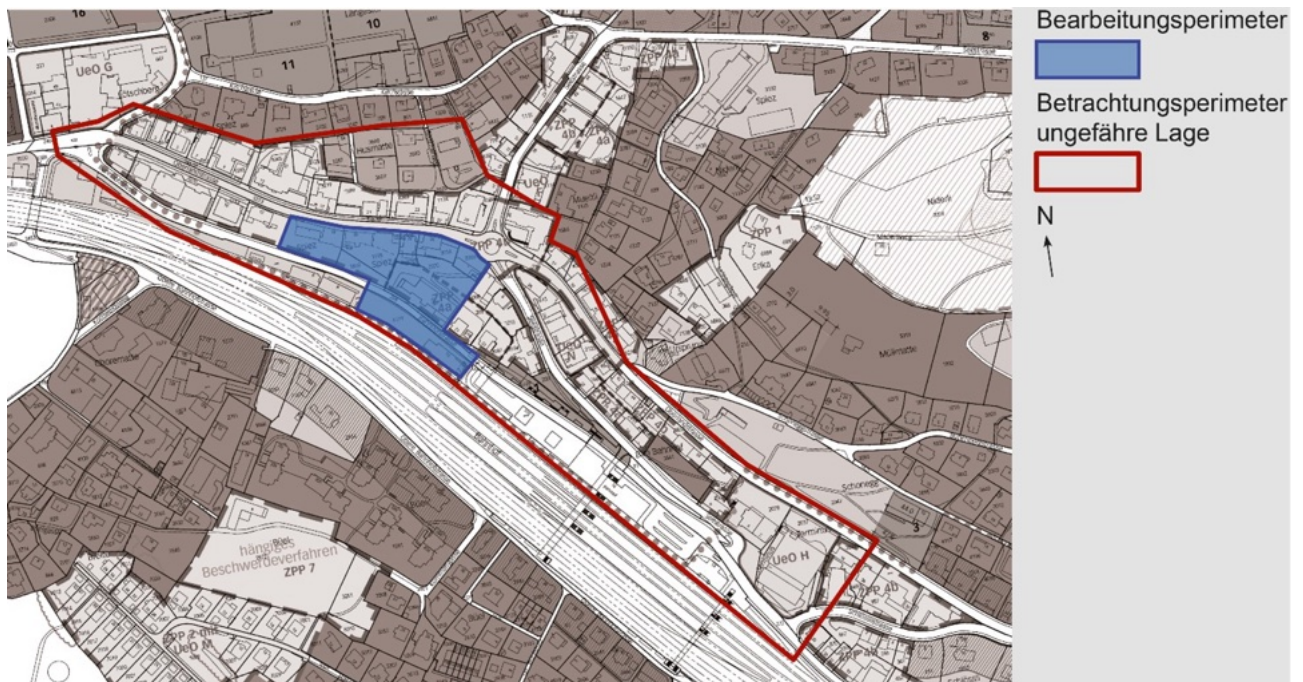
TOW.S-UV.01.17

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (ab 2036)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Standortabklärung und Machbarkeitsstudie Grossverteiler	Gemeinde
2026	Verkehrsstudie Zentrum	Gemeinde
2027	Leitbild «Ortszentrum Spiez»	Gemeinde

### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinde

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Bearbeitungsperimeter: Das teilweise überbaute Areal im Dorfszentrum soll in einem sukzessiven, längerfristigen Prozess gemeinsam mit den Grundeigentümern zu einem urbanen, verdichteten Kern entwickelt werden. Die zentrale Lage verleiht dem Areal ein hohes Potenzial für Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen. Die gegenüber dem ursprünglichen Zustand deutlich höhere Dichte soll durch eine hohe städtebauliche

Qualität und durch attraktive öffentliche Strassenräume kompensiert werden.  
 Zwischen 2018 und 2020 fand eine Testplanung statt.  
 Betrachtungsperimeter: Im Betrachtungsperimeter wurde im Anschluss an die Testplanung eine Potenzialstudie erarbeitet, welche Ende 2024 abgeschlossen wurde. Aufgrund der Erkenntnisse der Potenzialstudie soll die Hangkante nur im Bestand erweitert werden. Aktuell laufen Abklärungen mit den Grundeigentümern zum Nutzungsmass und zur allfälligen Anpassung der ZPP. In einem nächsten Schritt ist eine Entwicklung des Leitbildes «Ortszentrum Spiez» geplant. Die Machbarkeitsstudie für einen Grossverteiler im Zentrum ist in Erarbeitung.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis		
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>			
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	4	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	A		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	folgt noch		

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, ESP Bahnhof

### TOW.S-UV.01.20

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte	Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
	2032	Realisierung Neugestaltung Bahnhof Nord/Süd (etappiert)	Gemeinde
	2032	Realisierung Seestrasse-Rosenau-Scherzligen (etappiert)	Investoren
	2033	Aufhebung Kiesverlad Scherzligen	AGR
	2034	Realisierung Aarefeld Nord, 1. Etappe	Investoren

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinde	AGR, AÖV, Grundeigentümer, BLS AG, SBB, Archäologischer Dienst

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung** Die Siedlungsentwicklung im ESP Bahnhof Thun konzentriert sich auf die Teilgebiete Bahnhof-Rampenstrasse, Aarefeld Nord und Seestrasse-Rosenau-Scherzligen. Insbesondere das Teilgebiet Seestrasse-Rosenau-Scherzligen ist ein Schlüsselgebiet der Stadtentwicklung. Geplant ist hier ein lebendiges Stadtquartier, das sich als neuer

Wirtschafts- und Lebensstandort in Thun positioniert. Voraussetzung für die Entwicklung des Areals Scherzligen ist die Verlagerung des heutigen Kiesumladestandorts Schiff - Bahn.

Nach Abschluss des Charrette-Verfahrens (Testplanung) und der Synthese (Entwicklungsleitplan) soll in einem nächsten Schritt ein kommunaler Richtplan erlassen, ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Stadtraum Bahnhof Thun, für die öffentlichen Räume ein Freiraumkonzept erarbeitet, die baurechtliche Grundordnung in Form einer ZPP oder UeO (mit Uferschutzplan) revidiert und anschliessend das Gebiet etappiert entwickelt werden. Das Areal Seestrasse soll möglichst vorgezogen und zusammen mit der Neugestaltung des Bahnhofraums inkl. neuer Buslösung als 1. Etappe entwickelt werden.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

- Abhängigkeiten zur Neuorganisation Bushof - Nord- und Südseite, BLS SBB (Verfügbarkeiten), Abhängigkeit zu Verlagerung Kiesumlade-Standort Schiff-Bahn Scherzligen.
- für den Koordinationsstand Festsetzung müssen allfällige Konflikte mit der Störfallvorsorge (Eisenbahnanlage) geklärt werden.
- Konflikt: Gewässerraum Aare, Hochwasserentlastungsstollen Thun

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	10.8	0	0

#### ÖV-EGK aktuell

**Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)**

Die geplante Entwicklung muss auf der Grundlage der sehr guten ÖV-Erschliessung und der zentralen Lage autoreduziert erfolgen. Die entstehende Mobilität kann nur untergeordnet über den MIV abgewickelt werden. Zielverkehr kann im PH City Süd aufgefangen werden. Handlungsbedarf besteht weiter in der Verkehrsentslastung und -beruhigung sowie ansprechenden Gestaltung des öffentlichen Raums (Seestrasse, Ländtebereiche, Bahnhofplatz, Bahnhofstrasse, etc.).

Ungenügende Abstellkapazitäten für Velos und teilweise verbesserungswürdige Zugänge für den Langsamverkehr zum Bahnhof Thun. Ergänzung des Velostationsangebots am Bahnhof Thun. Ergänzung von bahnhofgerichteten Velorouten (Bahnhof-Selve-Schwäbis und Bahnhof-Panoramastrasse-Hofstetten (neue LV-Brücke). Verbesserung der Gleisquerungen (PU Mitte, PU Süd, Gleisüberquerung Süd. Verbesserung der Uferwege und Uferzugänge für Fussgänger.

Sehr gutes und nahes ÖV-Angebot, welches für die Siedlungsentwicklung ausreichend ist. Die Optimierung und Kapazitätserweiterung dieses ÖV-Angebots erfolgt im Rahmen der übergeordneten ÖV-Planung.

Mit der OPR wird ein sensibles Gebiet ausgewiesen, welches für Bauvorhaben die Pflicht zur Erstellung eines Betriebskonzepts Mobilität verlangt. Da es sich zudem um ein Areal im sensiblen Gebiet «innerer Kern» handelt soll im Rahmen der Entwicklung autoreduziertes Wohnen angestrebt werden. Die Regelungen der OPR müssen im Rahmen der neuen, zu revidierenden Grundordnung im Areal übernommen werden.

# Massnahmenpaket Siedlung

## Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (RGSK 2025)

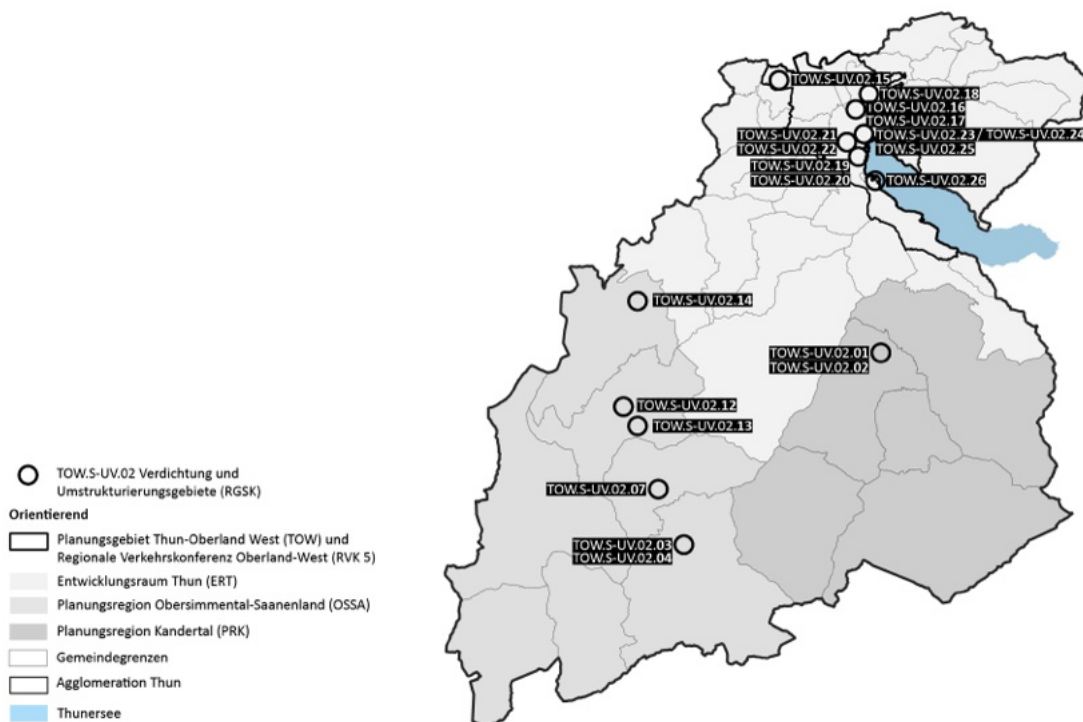
### TOW.S-UV.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinden

AGR, Archäologischer Dienst, AWN, BLS  
AG, DIJ, Gemeinde, Grundeigentümer

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

Geeignete Areale mit Umstrukturierungspotential, die bereits gut erschlossen sind, werden für eine Umzonung in Wohn-, Arbeits- oder Dienstleistungsstandorte sowie Standorte mit Nutzungen in den Bereichen Sport, Freizeit und Tourismus prioritär berücksichtigt, bevor am Siedlungsrand neue Gebiete eingezont werden.

#### Umsetzung:

1. Zur Festlegung von Umstrukturierungsgebieten Gebiete mit hoher Erschliessungsgüte (i.d.R. mind. EGK D) identifiziert.
2. Die betroffenen Gemeinden prüfen eine Aufwertung und Verdichtung dieser Areale für das Wohnen oder Arbeiten. Die bestehende Bebauungsstruktur so-wie die Qualität des öffentlichen Raums mit angemessenen Freiräumen sollen dabei berücksichtigt werden. Die Verdichtungen sollen nur dann erfolgen, wenn sie

bezüglich Ortsbild, denkmalpflegerischen Aspekten, wie auch bezüglich der Wohn- und Lebensqualität verträglich sind.

<b>Teilmassnahmen des Pakets</b>	<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK-Umsetzungspriorität</b>
	TOW.S-UV.02.01	Frutigen, Bahnhof	Daueraufgabe
	TOW.S-UV.02.02	Frutigen, Güterbahnhof	Daueraufgabe
	TOW.S-UV.02.03	Lenk, Bahnhof	Daueraufgabe
	TOW.S-UV.02.04	Lenk, Bärenmatte	Daueraufgabe
	TOW.S-UV.02.07	St. Stephan, Flugplatz	Daueraufgabe
	TOW.S-UV.02.12	Zweisimmen, Spitalareal	Daueraufgabe
	TOW.S-UV.02.13	Zweisimmen, Militärareal Blankenburg	Daueraufgabe
	TOW.S-UV.02.14	Boltigen, Bahnhof / Kaserne	Daueraufgabe
	TOW.S-UV.02.15	Seftigen, Ortskern	2 (2032-2035)
	TOW.S-UV.02.16	Steffisburg, VBS Areal	3 (nach 2035)
	TOW.S-UV.02.17	Steffisburg, Stockhorn-/Bernstrasse	3 (nach 2035)
	TOW.S-UV.02.18	Steffisburg, Pfrundmatte	1 (2025-2031)
	TOW.S-UV.02.19	Thun, Gwattstrasse	3 (nach 2035)
	TOW.S-UV.02.20	Thun, Hoffmatte	1 (2025-2031)
	TOW.S-UV.02.21	Thun, Schönau	3 (nach 2035)
	TOW.S-UV.02.22	Thun, Freistatt	1 (2025-2031)
	TOW.S-UV.02.23	Thun, Aarestrasse	3 (nach 2035)
	TOW.S-UV.02.24	Thun, STI-Areal	3 (nach 2035)
	TOW.S-UV.02.25	Thun, Hohmadstrasse BWG Thun	3 (nach 2035)
	TOW.S-UV.02.27	Zweisimmen, Zukunft Einstiegsportal Zweisimmen ZEZ 2032	Daueraufgabe
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	Bezug zu weiteren Massnahmen: keine		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_07 - Konzepte und Richtpläne Gemeinden		

# Teilmassnahme Siedlung

## Frutigen, Bahnhof

TOW.S-UV.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Siedlung**

Unterkategorie

**Umstrukturierungsgebiet**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Umstrukturierung der Bauflächen NEAT (Lötschbergtunnel). Zonenplanänderung in Mischzone umgesetzt. Weiterhin Koordinationsbedarf Siedlung + Verkehr auf regionaler Ebene.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

MB TOW.S-UV.2.2 Frutigen Güterbahnhof

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.4		
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>			

# Teilmassnahme Siedlung

## Frutigen, Güterbahnhof

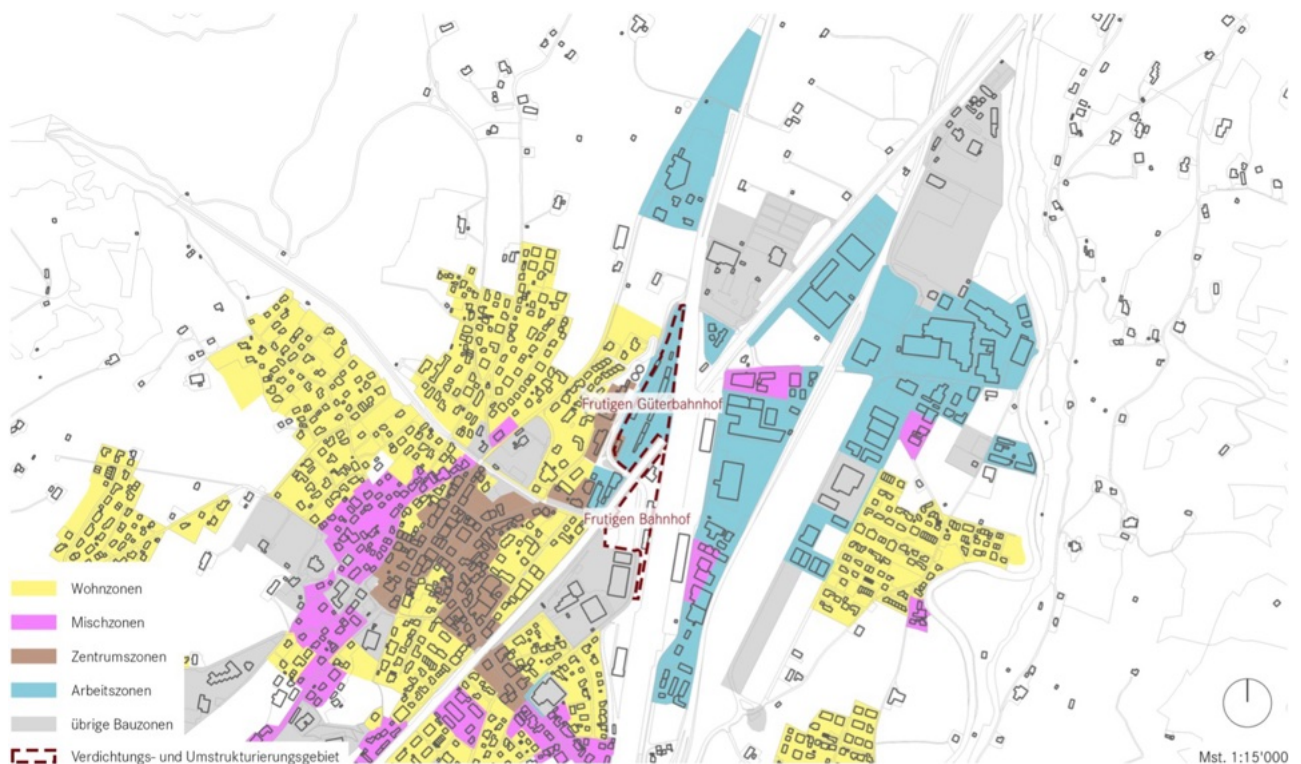
TOW.S-UV.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



### Vorgesehene

### Planungs- und

### Finanzierungsschritte

### Termin

### Planungs-/Finanzierungsschritt

### Federführende Stelle

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinde

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Bis zum Abschluss der zweiten Röhre des Lötschberg Basistunnels wird das Areal wie bisher betrieben. Die künftige Nutzung des Areals ist noch nicht definiert. Aufgrund der Lage, Erschliessung und Grösse eignet sich das Gebiet für eine Umstrukturierung (z.B. Umzonung in eine Mischzone).

### Koordination

### Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

### Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

Zwischenergebnis

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2		
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>			

# Teilmassnahme Siedlung

## Lenk, Bahnhof

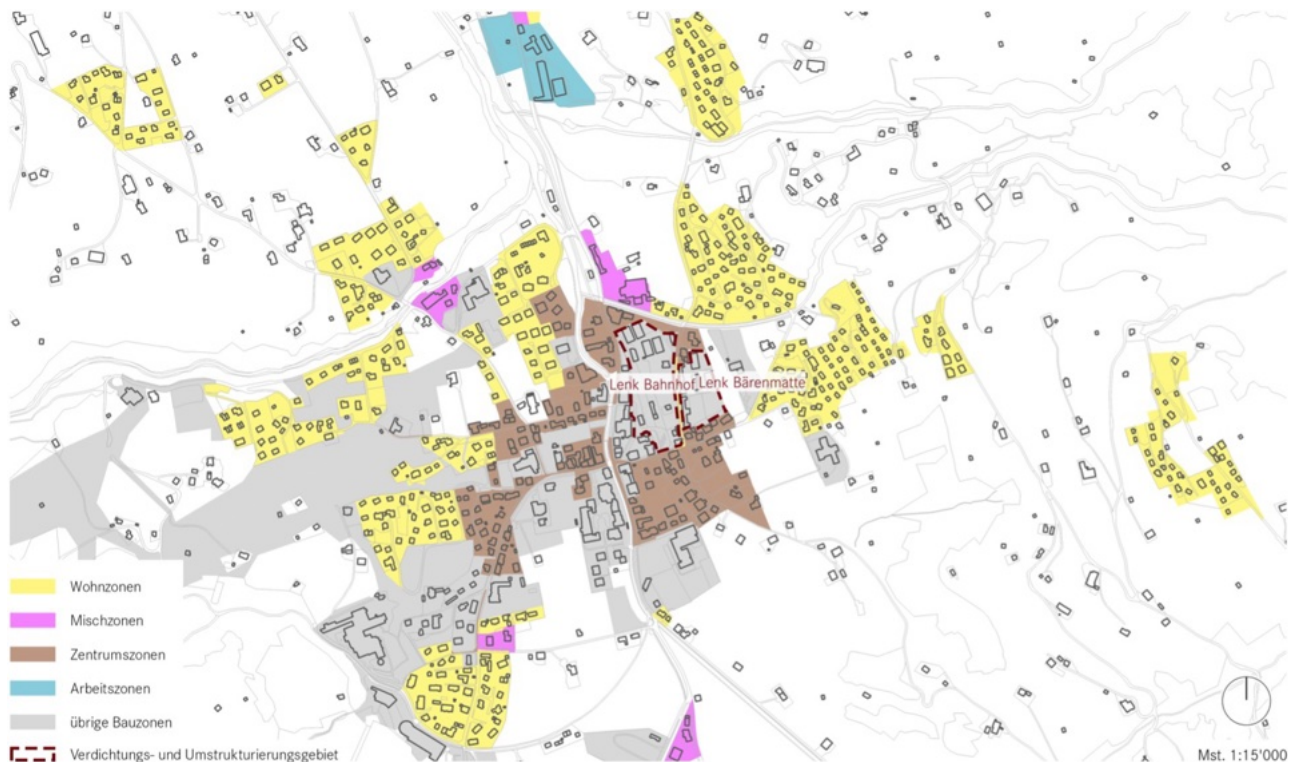
TOW.S-UV.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



### Vorgesehene

### Planungs- und

### Finanzierungsschritte

### Termin

### Planungs-/Finanzierungsschritt

### Federführende Stelle

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinde

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Schon realisiert sind Dienstleistungsnutzungen, stilles Gewerbe, Hotel, Wohnen für Einheimische sowie öff. Nutzungen. Vorgesehen bzw. ergänzt wird das bestehende Umstrukturierungsgebiet durch ein Parkhaus und Alterswohnungen. ZPP ist installiert. Geprüft wird, ob eine UeO notwendig ist.

### Koordination

### Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

### Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.3		
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>			

# Teilmassnahme Siedlung

## Lenk, Bärenmatte

TOW.S-UV.02.04

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

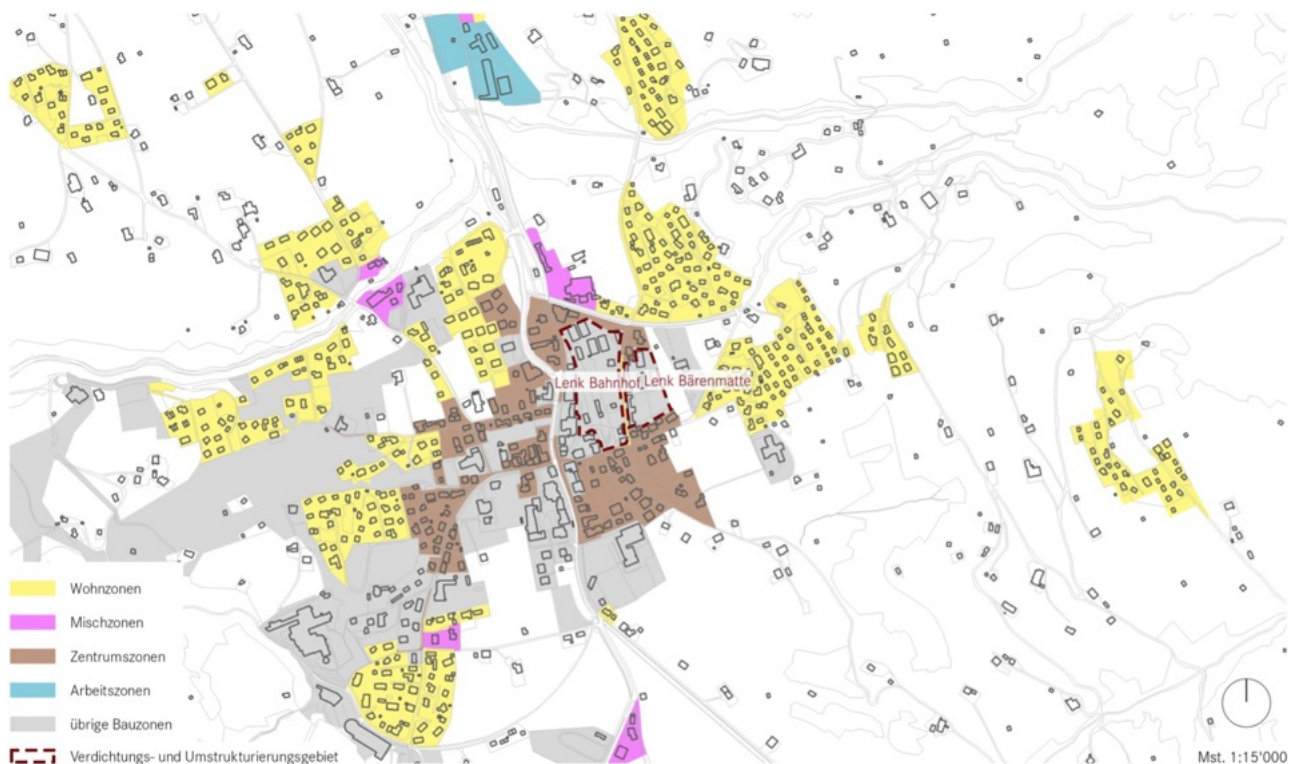
Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Siedlung**

Unterkategorie

**Umstrukturierungsgebiet**



### Vorgesehene

### Planungs- und

### Finanzierungsschritte

### Termin

### Planungs-/Finanzierungsschritt

### Federführende Stelle

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinde

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Ist aktuell Kur- und Hotelzone; wird vorübergehend genutzt als Gruppenunterkunft, Lager-raum und Vereinslokal. Geplant ist die Umnutzung zu Wohnen für das Alter und für Einheimische, Hotel und Zweitwohnungen. Die weitere Planung kann erst angegangen werden, wenn sich die Gefahrensituation (rot und blau) durch die Hochwasserschutzmassnahmen am Innere Sitebach signifikant entschärft hat. Die Planungen dazu sind kurz vor Abschluss, danach ist die Umsetzung geplant

### Koordination

### Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

### Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

---

**Zwischenergebnis**

---

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Das Areal Bärenmatte liegt hauptsächlich im Bereich mit geringer Gefährdung (gelbes Gefahrengebiet) und mit Restgefährdung (gelb-weiss gestreiftes Gefahrengebiet) infolge Überschwemmungen, ausgehend vom Innere Sitebach. Ein kleiner Bereich im Gebiet Guetebrunne ist von mittlerer Gefährdung betroffen.

**Gebiet****Fläche (ha)****Einzonung (ha)****Betroffene FFF (ha)**

---

1.5

---

**ÖV-EGK aktuell**

D

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

# Teilmassnahme Siedlung

## Reichenbach i.K., Flugplatz

TOW.S-UV.02.06

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja     Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

UeO zur Koordination und Entflechtung der bestehenden Nutzungen läuft (Stand September 2023: seit April 2022 in VP)

### Koordination

Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

Vororientierung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Kulturland
- Vorgaben Sachplan SIL / BAZL
- Vorgaben Einzonung

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	25		

**ÖV-EGK aktuell** F

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

# Teilmassnahme Siedlung

## St. Stephan, Flugplatz

TOW.S-UV.02.07

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja     Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Der Umstrukturierungsprozess mit der Armasuisse, der Gemeinde und Interessenten ist im Gang, auch in Bezug auf eine Handänderung. Teile des grossen Areals sollen einer neuen, auch nicht aviatischen Nutzung zugeführt werden. Flugplatzanlagen behalten innerhalb des Flgpl. Perimeters Priorität und richten sich nach den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes. Erlass einer UeO zur Neuprofilierung als regionaler touristischer und wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt.

### Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	

---

**Festsetzung**

---

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Kulturland
- Vorgaben Sachplan SIL / BAZL
- Geringe bis erhebliche Gefährdung durch Naturgefahren
- Wildtierschutz
- Gewässerschutzbereich Au

**Gebiet****Fläche (ha)****Einzonung (ha)****Betroffene FFF (ha)**

17

0

0

---

**ÖV-EGK aktuell**

D, E

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

# Teilmassnahme Siedlung

## Zweisimmen, Spitalareal

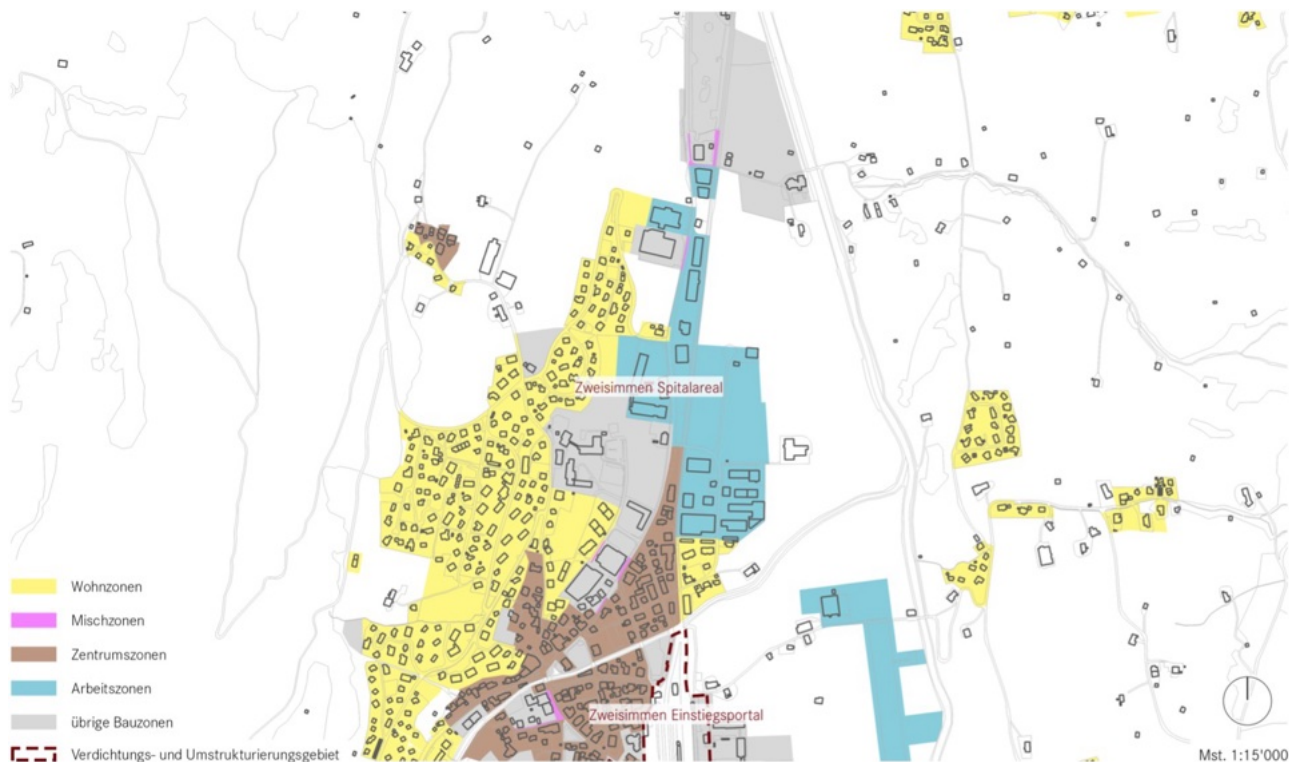
TOW.S-UV.02.12

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Weitere Nutzung offen.

**Koordination**

**Koordinationsstand**  
 Regionaler Richtplan RGSK

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**  
 kantonaler Richtplan

Vororientierung

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	4	0	0

ÖV-EGK aktuell D

**Auswirkungen Verkehr**  
(qualitativ / quantitativ)

# Teilmassnahme Siedlung

## Zweisimmen, Militärareal Blankenburg

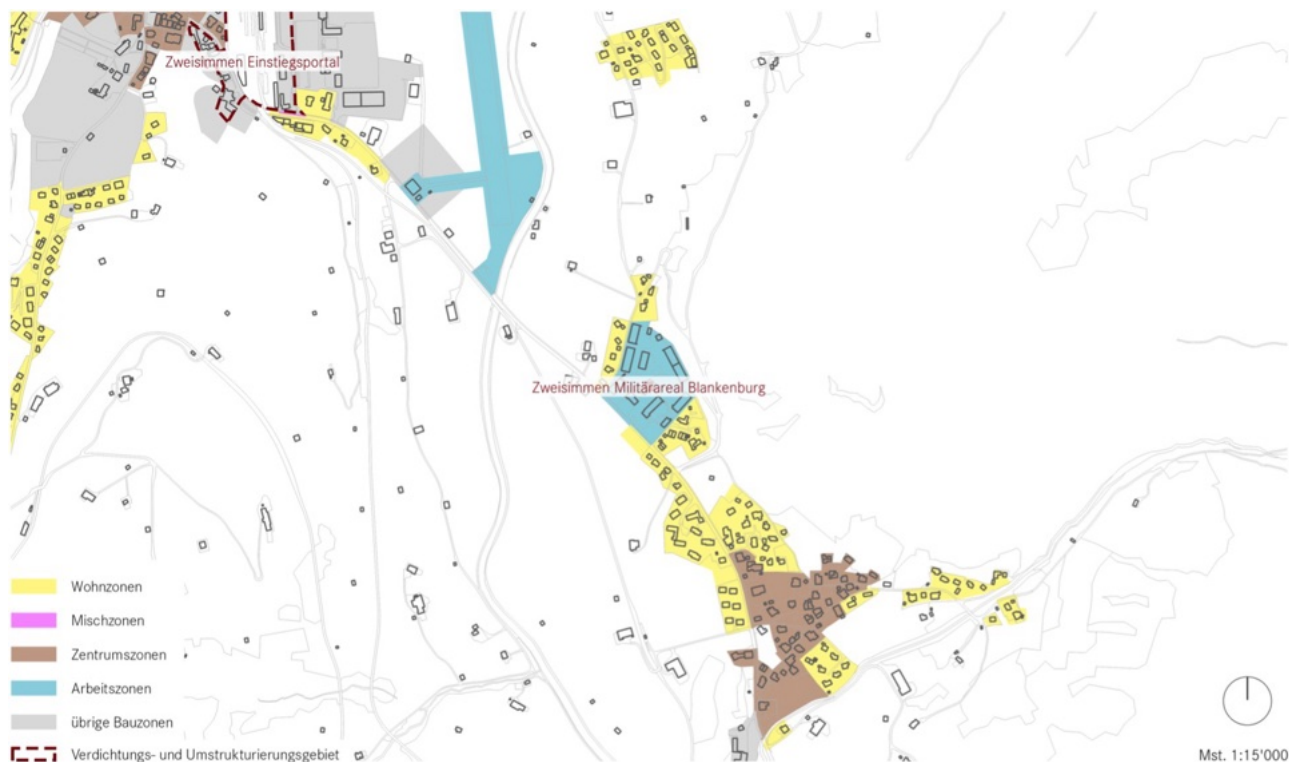
TOW.S-UV.02.13

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Umzonung in Arbeitszone erfolgt. Nutzung durch Militär weiterhin bestehend.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Vororientierung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Nutzung Armasuisse

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.5	0	0

ÖV-EGK aktuell E

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

# Teilmassnahme Siedlung

## Boltigen, Bahnhof / Kaserne

TOW.S-UV.02.14

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Gemeinde

**Massnahmenbeschreibung / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-VA.2.16  
 Umnutzung des bestehenden Militärareals und des Bahnhofgebiets. Zurzeit der Landwirtschaftszone zugehörig.

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
Vororientierung	

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.4		
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	D		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>			

# Teilmassnahme Siedlung

## Seftigen, Ortskern

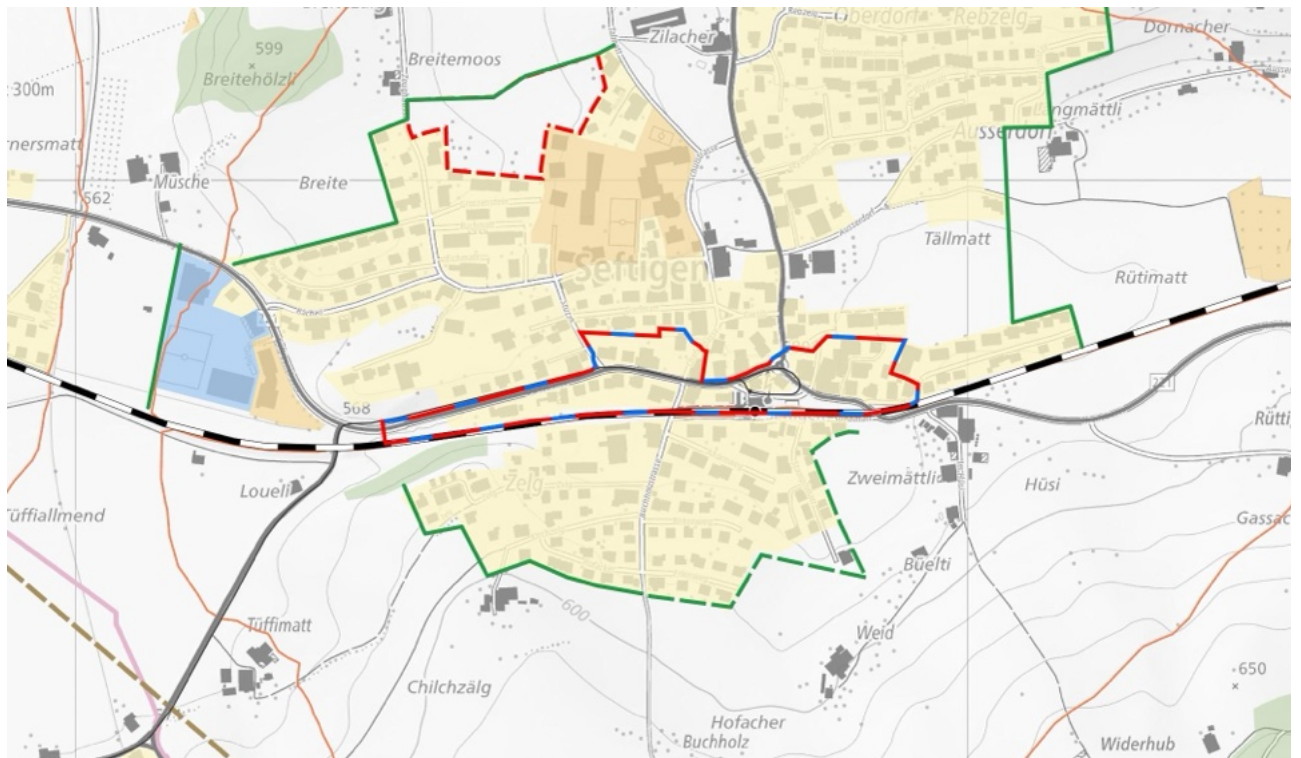
TOW.S-UV.02.15

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Planung (BLS)	BLS AG
2032	Realisierung (BLS)	

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	BLS AG, Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Bisher TOW.S-UV.1.3  
Der Ortskern soll schrittweise baulich erneuert und verdichtet werden. Dafür sollen Entwicklungsbereiche für Umstrukturierungen und bauliche Entwicklungen ausgeschieden werden. Die Erneuerung hängt mit dem Ausbau der Eisenbahnlinie zusammen (Zeithorizont BLS ab 2030) und wurde deshalb noch nicht gestartet.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>		<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Abhängigkeit Bahnprojekt BLS (Horizont ab 2030)		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.5	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	noch offen		

Teilmassnahme Siedlung  
**Steffisburg, VBS Areal**

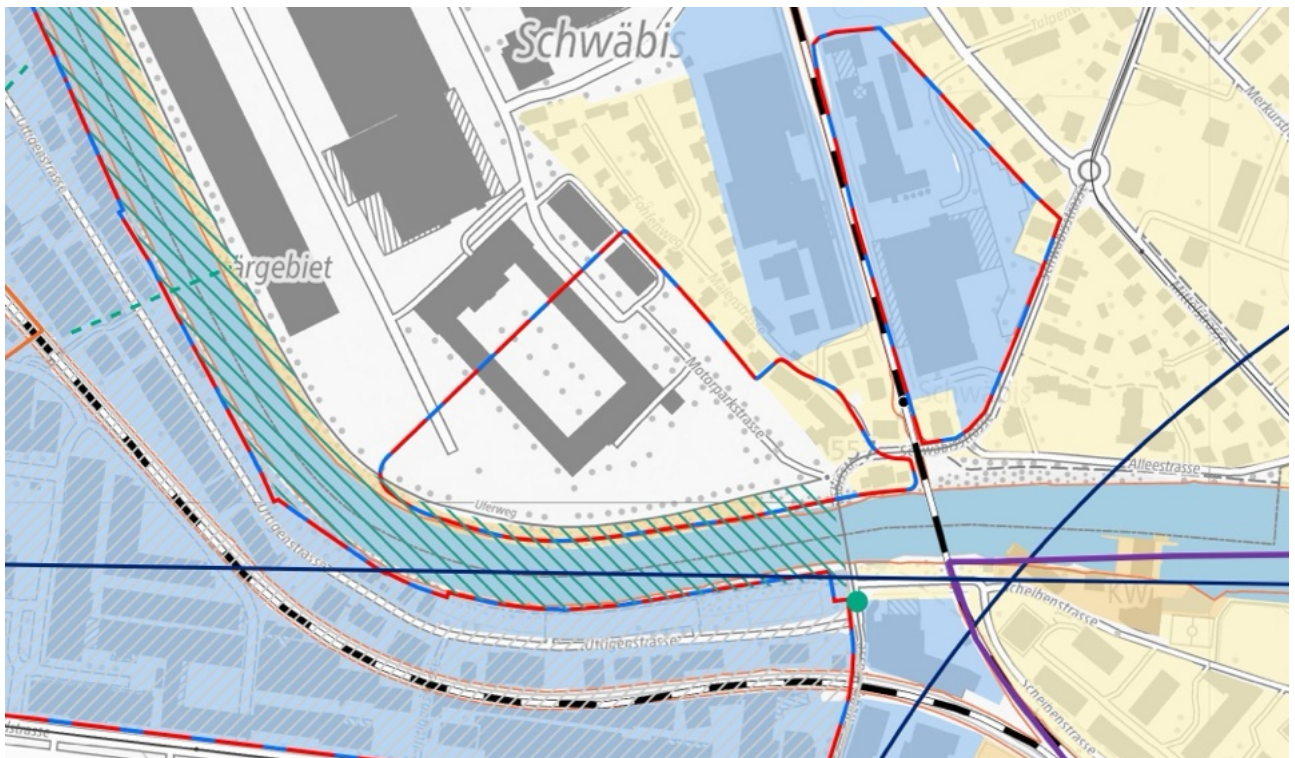
TOW.S-UV.02.16

RGSK-Umsetzungspriorität  
**3 (nach 2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Grundeigentümer, AWN

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

(bisher TOW.S-UV.1.5)

Ein Teil des Bundesareals soll zukünftig für öffentliche Nutzungen (Sport, Freizeit und Naherholung) verfügbar gemacht werden. Realisierung eines Begegnungsortes mit Qualitäten für die Naherholung und für Freizeitaktivitäten.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

**Koordinationsstand**

kantonaler Richtplan

	Zwischenergebnis	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Gewässerraum Aare		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.9	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Abhängig von zukünftiger Nutzung		

# Teilmassnahme Siedlung

## Steffisburg, Stockhorn- /Bernstrasse

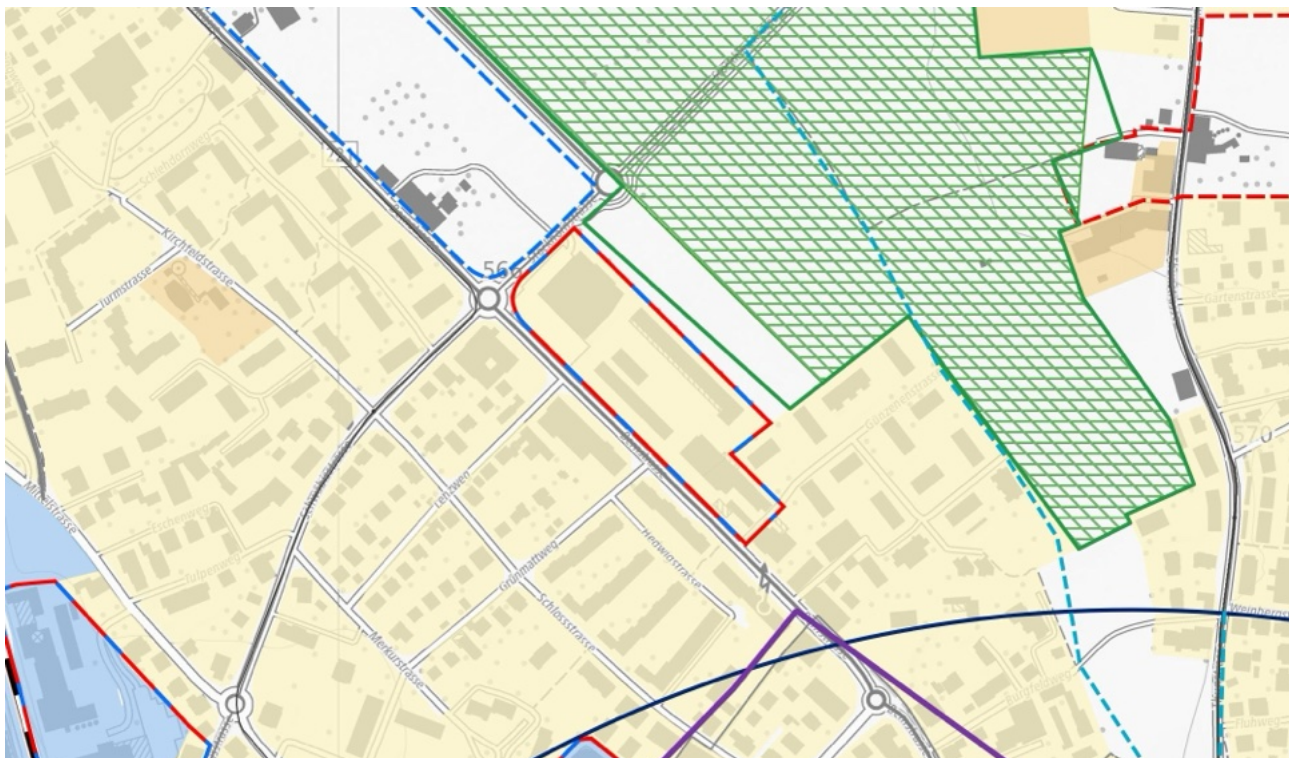
TOW.S-UV.02.17

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Bisher TOW.S-UV.1.6

Das Areal an der Bernstrasse mit Gewerbe- und Autogewerbenutzungen soll im Rahmen eines qualitätssichernden Verfahrens verdichtet und evtl. teilweise umgenutzt werden. Der Perimeter umfasst die ZPP L «Bernstrasse Stockhornstrasse» mit der rechtsgültigen UeO «Stockhornstrasse/Bernstrasse» (1999, rev. 2002) und die daran angrenzende Wohnzone (WG3).

**Koordination**

**Koordinationsstand**

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

**Koordinationsstand**

kantonaler Richtplan

---

Zwischenergebnis	nein
------------------	------

---

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** für den Koordinationsstand Festsetzung müssen allfällige Konflikte mit der Störfallvorsorge (Durchgangsstrasse) geklärt werden.

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2	0	0

---

**ÖV-EGK aktuell** B

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)** noch offen

# Teilmassnahme Siedlung

## Steffisburg, Pfrundmatte

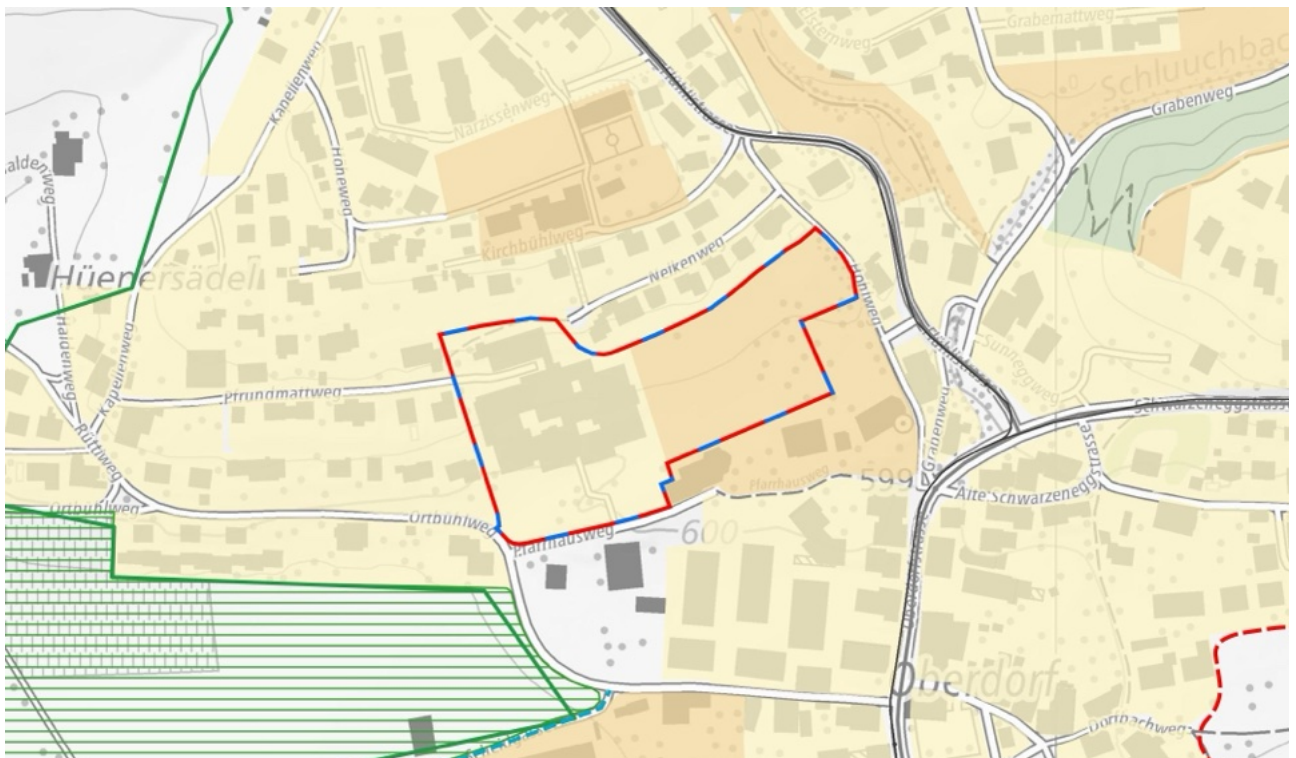
TOW.S-UV.02.18

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2024	noch offen	

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	AGR, DIJ

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Bisher TOW.S-UV.1.7  
Zur Entwicklung einer Anlage mit normalen und betreuten Wohnnutzungen wurde im Rahmen der OPR der Erlass einer neuen ZPP W «Pfrundmatte» geprüft, mit welcher ein Teil der bestehenden ZÖN umgezont werden soll.  
Da bezüglich der ZPP W «Pfrundmatte» Beschwerde gegen die Genehmigung der baurechtlichen Grundordnung (2023) erhoben wurde, wurde eine Teilinkraftsetzung beantragt, welche gutgeheissen wurde. Für die ZPP W «Pfrundmatte» wird nun ein gesondertes Verfahren durchgeführt.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>			
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	noch offen		

Teilmassnahme Siedlung  
**Thun, Gwattstrasse**

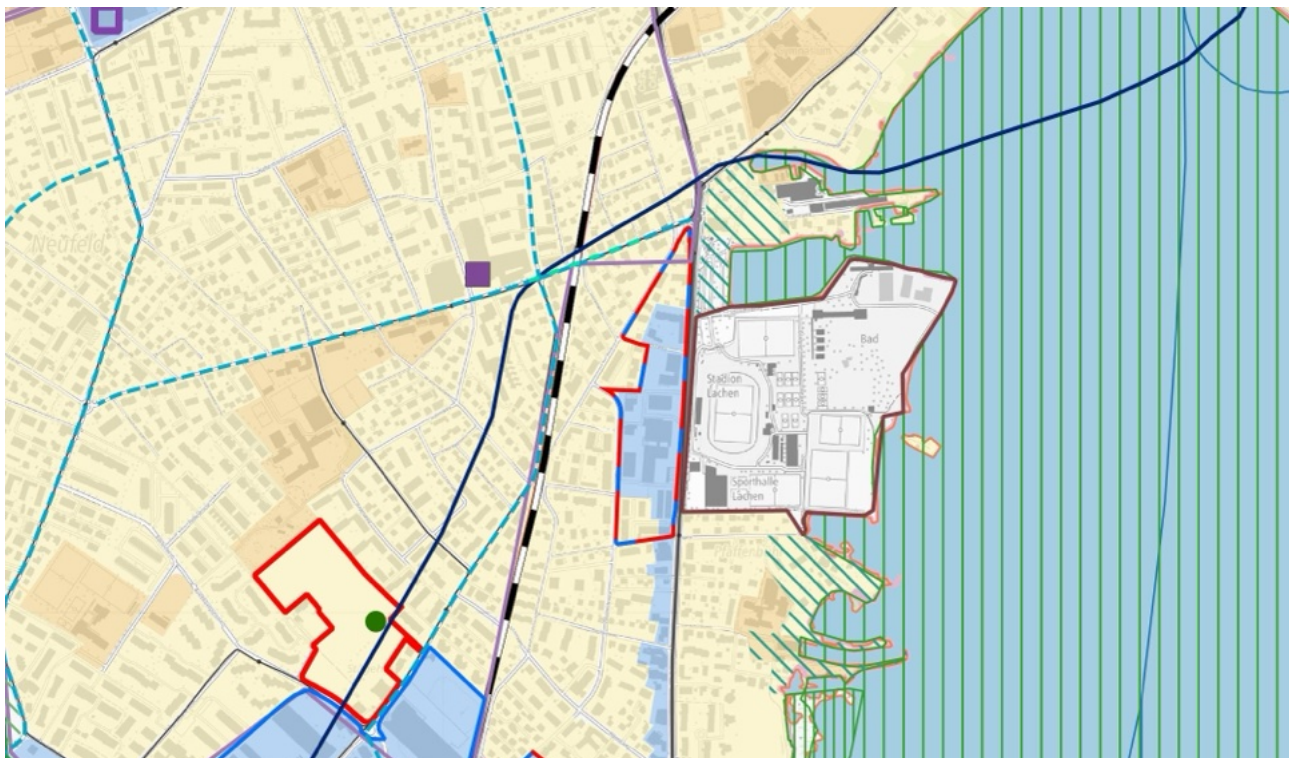
TOW.S-UV.02.19

RGSK-Umsetzungspriorität  
**3 (nach 2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**  
 2035

**Planungs-/Finanzierungsschritt**  
 (Teil-) UeO und Realisierung in Etappen (Zeitpunkt offen)

**Federführende Stelle**  
 Investoren

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**  
 Gemeinde

**Weitere Beteiligte**  
 Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-UV.1.12  
 Durch eine Verlagerung heutiger Autogewerbebetriebe auf der Westseite der Gwattstrasse kann das Potenzial für höherwertige Wohn- und Dienstleistungsnutzungen geschaffen werden. Zur Transformation des Gebietes von einer reinen Arbeitszone zu einem dichten, gemischt genutzten Gebiet mit hoher städtebaulicher Qualität und starkem Bezug zum See und dem benachbarten Lachenareal wurde die ZPP AQ «Gwattstrasse» erlassen.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Abhängigkeit Verlegung Autogewerbe		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	5.4	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Gute Erschliessung über Gwattstrasse (Hauptverkehrsachse). Verbesserung der Zugänge ins Quartierzentrum Dürrenast sowie der Querungsmöglichkeiten der Bahnlinie und der Gwattstrasse zum Lachenareal (Seeufer). Gute Erschliessung mit den Buslinien 1, 5 und der neuen Tangentiallinie (Verlängerung Lachenareal). Prüfen eines S-Bahn Haltes Dürrenast (S-Bahn 2040).		

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, Hoffmatte

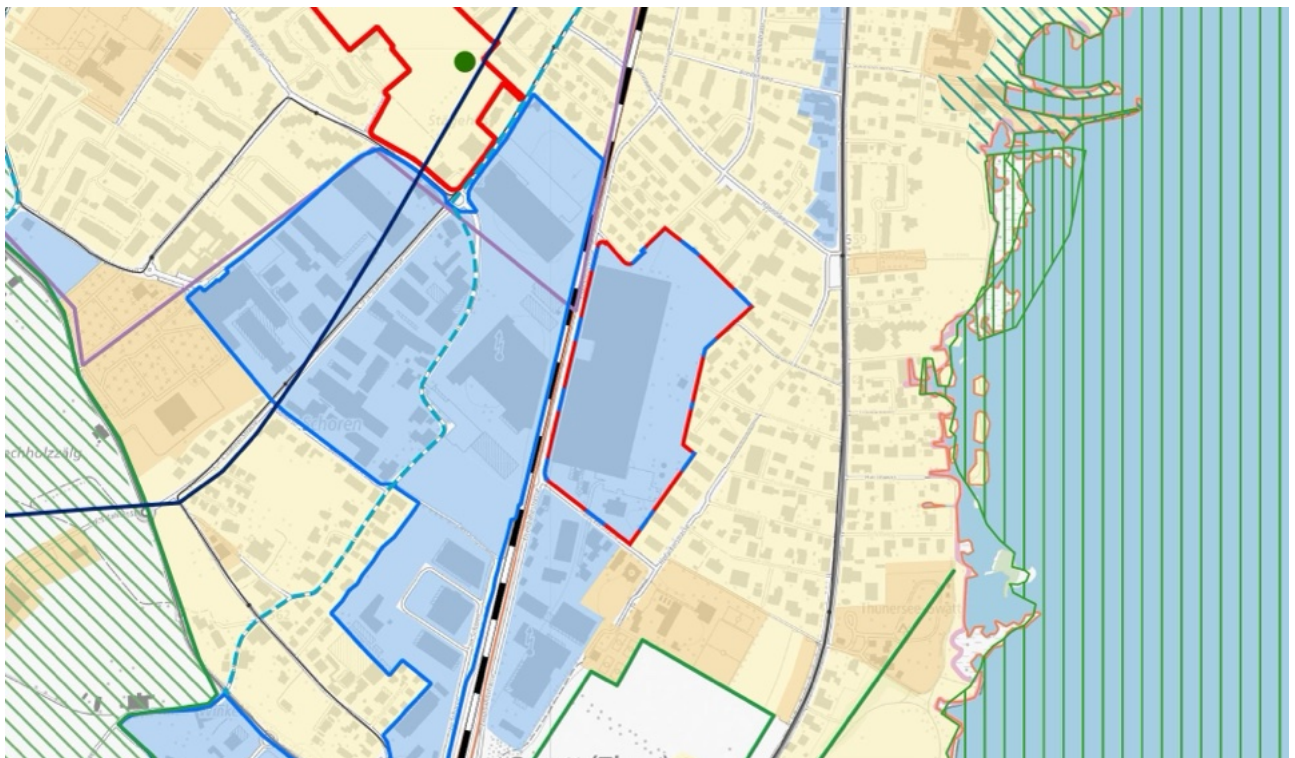
TOW.S-UV.02.20

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Realisierung 1. Etappe	Investoren
2035	Umzonung und Realisierung 2. Etappe (Zeitpunkt offen)	Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer, Archäologischer Dienst

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-UV.1.13  
Das Gebiet gliedert sich in zwei Teile: Das mit den grossen Hallen überbaute Industrieareal der Firma Neopac und die weitgehend grüne Arealreserve dahinter. Die beiden Arealteile werden zeitlich versetzt realisiert. Der östliche Arealteil (bisher Grünraum) bildet eine erste Phase. Zur Entwicklung eines neuen Quartierteils mit Wohn- sowie Alters- und Pflegeheimnutzung bestehen eine ZPP und eine UeO. Die

Umsetzung ist bereits kurzfristig vorgesehen. In einer zweiten Phase (Zeitpunkt unklar), soll die Umnutzung des Fabrikareals erfolgen. Das Richtprojekt, das über den gesamten Perimeter erarbeitet wurde, koordiniert die beiden Entwicklungen, insbesondere die Setzung der Freiräume und die Vernetzung der Quartiere.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>		<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Abhängigkeit Nutzungsabsichten Neopac (2. Etappe)		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	7.0	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B, C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Die Erschliessung des Areals ist ausreichend gewährleistet. Aus Rücksicht auf das benachbarte Quartier ist die Einführung von Tempo 30 zu prüfen. Ausreichende Anbindung und Durchwegung für den LV. Die ÖV-Erschliessung ist über die Buslinie 1 an der Gwattstrasse gewährleistet. Durch die Reaktivierung des Bahnhofs Gwatt (S-Bahn 2040) wäre eine deutliche Aufwertung möglich.		

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, Schönau

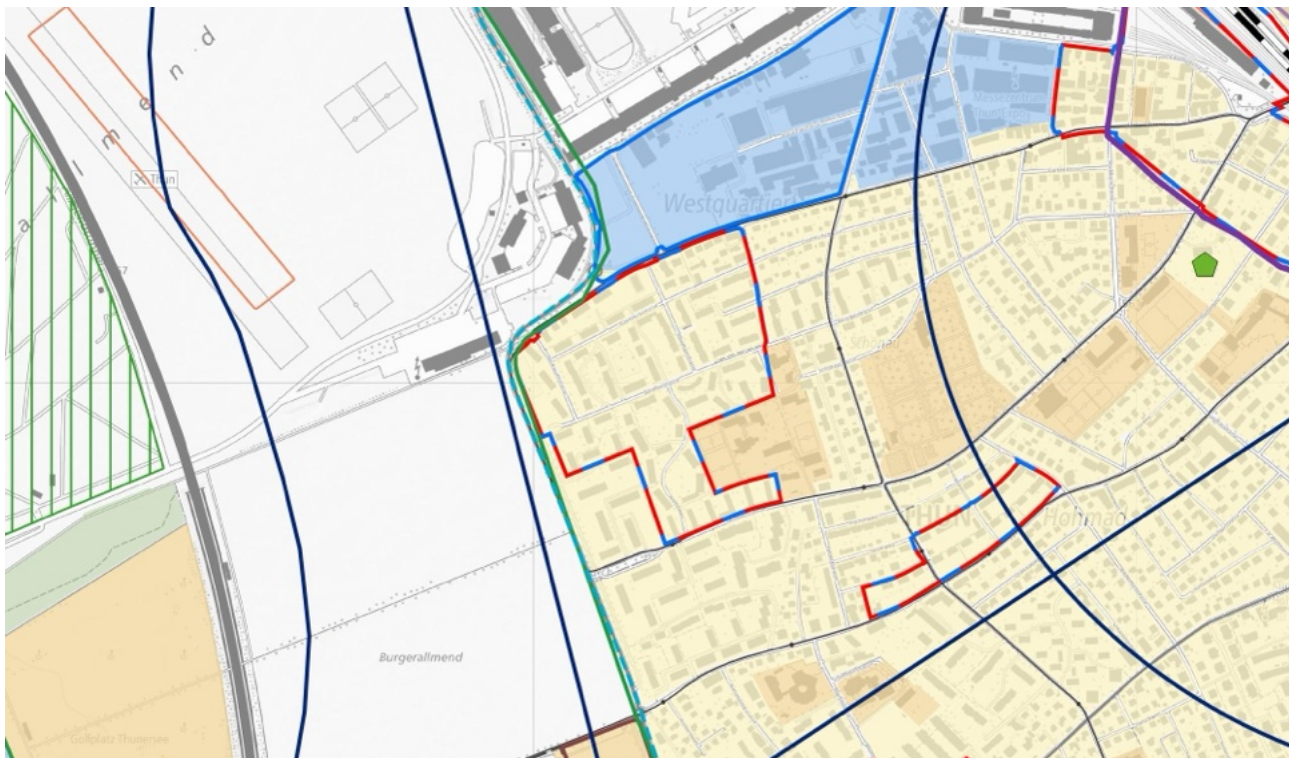
TOW.S-UV.02.21

RGSK-Umsetzungspriorität  
**3 (nach 2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**  
 2035

**Planungs-/Finanzierungsschritt**  
 Masterplanung, Zonenplanänderung  
 ZPP, Projektierung und Realisierung  
 (Zeitpunkt offen)

**Federführende Stelle**  
 Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**  
 Gemeinde

**Weitere Beteiligte**  
 Grundeigentümer,  
 Wohnbaugenossenschaften,  
 Archäologischer Dienst

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-UV.1.14  
 Das Stadtentwicklungskonzept sieht vor, das äussere Westquartier bzw. das Ge-biet Schönau mittel- bis längerfristig zeitgemäss zu erneuern und zu verdichten. Dazu ist nachgelagert zur Ortsplanungsrevision, wovon das Areal ausgenommen wurde, ein

Entwicklungskonzept zu erarbeiten. Das Gebiet ist bereits heute stark durch die bestehenden gemeinnützigen Wohnungen geprägt, entsprechend soll das Areal dem gemeinnützigen Wohnen vorbehalten bleiben.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Koordinationsstand</b>	
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Vororientierung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Gestaffelte Überführung der alten in neue Baurechtsverträge Zusammenarbeit mit Wohnbaugenossenschaften Überprüfung Erschliessungs- und Versorgungssystem		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	16.9	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Das Areal liegt nahe der Westtangente Burgerstrasse. Das Quartier-Erschliessungssystem ist im Rahmen der Planung zu überprüfen. Mit der Planung ist eine gute Durchwegung und Anbindung an die umgebenden Langsamverkehrsnetze zu gewährleisten. Wichtig sind die Zugänge zur Burgerstrasse (Bus, Veloroute). Das Areal wird durch die Linie 6 (Westquartier) ausreichend erschlossen. Mit der Tangentiallinie wird das Angebot attraktiv ausgebaut.		

Teilmassnahme Siedlung  
**Thun, Freistatt**

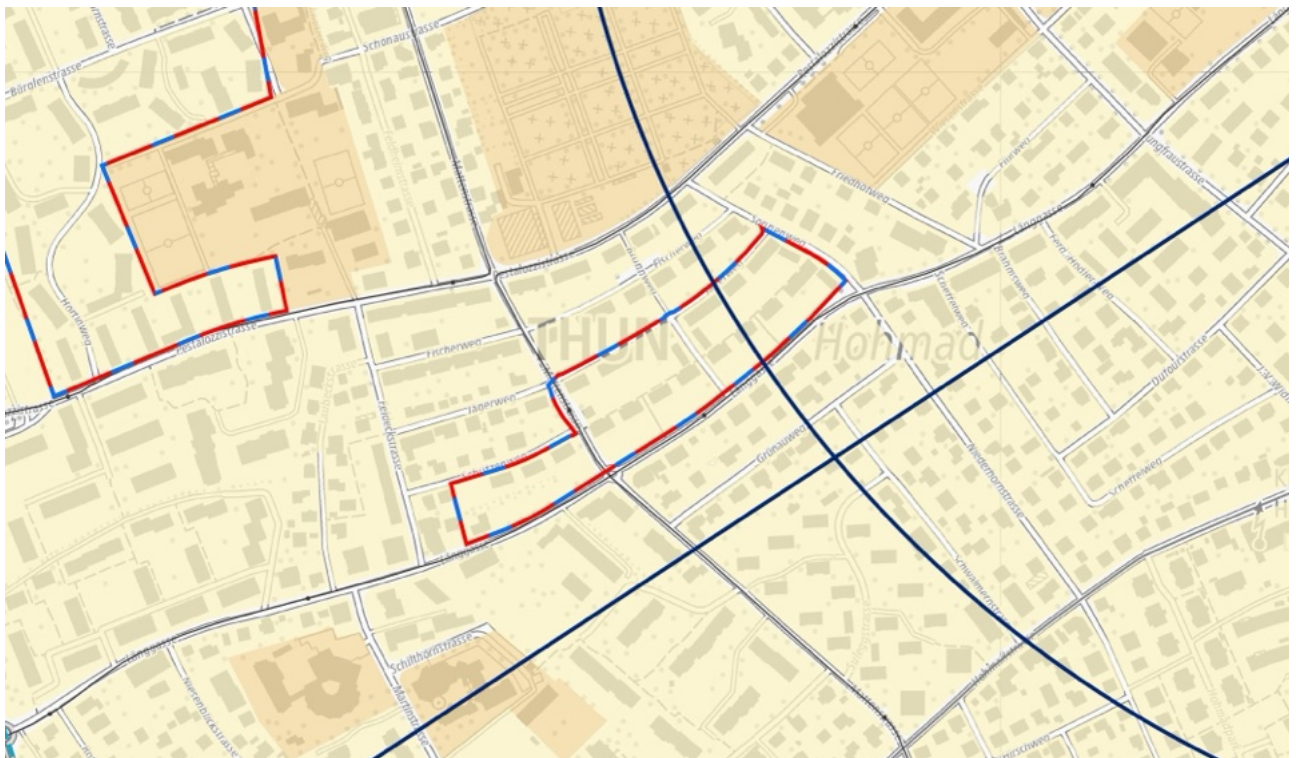
TOW.S-UV.02.22

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2024	Volksabstimmung Baurechte, Heimfall	Gemeinde
2025	Baubewilligung	Gemeinde
2029	Realisierung in Bauphasen	Investoren

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Andere, Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-UV.1.15  
 Die Genossenschaftssiedlung Freistatt an der Länggasse prägt mit ihren vierzehn charakteristischen Bauten in zwei Zeilen und grossen Vorgärten seit den 1940er-Jahren das Ortsbild an der Grenze zwischen Länggass- und Westquartier. Die kleinen Wohnungsgrundrisse spiegeln noch immer den Geist der Gründerjahre der Genossenschaftssiedlung, als sich eine vier- bis fünfköpfige Familie eine Drei-

zimmerwohnung teilte.

Aufgrund des Zustands der bestehenden Bausubstanz und der nicht mehr zeitgemässen Baustandards und Wohnungsgrössen wird von den Baurechtsnehmern und der Grundeigentümerin eine innere Verdichtung der Siedlung angestrebt. Auf dem Areal soll ein lebendiges und vielfältiges, neues Stadtquartier entstehen.

Mit der Testplanung «Areal Freistatt, Thun» in den Jahren 2015/2016 wurde die städtebauliche und soziale Verträglichkeit einer Verdichtung und Transformation analysiert und die Rahmenbedingungen für die Zonenplanänderung definiert. 2020 wurde diese zusammen mit den neuen ZPP-Vorschriften durch den Kanton genehmigt. 2022 wurde dann der Projektwettbewerb durchgeführt. Der Baustart ist im Jahr 2025 vorgesehen.

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Kantonale Richtplanrelevanz		
	Festsetzung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>			
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2.9	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	<p>Die Erschliessung erfolgt über das Quartiernetz, welches den zusätzlichen Verkehr gut aufnehmen kann.</p> <p>Die Verdichtung ist verbunden mit autoreduzierter Mobilität, sodass eine MIV-Zunahme eingedämmt wird. Der Knotenbereich Mattenstrasse-Länggasse wird als Quartierzentrum verkehrsberuhigt und aufgewertet.</p> <p>Mit dem Projekt wird eine gute Durchwegung in Längs- und Querrichtung sowie eine gute Erreichbarkeit der Bushaltestellen gesichert.</p> <p>Der zentrale Quartierplatz (Knoten Mattenstrasse-Länggasse) wird durch zwei radiale Buslinien erschlossen.</p> <p>Weitere Informationen:            - Erläuterungsbericht zur ZPP (Kap. 4.3, S. 30)            - Mobilitätsanalyse Verkehrsteiner, 07.11.2015</p>		

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, Aarestrasse

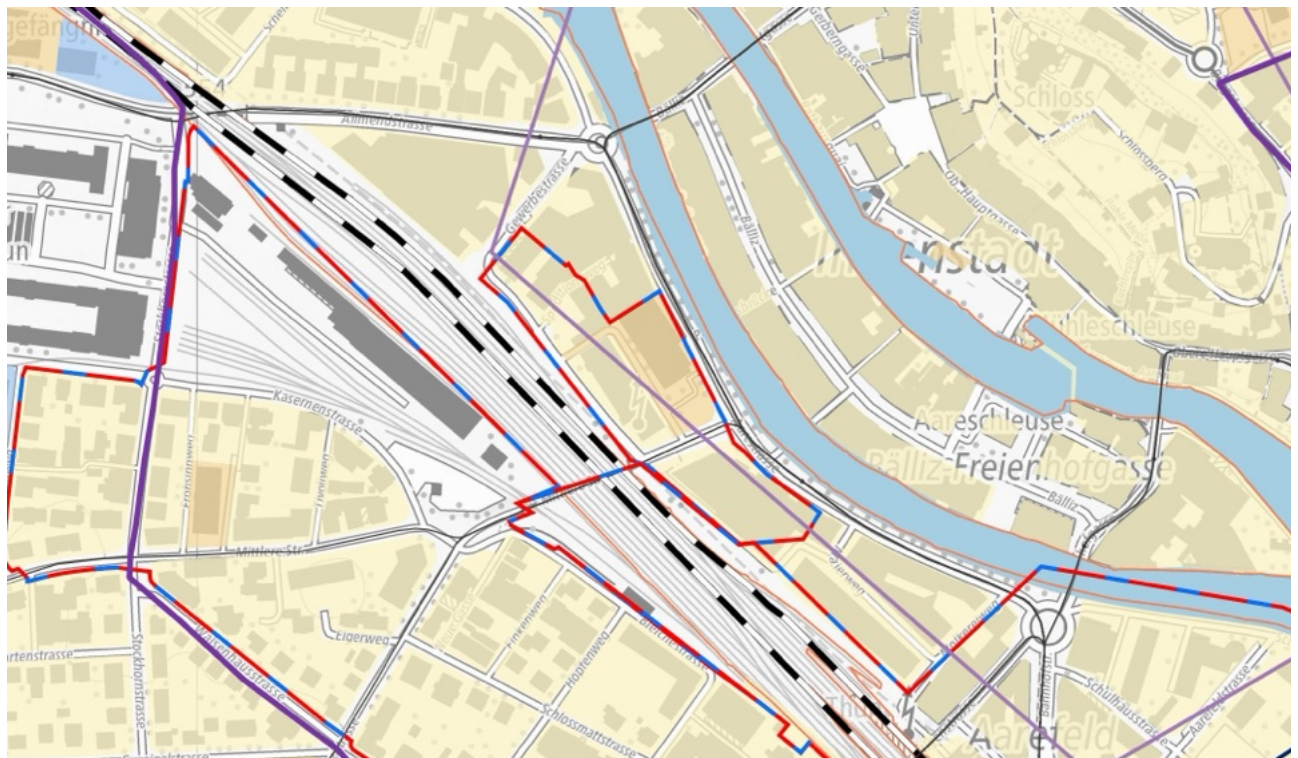
TOW.S-UV.02.23

RGSK-Umsetzungspriorität  
**3 (nach 2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2025	Realisierung Gewerbstrasse 15	Investoren
2035	QS-Verfahren, Teil-UeO in ZPP und Realisierung restliche Gebiete (Zeitpunkt offen)	Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Partner

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-UV.1.16  
 Zur Ermöglichung der wirtschaftlichen Entwicklung und Verdichtung des Gebietes zu einem attraktiven, urban gestalteten und genutzten Innenstadt-Baustein besteht für einen Teil des Areals bereits eine ZPP. Der bahnseitige Teil der Blockrandbebauung ist noch nicht realisiert. Das restliche Gebiet, das an die Mittlere Strasse angrenzt, wurde

von der Ortsplanung ausgenommen. Dort besteht für den südlichen Teil entlang der Gewerbestrasse ein Projekt für einen Ersatzneubau des ehemaligen Swisscom-Gebäudes. Die Planung ist jedoch aktuell durch Einsprachen blockiert.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Lärmschutz und Störfallvorsorge entlang der Bahnlinie		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.1	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Das innenstädtische Verkehrssystem ist an der Kapazitätsgrenze. Aufgrund der Lage im Stadtzentrum ist autoreduziertes Wohnen anzustreben. Ergänzung der LVV Bahnhof-Selve-Schwäbis. Sehr gute ÖV-Erschliessung über den Bushub Postbrücke.		

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, STI-Areal

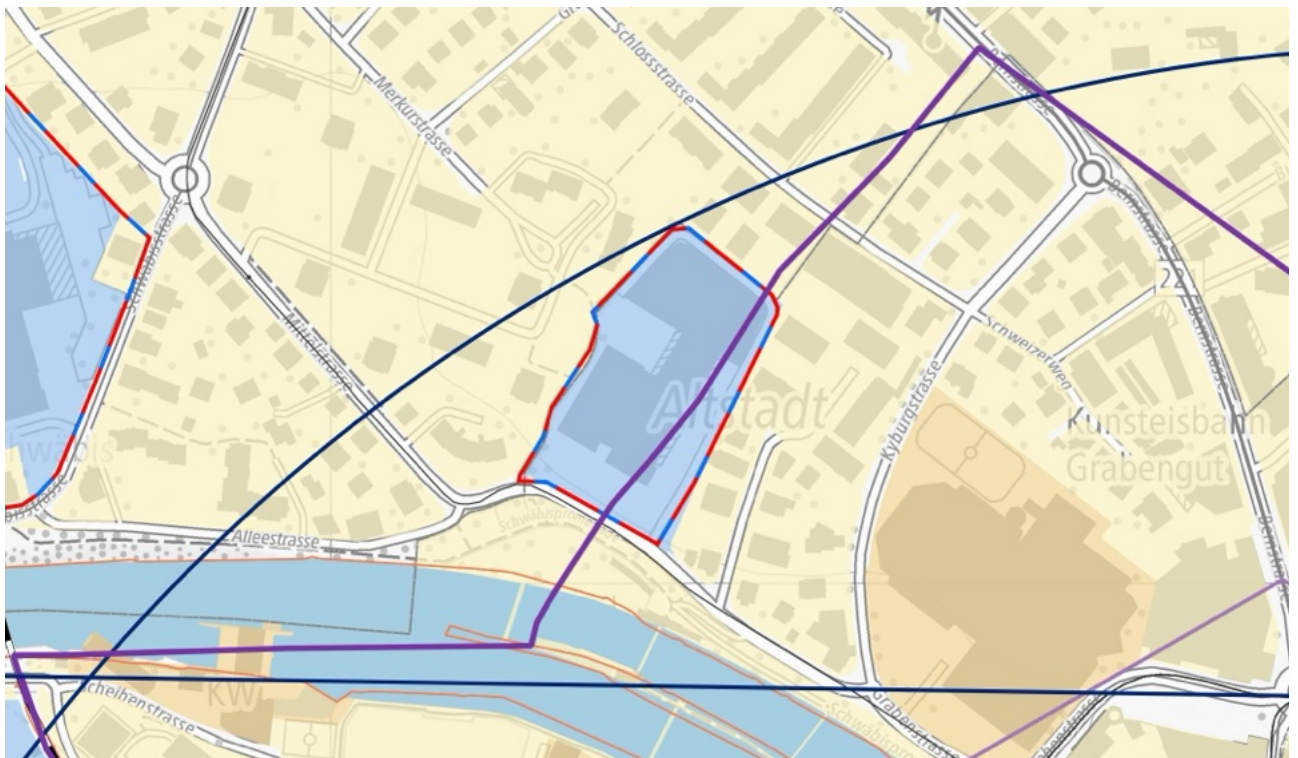
TOW.S-UV.02.24

RGSK-Umsetzungspriorität  
**3 (nach 2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2025	Standortentscheid STI	Grundeigentümer
2035	QS-Verfahren, Zonenplanänderung ZPP, Projektierung und Realisierung in Etappen (Zeitpunkt offen)	Investoren

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer, Archäologischer Dienst

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Der Betriebsstandort der STI AG (öffentliche Busbetriebe) soll aus Platzgründen verlagert werden. Bei einem Wegzug der STI würde das Gebiet, das in der Arbeitszone liegt für eine anderweitige Nutzung (Wohn-/Mischnutzung) frei. Das Gebiet wurde von der Ortsplanungsrevision ausgenommen und müsste vorgängig umgezont werden.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Vororientierung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Abhängigkeit Standortplanung STI		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.3	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Die Erschliessung erfolgt über das untergeordnete innenstädtische Quartiernetz und wichtige Velo-Haupttrouten. Das Areal liegt im sensiblen Gebiet «innerer Kern». Zur Entlastung wird deshalb autoarmes Wohnen angestrebt. Im Rahmen der Arealentwicklung sind eine gute Durchwegung sowie Anbindung ans Aareufer und an die Innenstadt sicherzustellen. Das Areal ist über die Buslinie 3 erschlossen. Im Weiteren sind verschiedene Buslinien über die nahe Innenstadt-Haltestelle erreichbar.		

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, Hohmadstrasse BWG Thun

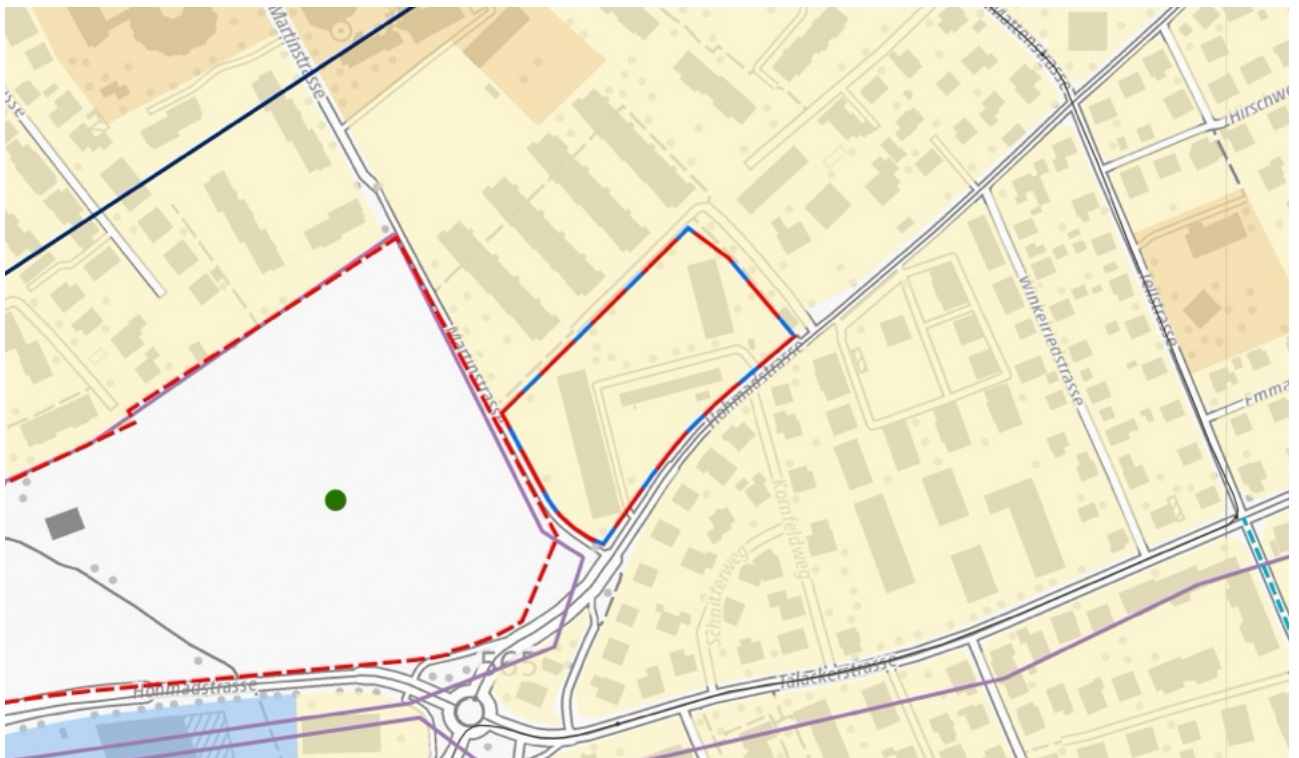
TOW.S-UV.02.25

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**  
2035

**Planungs-/Finanzierungsschritt**  
Gesamterneuerungsplanung WBG, QS-Verfahren, UeO und Realisierung (Zeitpunkt offen)

**Federführende Stelle**  
Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**  
Gemeinde

**Weitere Beteiligte**  
Grundeigentümer, Archäologischer Dienst

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Um eine zeitgemässe und dichte Neubebauung des Areals mit innovativem, gemeinnützigem Wohnen zu ermöglichen, wurde im Rahmen der Ortsplanungsrevision einen ZPP (AZ) erlassen. Neben einer hochwertigen, gemeinschaftlich orientierten und vollumfänglich gemeinnützig-genossenschaftlichen Wohnnutzung sollen auch Gemeinschaftsräume und Quartiertreffpunkte realisiert werden.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>			
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.2	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Ausreichend erschlossen, direkt an Hauptverkehrsachse gelegen. Gute Vernetzung mit dem übergeordneten Netz. Verbesserungen mit dem BGK Siegenthalergut-Hohmadstrasse. Anbindung über Buslinie 2 (Schorenfriedhof) nicht optimal. Optimierung der Bushaltestellen im Zusammenhang mit der Planung Siegenthalergut und der neuen Bus-Tangentiallinie.		

# Teilmassnahme Siedlung

## Zweisimmen, Zukunft Einstiegsportal Zweisimmen ZEZ 2032

TOW.S-UV.02.27

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Umstrukturierungsgebiet**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Der «Masterplan Zukunft Einstiegsportal Zweisimmen (ZEZ) 2032» koordiniert die Entwicklungen rund um das Bahnhofgebiet. Der Perimeter des Masterplans umfasst ein zusammenhängendes Gebiet, in welchem in unterschiedlichen Massstäben Entwicklungsdynamiken festgestellt werden. Sie sind von zentraler Bedeutung für die künftige Entwicklung Zweisimmens und bieten in räumlicher sowie funktionaler Hinsicht Anknüpfungspunkte über den Projektperimeter hinaus. Der Masterplan ist primär ein Koordinationsinstrument und beinhaltet diverse Massnahmen mit unterschiedlichen Koordinationsständen. Die Verankerung des Masterplans im RGSK erfolgt als Festsetzung.

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung			
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten	Gemäss Massnahmenblätter ZEZ 2032 Gefährdung gemäss neuer Gefahrenkarte Gewässerraum der kleinen Simme			
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)		Betroffene FFF (ha)
	6	0		0
ÖV-EGK aktuell	D			
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)				

# Massnahmenpaket Siedlung

## Regionale Wohnschwerpunkte (AP 5)

### TOW.S-SW.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
[x] 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Wohnen**



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinden	AGR, Grundeigentümer, Kanton, Region
<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	<p>Zielsetzung: Die Realisierung von Wohnraum in der Agglomeration an Standorten mit guten Rahmenbedingungen wird gezielt gefördert.</p> <p>Umsetzung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Als regionale Wohnschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie haben die Mindestgrösse von 1 ha und sind bereits eingezont.</li> <li>2. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen.</li> <li>3. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohnschwerpunkte z.B. durch die Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische</li> </ol>	

Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch baulandpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken).

4. Die Gemeinden gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur.
5. Die bauliche Nutzung der regionalen Wohnschwerpunkte erfolgt in einer in ihrer Bedeutung angepassten, mittleren bis hohen Siedlungsdichte.
6. Die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte findet im Rahmen von städtebaulich ausgerichteten qualitätssichernden Verfahren statt.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-SW.01.01	Steffisburg, Hodelmatte/Au	1 (2025-2031)
TOW.S-SW.01.02	Thun, Bläuerstrasse (ehem. Bostudenzelg)	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VW.1 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_07
- Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen, ERT, 2019
- Wohnstrategie Agglomeration Thun, 2015

Teilmassnahme Siedlung  
**Steffisburg, Hodelmatte/Au**

TOW.S-SW.01.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2030	Realisierung restliches Gebiet	Private

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region, Grundeigentümer, Kanton

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Das Gebiet ist Teil einer grösseren, vollständig vom Siedlungsgebiet umgebenen Restlandschaft, die sich zwischen Steffisburg Dorf und dem Raum Bernstrasse / Schwäbis befindet.  
 Im Jahr 2023 erfolgte die Einzonung in die ZPP T «Au/Hodelmatte». Diese sieht vor, Raum für eine ortsbaulich qualitätsvolle, verdichtete Wohnüberbauung zu schaffen und einen Grundstein für die Aussenraumqualität, die soziale Durchmischung und die Bereitstellung von Wohnungen im preisgünstigen Segment zu legen. Zusätzlich wird der neue Fuss- und Veloweg (Stockhornstrasse-Weberweg) innerhalb des ZPP-

Perimeters sichergestellt. Gleichzeitig mit der Genehmigung der ZPP erfolgte auch jene der Änderung Schutzzonenplan im Landschaftsschutzgebiet LSG der Überbauungsordnung Nr. 95 «Erschliessung Hodelmatte». Die Erschliessung Hodelmatte soll 2024/2025 realisiert werden. Parallel läuft das Genehmigungsverfahren für die Bauten zwischen der Stockhornstrasse und der neuen Erschliessung. Wann die übrigen Gebiete überbaut werden, ist zurzeit noch unklar.

Die Erschliessung ab der Stockhornstrasse ist sichergestellt. Durch die Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (TOW.LV-Ü.1.4), die direkt angrenzend an das Gebiet realisiert wird, wird die LV-Anbindung verbessert.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	4	0	0

**ÖV-EGK aktuell** B

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

Die Erschliessung ab der Stockhornstrasse ist sichergestellt. Durch die Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (TOW.LV-Ü.01.04), die direkt angrenzend an das Gebiet realisiert wird, wird die LV-Anbindung verbessert.

## Teilmassnahme Siedlung

# Thun, Bläuerstrasse (ehem. Bostudenzelg)

TOW.S-SW.01.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2028	Realisierung 1. Etappe (Private)	Private
2032	Realisierung 2. Etappe (Stadt, WBG)	Gemeinde

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	AGR, Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

In der Bostudenzelg im südöstlichen Teil des Neufeldquartiers befindet sich eine der letzten zusammenhängenden unbebauten Bauzonen der Stadt Thun. Das Areal an der Bubenberg- bzw. Bläuerstrasse umfasst ca. 47000 m<sup>2</sup> und ist zur Hälfte in städtischem Eigentum und zur Hälfte im Eigentum der Bernischen Pensionskasse (BPK) und der Frutiger AG. Gemeinsam plant die Eigentümerschaft ein attraktives, nachhaltiges und zukunftsgerichtetes Wohnprojekt mit einem angemessenen Anteil an genossenschaftlichen Wohnungen. Mit dem Vorhaben kann die Stadt dringend

benötigten Wohnraum schaffen und gleichzeitig wichtige Ziele der städtischen Wohnstrategie umsetzen.

Koordination	Koordinationsstand	
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Festsetzung	nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	4.7	0	0

**ÖV-EGK aktuell** B

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

MIV- und ÖV-Erschliessung ausreichend. Verkehrsberuhigung und Strassenraumgestaltung im Wohnquartier. Ergänzung/Vernetzung der arealinternen Langsamverkehrsverbindungen, Fusswege zu den Bushaltestellen. Mit der OPR wird ein sensibles Gebiet ausgewiesen, welches für Bauvorhaben die Pflicht zur Erstellung eines Betriebskonzepts Mobilität verlangt. Das Mobilitätskonzept wird im Rahmen der UeO Bläuerstrasse konkretisiert.

# Massnahmenpaket Siedlung

## Regionale Wohnschwerpunkte (RGSK 2025)

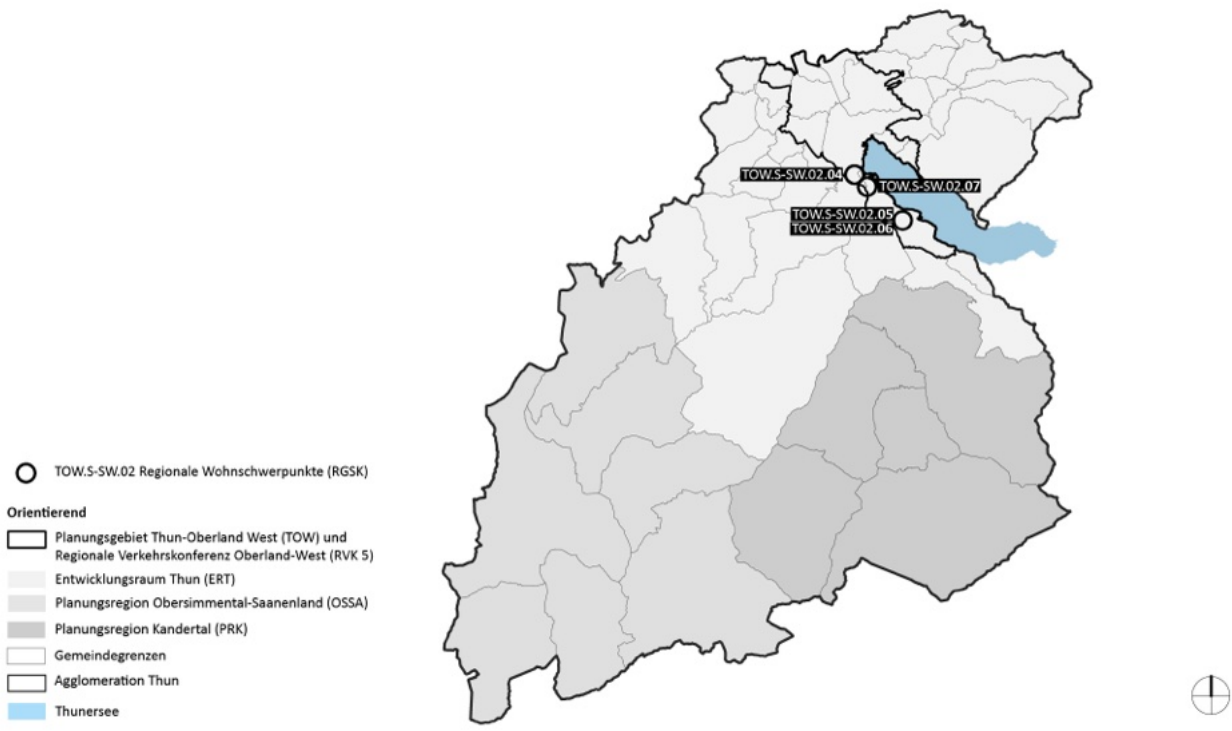
### TOW.S-SW.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Wohnen**



**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinden

AGR, Archäologischer Dienst,  
 Grundeigentümer

**Beschreibung  
 (Zielsetzung und  
 Umsetzung)**

**Zielsetzung:**  
 Die Realisierung von Wohnraum an eingezonten Standorten von regionalem Interesse mit guten Rahmenbedingungen. Diese Standorte werden gezielt gefördert und regional koordiniert.

**Umsetzung:**  
 1. Als regionale Wohnschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie haben die Mindestgrösse von 1ha und sind bereits eingezont. Mindestens 80% der Fläche weist eine ÖV-Erschliessungsgüte von EGK D oder besser auf.  
 2. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der regionalen

Wohnschwerpunkte hin. Sie vermeiden durch eine kontinuierliche Beobachtung und ein entsprechendes Einschreiten das Entstehen von Realisierungshindernissen.

3. Die Gemeinden fördern die Verfügbarkeit der regionalen Wohnschwerpunkte z.B. durch Animation von Grundeigentümern (z.B. Gesprächsaufnahme, planerische Vorleistungen), Abbau von Hemmnissen (z.B. Anpassungen planungsrechtlicher Bestimmungen), Schaffung von Anreizen (z.B. Investitionen in Siedlungsausstattung), Information und nach Möglichkeit durch bodenpolitische Massnahmen (z.B. Erwerb von Grundstücken).

4. Die Gemeinden gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur.

5. Die bauliche Nutzung der regionalen Wohnschwerpunkte erfolgt in einer in ihrer Bedeutung angepassten, mittleren bis hohen Siedlungsdichte.

6. Die Realisierung der regionalen Wohnschwerpunkte findet im Rahmen von qualitätssichernden Verfahren statt.

7. Die Planungsregionen stellen die regionale Koordination sicher. Sobald eine Teilmassnahme umgesetzt ist (keine weiteren inneren Potenziale von regionaler Bedeutung) entfällt der regionale Koordinationsbedarf. Der entsprechende Standort wird im Rahmen der folgenden Generation aus dem RGSK TOW entlassen.

<b>Teilmassnahmen des Pakets</b>	<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK-Umsetzungspriorität</b>
	TOW.S-SW.02.04	Thun, Rösslimatte	2 (2032-2035)
	TOW.S-SW.02.05	Spiez, Simmentalstrasse (Uechli)	3 (nach 2035)
	TOW.S-SW.02.06	Spiez, Bühl Nord	3 (nach 2035)
	TOW.S-SW.02.07	Spiez, Roggern	2 (2032-2035)
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gemäss den Massnahmenblättern TOW.S-VW.01 und TOW.S-VW.02 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte.		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	Dokumente, Grundlagen: - Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_07 - Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen, ERT, 2019 - Wohnstrategie Agglomeration Thun, 2015		

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, Rösslimatte

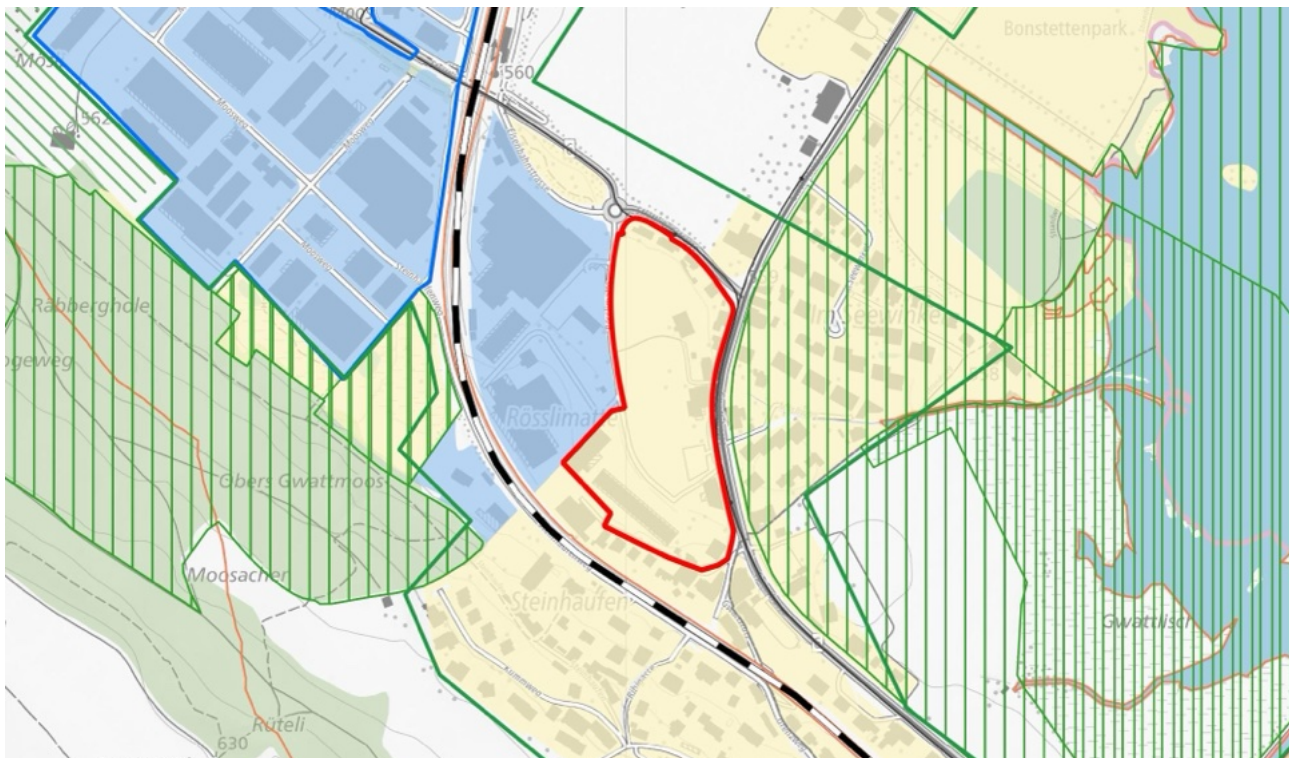
TOW.S-SW.02.04

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2035	QS-Verfahren, Erlass UeO, Realisierung in Etappen	Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-SW.1.3  
Zur Gestaltung des südlichen Stadteingangs und des Dorfkerns Gwatt soll eine zukunftsgerichtete, innovative Wohnsiedlung in verdichteter Bauweise realisiert werden. Die bestehende ZPP soll mittelfristig einer Überbauung mit prioritärer Wohnnutzung zugeführt werden.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>		<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>			
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.4	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Areal ist gut erschlossen und an direkt an Hauptverkehrsachsen angebunden. Gute Erschliessung durch die Buslinie 1 nach Einigen/Spiez.		

# Teilmassnahme Siedlung

## Spiez, Simmentalstrasse (Uechli)

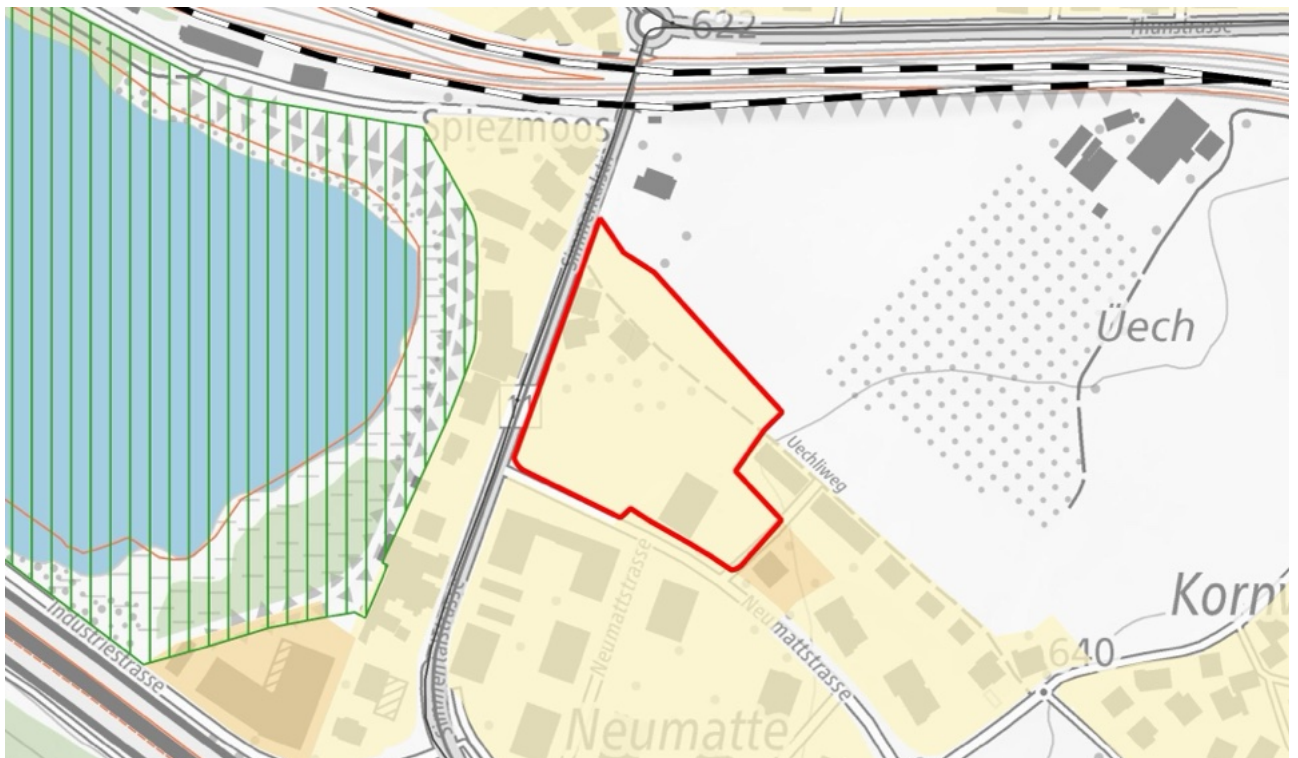
TOW.S-SW.02.05

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja     Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2023	Vorprüfung gestoppt	
2024	Weiteres Vorgehen zu definieren	

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	AGR, Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-SW.1.4  
Die ZPP 6 «Simmentalstrasse» bezweckt eine gut gestaltete, verdichtete Wohnüberbauung mit Ermöglichung eines Gewerbeanteils entlang der Simmentalstrasse unter Einbezug der bestehenden Bauten sowie die Gestaltung des Übergangsbereichs zum Landschaftsraum Uech mit Sicherstellung der bestehenden Fusswegverbindung Uechliweg am heutigen Standort. Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist mit dem Spiezwiler abzustimmen.

Nach einer zweijährigen Vorprüfung wird das Projekt voraussichtlich abgeschrieben. Das AGR kann auf eine Ausnahme zur Überschreitung der Planungswerte im Lärmbereich nicht eingehen. Das AGR empfiehlt das Land auszuzonen und anderswo einzuzonen oder die Änderung des USG abzuwarten.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>			
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Abhängig von weiterem Vorgehen.		

# Teilmassnahme Siedlung

## Spiez, Bühl Nord

TOW.S-SW.02.06

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin  
2024

Planungs-/Finanzierungsschritt  
Aktuell keine Schritte geplant

Federführende Stelle

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

AGR, Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Bisher TOW.S-SW.1.5

Das Gebiet wurde im Rahmen der letzten OPR von einer ZöN in eine ZPP umgezont. Mittelfristig soll eine Überbauung mit prioritärer Wohnnutzung entstehen. Die ZPP 7 «Bühl Nord» bezweckt die Realisierung einer gut gestalteten, verdichteten und auf die topografischen Verhältnisse abgestimmten Wohnüberbauung mit einer hohen Wohn- und Siedlungsqualität sowie einem differenzierten Wohnungsangebot.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>		<b>kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein	

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.1	0	0

**ÖV-EGK aktuell** A

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)** MIV-Erschliessung vorhanden

# Teilmassnahme Siedlung

## Spiez, Roggern

TOW.S-SW.02.07

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Wohnen**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin  
2032

Planungs-/Finanzierungsschritt  
Klärung Erschliessung, ZPP-  
Änderung und Ausarbeitung  
UeO(Zeitpunkt offen)

Federführende Stelle  
Gemeinde

### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

Gemeinde

#### Weitere Beteiligte

AGR, Grundeigentümer, Archäologischer  
Dienst

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Für das Gebiet im Ortsteil Einigen besteht die ZPP 15 «Roggern». Diese bezweckt eine gut gestaltete und in den Landschaftsraum eingebettete Wohnüberbauung. Ca. 25% soll dem preisgünstigen Mietwohnungsbau dienen. Das Richtprojekt wurde darauf ausgerichtet.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>
	Zwischenergebnis	nein
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Problem dieser Entwicklung ist die Erschliessung. Es ist ein Ausbau der Höhenstrasse nötig, die auf Widerstand stösst. Für die Festsetzung müssen allfällige Konflikte mit der Störfallvorsorge geprüft werden (Eisenbahnanlage)	
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>
	1	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C, D	
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	noch offen	

# Massnahmenpaket Siedlung

## Regionale Arbeitsschwerpunkte (AP 5)

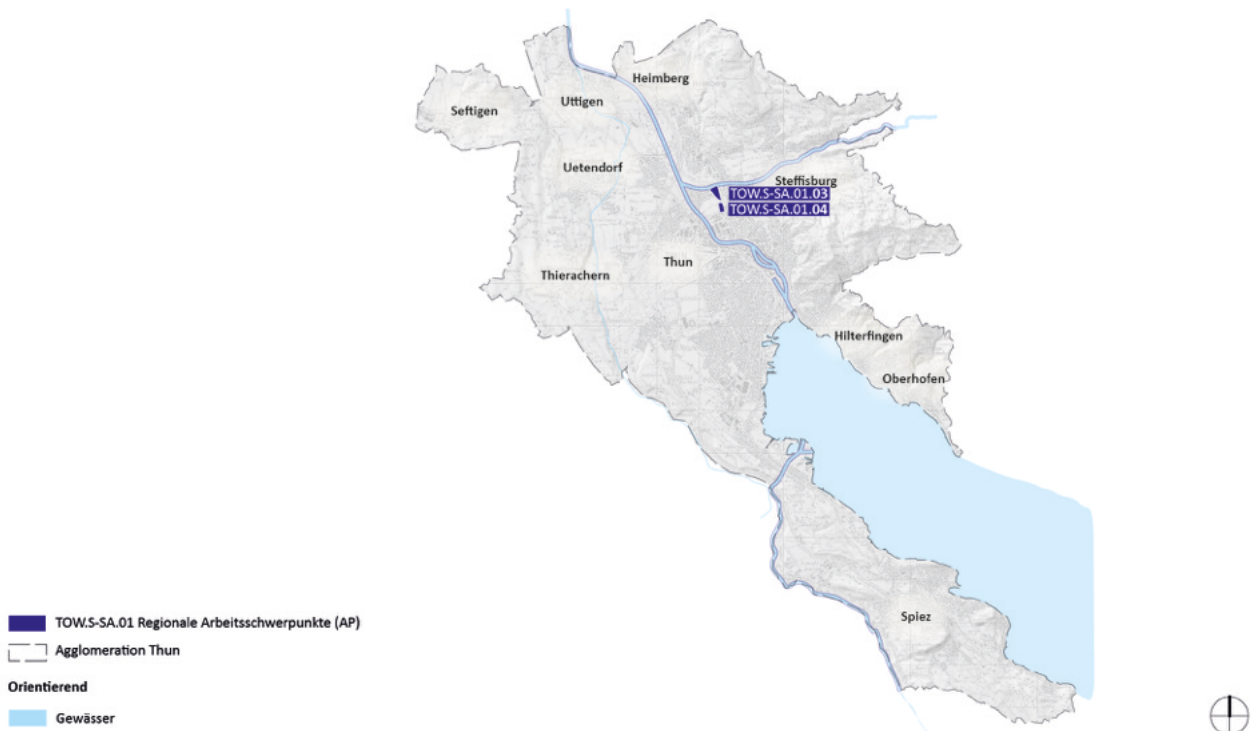
### TOW.S-SA.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinden	
<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	<p>Zielsetzung:                      Geeignete, bereits genutzte Arbeitsstandorte werden einem regionalen Arbeitszonenpool zugeführt und gemeinsam gefördert und vermarktet.</p> <p>Umsetzung:                      1. Als regionale Arbeitsschwerpunkte gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie haben die Mindestgrösse von 2 ha und sind bereits eingezont. Mindestens 80% der Fläche weist eine ÖV-Erschliessungsgüte von EGK D oder besser auf.                      2. Zur Entwicklung der Arbeitsschwerpunkte erarbeiten die Gemeinden bedürfnisgerechten Nutzungsvorschriften, bereiten das planungsrechtliche Verfahren vor und planen respektive realisieren zeitgerecht die benötigte Erschliessung und Infrastruktur.</p>	

3. Überdies gelten die Bestimmungen zum regionalen Arbeitszonenpool (vgl. Massnahmenblatt TOW.S-Ü.2).

<b>Teilmassnahmen des Pakets</b>	<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
	TOW.S-SA.01.03	Steffisburg, Aarefeld (ESP Bahnhof Steffisburg)	1 (2025-2031)
	TOW.S-SA.01.04	Steffisburg, Glättimüli (ESP Bahnhof Steffisburg)	2 (2032-2035)
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VA.0 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Arbeitsschwerpunkte. - Die Gebiete werden dem Regionalen Arbeitszonenpool gemäss Massnahmenblatt TOW.S-Ü.02 zugewiesen.		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_05 - Modellvorhaben «überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun», ERT, 2011		

## Teilmassnahme Siedlung

# Steffisburg, Aarefeld (ESP Bahnhof Steffisburg)

TOW.S-SA.01.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Der ESP Bahnhof Steffisburg liegt direkt angrenzend an die Bahnstation Steffisburg und den Autobahnzubringer Thun Nord. Das Gebiet besteht aus den drei Teilarealen Burgergut, Aarefeld und Glättimüli. Ersteres ist bereits seit längerem überbaut (Altersheim, betreutes Wohnen, Dienstleistung, öffentliche Nutzungen). Auf den anderen beiden Teilarealen sollen gewerbliche Nutzungen realisiert werden. Im Fokus steht aktuell die Realisierung des Projekts «Raum5» auf dem Teilareal Aarefeld mit der gleichnamigen ZPP. Dazu bestehen zwei Überbauungsordnungen, eine zur Erschliessung des Gebiets und eine zur baulichen Entwicklung. Die ersten Bauvolumen werden ab 2024 realisiert.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	4.5	0	0

**ÖV-EGK aktuell**

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

Die Erschliessung für den MIV ab dem Glättmühle-Kreisel (Autobahnzubringer) wurde mit der UeO Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg sichergestellt und bereits realisiert. Die ÖV-Erschliessung ist durch die Lage direkt am Bahnhof optimal. Das Angebot der Bahnlinie Konolfingen-Thun wird bis 2025 weiter ausgebaut. Zudem wird die Erschliessung durch die tangentielle Buslinie verbessert. Das Gebiet liegt direkt an der Veloroute Heimberg-Thun (kant. Radroute).

Teilmassnahme Siedlung

**Steffisburg, Glättimüli (ESP  
Bahnhof Steffisburg)**

TOW.S-SA.01.04

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Arbeiten**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**  
2028

**Planungs-/Finanzierungsschritt**  
Schrittweise Planung und Umsetzung  
durch die Eigentümerschaft  
(Burgergemeinde)

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Der ESP Bahnhof Steffisburg liegt direkt angrenzend an die Bahnstation Steffisburg und den Autobahnzubringer Thun Nord. Das Gebiet besteht aus den drei Teilarealen Burgergut, Aarefeld und Glättimüli. Ersteres ist bereits seit längerem überbaut (Altersheim, betreutes Wohnen, Dienstleistung, öffentliche Nutzungen). Auf den anderen beiden Teilarealen sollen gewerbliche Nutzungen realisiert werden. Im Fokus steht aktuell die Realisierung des Projekts «Raum5» auf dem Teilareal

Aarefeld mit der gleichnamigen ZPP. Dazu bestehen zwei Überbauungsordnungen, eine zur Erschliessung des Gebiets und eine zur baulichen Entwicklung. Die ersten Bauvolumen werden ab 2024 realisiert.  
Die planerische Weiterentwicklung und Realisierung des Teilareals Glättimüli erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Koordination	Koordinationsstand	
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Festsetzung	ja

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	3	0	0

**ÖV-EGK aktuell**

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

Die Erschliessung für den MIV ab dem Glättimühle-Kreisel (Autobahnzubringer) wurde mit der UeO Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg sichergestellt und bereits realisiert. Die ÖV-Erschliessung ist durch die Lage direkt am Bahnhof optimal. Das Angebot der Bahnlinie Konolfingen-Thun wird bis 2025 weiter ausgebaut. Zudem wird die Erschliessung durch die tangentielle Buslinie verbessert. Das Gebiet liegt direkt an der Veloroute Heimberg-Thun (kant. Radroute).

# Massnahmenpaket Siedlung

## Regionale Arbeitsschwerpunkte (RGSK 2025)

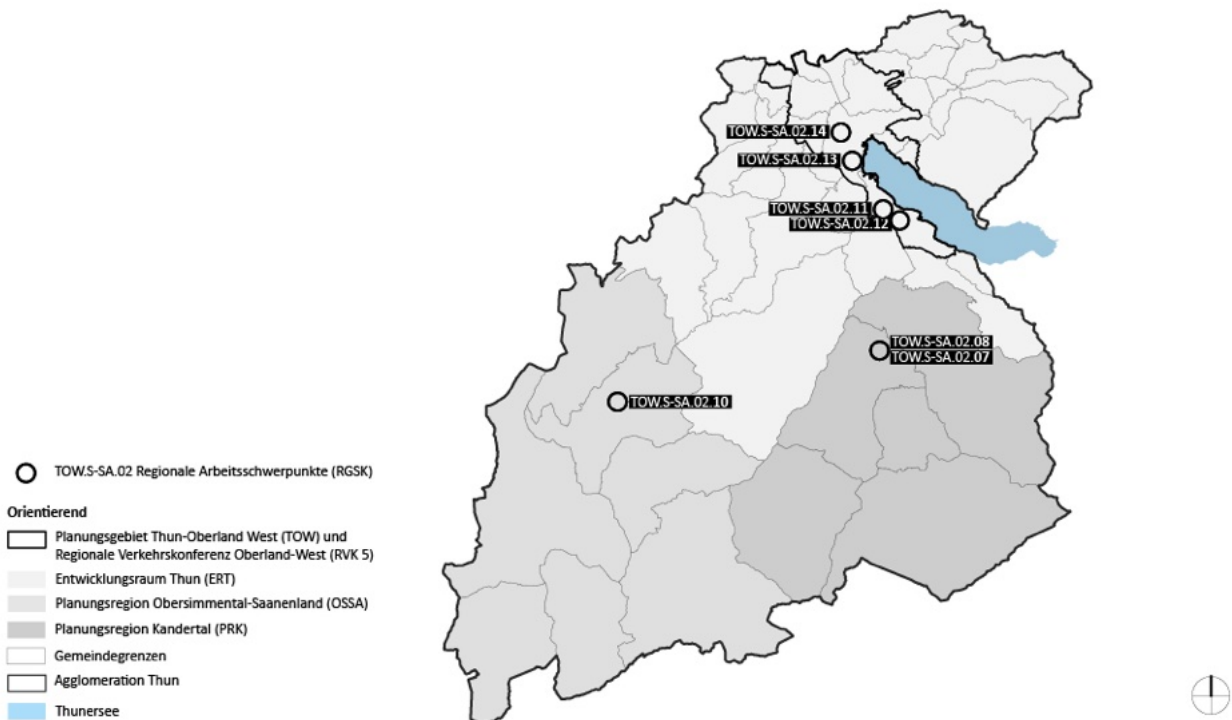
### TOW.S-SA.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Arbeiten**



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinden

Grundeigentümer, Kanton, Region

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

##### Zielsetzung:

Geeignete eingezonte Standorte für Arbeitsnutzung von regionaler Bedeutung werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastruktur gefördert.

##### Umsetzung:

- Als regionale Arbeitsschwerpunkte gelten die in der Richt-plankarte bezeichneten Standorte. Sie erfüllen folgende Vorgaben:
  - Agglomeration: Die Mindestgrösse beträgt 1ha. Mindestens 80% der Fläche weist eine ÖV-Erschliessungsgüte von EGK D oder besser auf.
  - Ländlicher Raum: Die Mindestgrösse beträgt 0.5ha. Die Mindestvorgaben zur ÖV-Erschliessung gemäss dem kantonalen Richtplan sind eingehalten.
- Zur Entwicklung der Arbeitsschwerpunkte erarbeiten die Gemeinden bedürfnisgerechten Nutzungsvorschriften, bereiten das planungsrechtliche Verfahren vor und

planen respektive realisieren zeitgerecht die benötigte Erschliessung und Infrastruktur.

3. Die Planungsregionen stellen die regionale Koordination sicher. Sobald eine Teilmassnahme umgesetzt ist (keine weiteren inneren Potenziale von regionaler Bedeutung) entfällt der regionale Koordinationsbedarf. Der entsprechende Standort wird im Rahmen der folgenden Generation aus dem RGSK TOW entlassen.

4. Innerhalb der Agglomeration gelten die Bestimmungen zum regionalen Arbeitszonenpool (vgl. Massnahmenblatt TOW.S-Ü.02).

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-SA.02.07	Frutigen, Unteres Widi Ost	Daueraufgabe
TOW.S-SA.02.08	Frutigen, Wengimatti I	Daueraufgabe
TOW.S-SA.02.10	Zweisimmen, Grosse matte	Daueraufgabe
TOW.S-SA.02.11	Spiez, Lattigen / Au	Daueraufgabe
TOW.S-SA.02.12	Spiez, Angolder	1 (2025-2031)
TOW.S-SA.02.13	Thun, Schoren / Gwattmösli	1 (2025-2031)
TOW.S-SA.02.14	Thun, Mittlere Strasse / Rütlistrasse / Industriestrasse	2 (2032-2035)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gemäss den Massnahmenblättern TOW.S-VA.01 und TOW.S-VA.02 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Arbeitsschwerpunkte.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_05  
- Modellvorhaben «überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun», ERT, 2011

# Teilmassnahme Siedlung

## Frutigen, Unteres Widi Ost

TOW.S-SA.02.07

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Arbeiten**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Der Standort umfasst den grösstenteils eingezonten Teilbereich des Standortes Widi. Idealer Standort aufgrund der übergeordneten Kriterien. Einer von zwei ge-eigneten Schwerpunkten mit jeweiligem Erweiterungsgebiet in Frutigen.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Gewässerschutzgebiet Au
- Naturgefahren gelb
- Grenzt im Osten an Wohnzone

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	6		

**ÖV-EGK aktuell** C

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

# Teilmassnahme Siedlung Frutigen, Wengimatti I

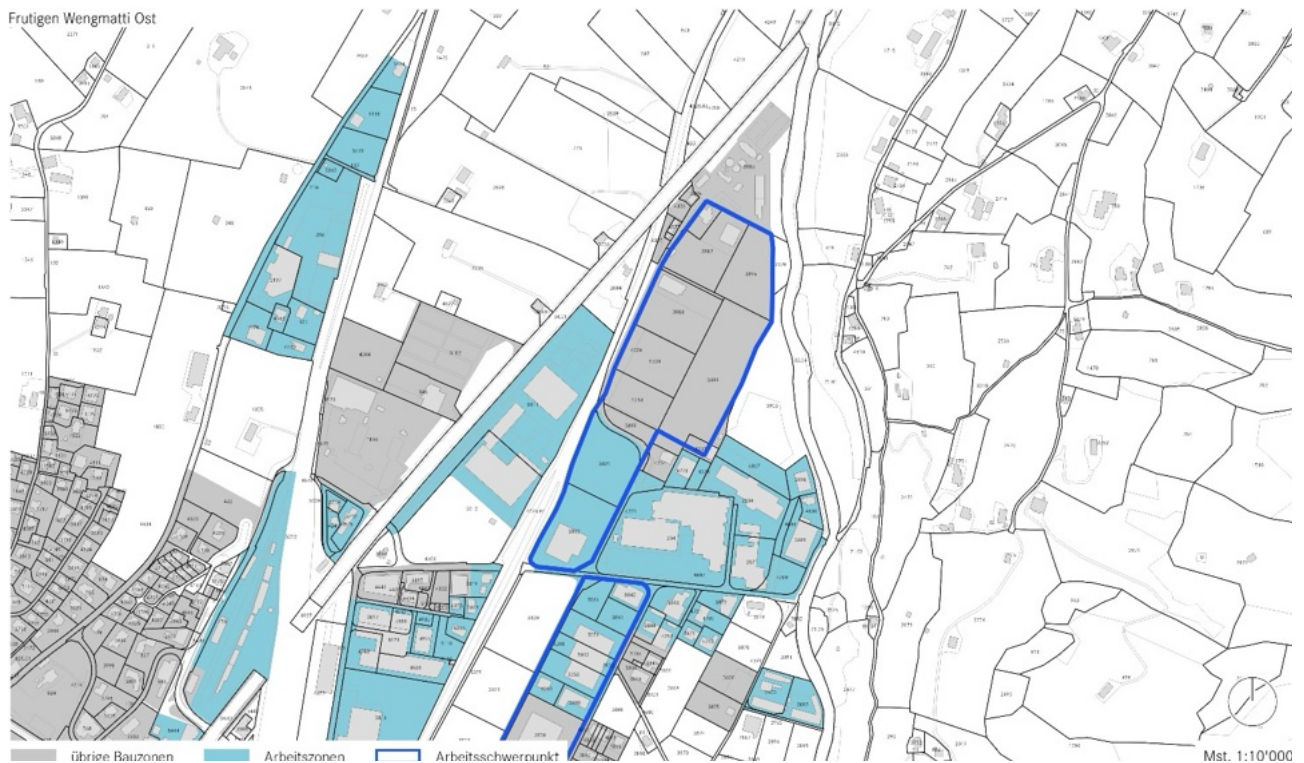
TOW.S-SA.02.08

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Arbeiten**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Der Standort umfasst den eingezonten Teilbereich des Standortes Wengimatti. Einer von zwei geeigneten Schwerpunkten mit jeweiligem Erweiterungsgebiet in Frutigen.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Zwischenergebnis

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Gewässerschutzgebiet Au
- Naturgefahren gelb

- Nördlicher Bereich heute ZSF (mehrere Fussballplätze)
- Das Gebiet befindet sich nur zu einem geringen Teil in der EGK D. Für den Bereich der heutigen ZSF besteht keine EGK. Daher Koordinationsstand «Zwischenergebnis»

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	6		
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	D		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>			

# TOW.S-SA.02.10

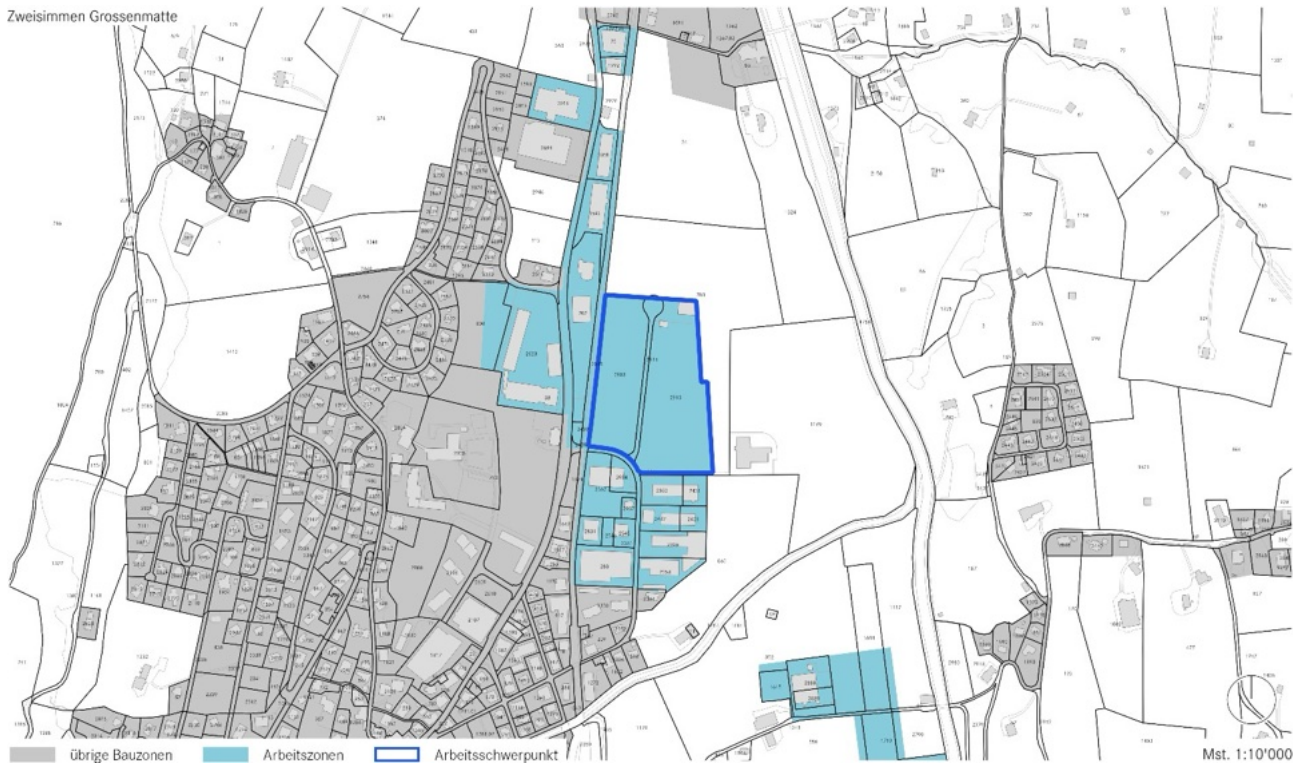
RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Arbeiten**

## Teilmassnahme Siedlung Zweisimmen, Grossenmatte



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Schwerpunkt mit verfügbaren Flächen im hinteren Bereich des Simmentals. Grösstenteils unüberbaut.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

Eine Einzonung ist ausschliesslich für Vorhaben zulässig, bei denen kein erhebliches Verkehrsaufkommen i.S.v. Art. 11d Abs. BauV gilt. Dies ist in der Nutzungsplanung verbindlich nachzuweisen.

Überarbeitete Gefahrenkarte (Gefährdung)

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	3		
ÖV-EGK aktuell	E		
Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)			

# Teilmassnahme Siedlung

## Spiez, Lattigen / Au

TOW.S-SA.02.11

RGSK-Umsetzungspriorität

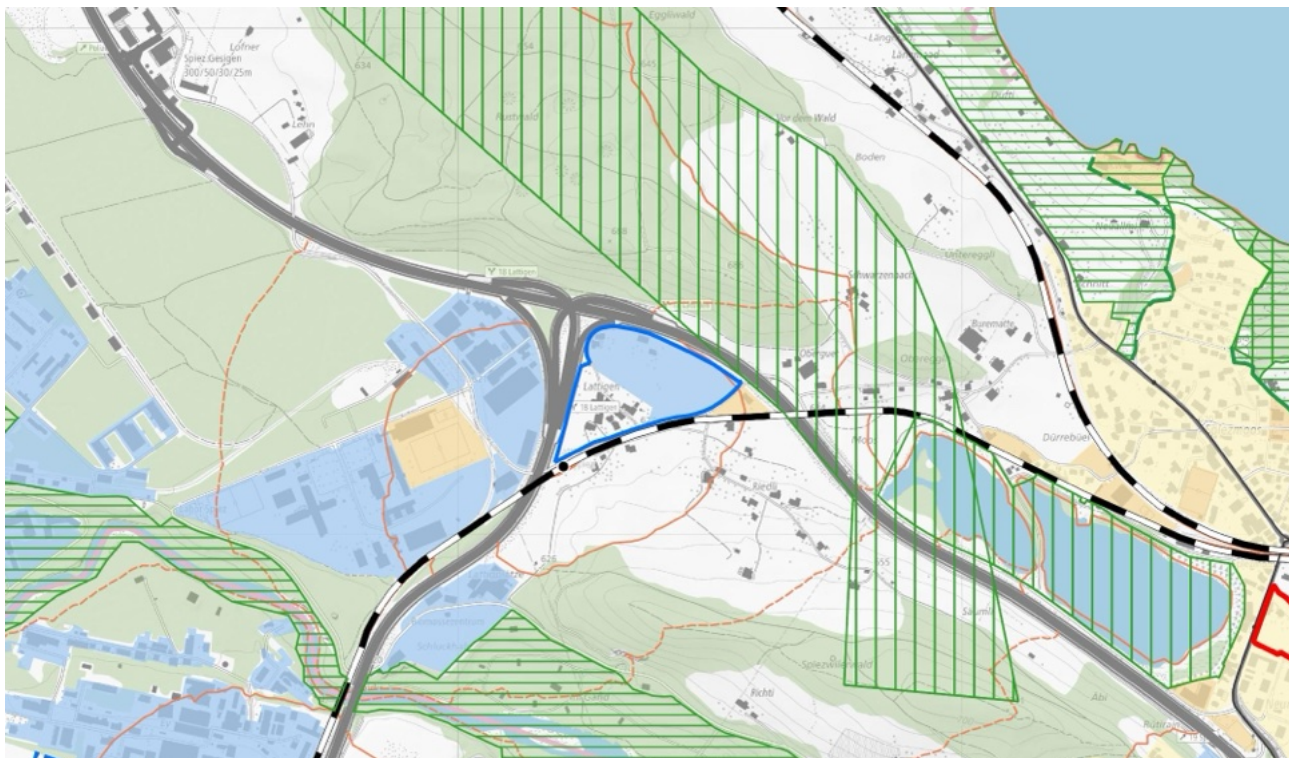
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Zonenplan anpassen nach Art. 122 Abs. 7 Strassen-UeO	Gemeinde
2026	Genehmigte UeO nach Art. 58 BG	Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-SA.1.1  
 Überbauung einer grösseren freien Parzelle im bestehenden Gewerbegebiet, das direkt am Autobahnanschluss Richtung Wimmis liegt, jedoch ab Spiezwiler erschlossen ist.

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	

	Festsetzung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Entwicklung kann nur zur Hälfte erfolgen, die Erschliessung für den vorderen Teil ist noch nicht vollständig geklärt. Auch bestehen Einschränkungen wegen der Abwasserleitung.		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	5	0	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	D		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	noch zu klären		

# Teilmassnahme Siedlung

## Spiez, Angolder

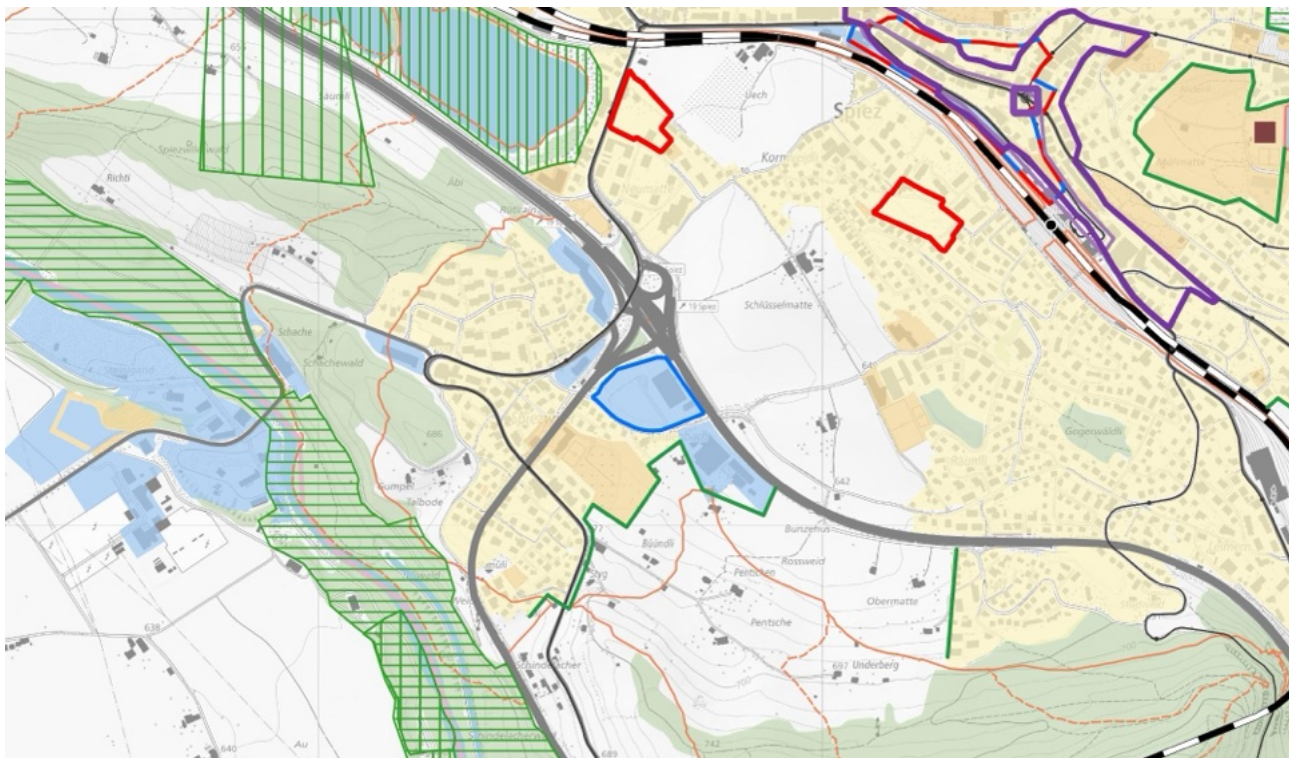
TOW.S-SA.02.12

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2024	Realisierung 2. Etappe (Postauto, Sollberger AG) und Umverl. Fussweg	Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer

**Massnahmenbeschreibung / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-SA.1.2  
Überbauung einer grösseren freien Parzelle im bestehenden Gewerbegebiet in Spiezwiler, unmittelbar angrenzend an die Autobahneinfahrt Spiez. Für ein Drittel der Fläche soll eine frühzeitige Baubewilligung im Jahr 2024 erwirkt werden.

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan

Festsetzung	nein
-------------	------

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	2	0	0

**ÖV-EGK aktuell** C

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)** Erschliessung via Faulenbachweg und Simmentalstrasse.

Teilmassnahme Siedlung  
**Thun, Schoren / Gwattmösli**

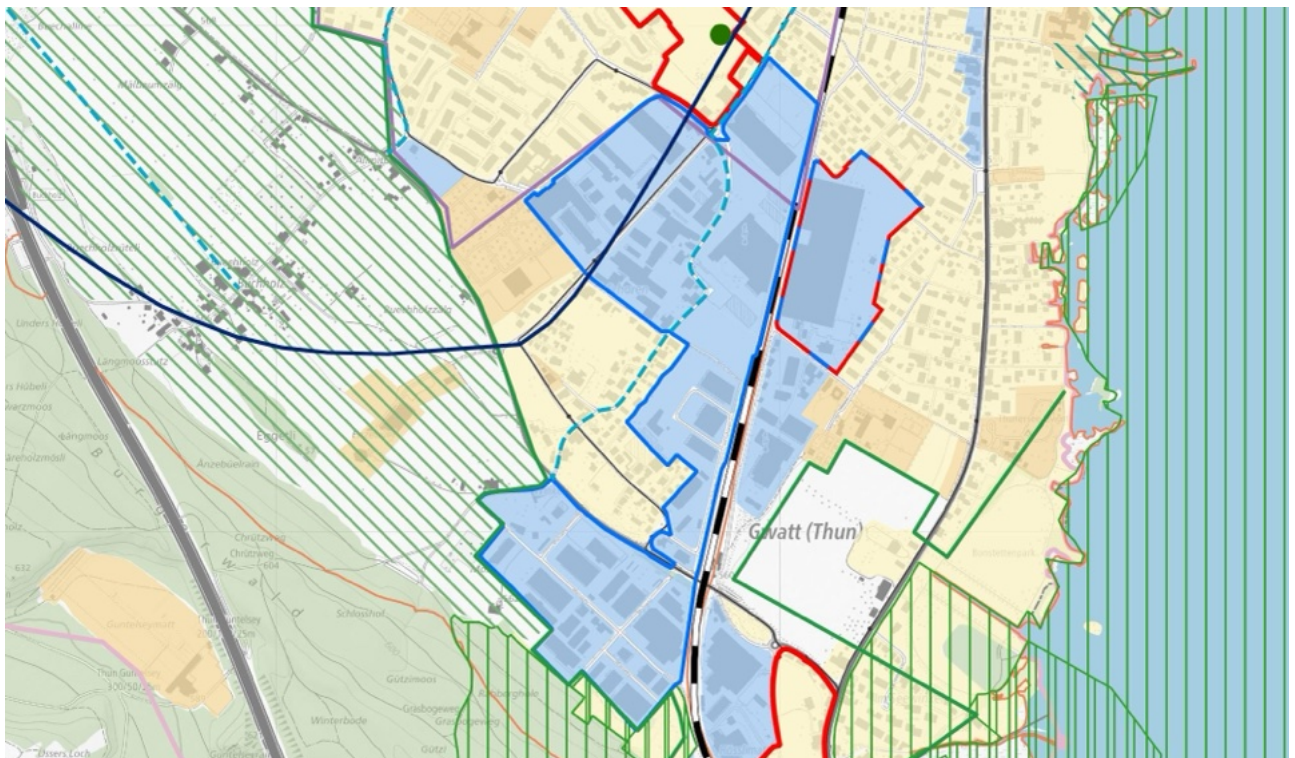
TOW.S-SA.02.13

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Arbeiten**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2027	Realisierung Gwattmösli Parz. 5008	
2030	Realisierung weitere Bauvorhaben	

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Bisher TOW.S-SA.1.4  
Inwertsetzung und Bewirtschaftung der Arbeitszonen Schoren (mit Wirtschaftspark) und Gwattmösli für möglichst haushälterische Arbeitsnutzungen (Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen). Ergänzung im Gwattmösli durch partielle Einzonung mit der OPR.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>
	Festsetzung	nein
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	S-Bahn 2040, Haltestelle Thun Gwatt Güterlogistik und Verladestandort Bahnhof Gwatt	
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>
	6.8	0
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B, C	
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Ausreichende Erschliessung der Arbeitsgebiete und Anbindung an die Hauptverkehrsachse Strättligenstrasse-Pfandernstrasse. Es wird möglichst eine unterirdische Parkierung angestrebt. Das Gebiet Schoren ist durch LV-Verbindungen ausreichend erschlossen. Das Gebiet Gwatt weist Defizite auf. Nur eine untergeordnete Buslinie vorhanden. Prüfen Verlängerung S-Bahn und Wiederinbetriebnahme Bahnhof Gwatt (S-Bahn 2040).	

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, Mittlere Strasse / Rütlistrasse / Industriestrasse

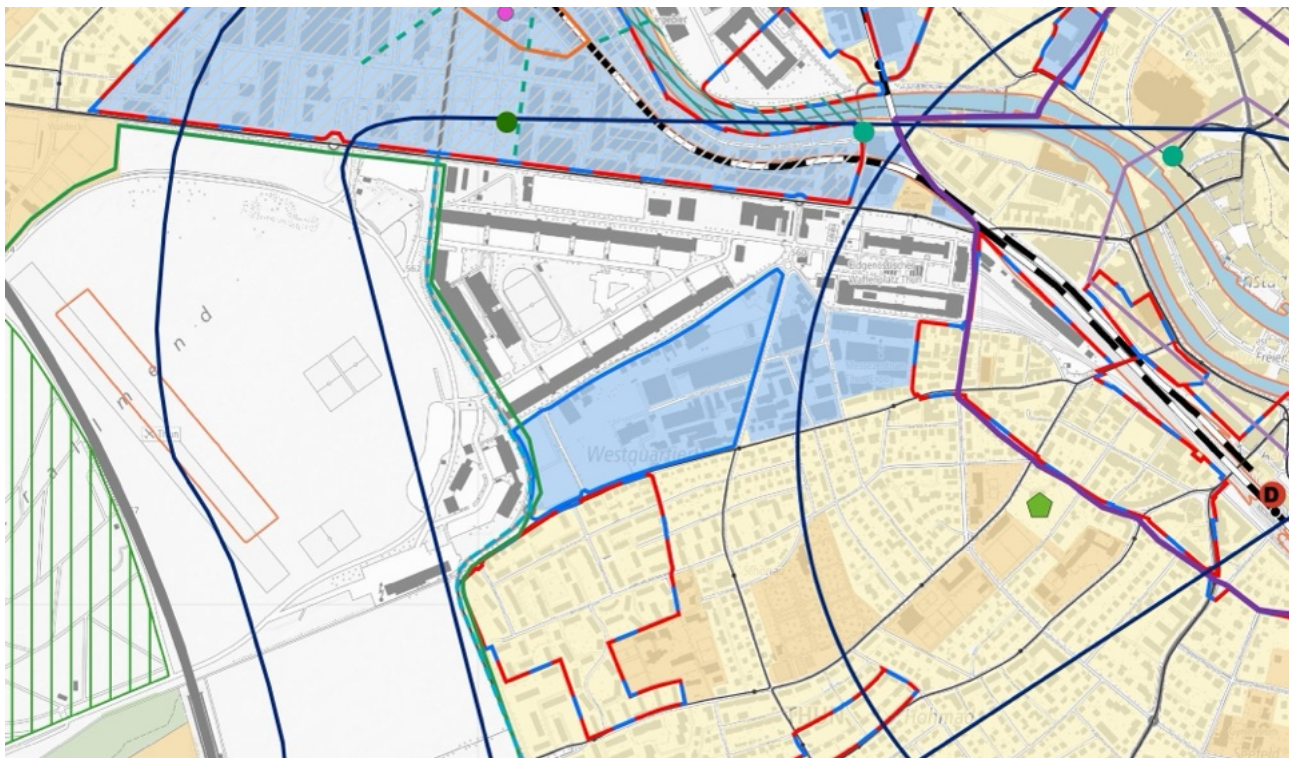
TOW.S-SA.02.14

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Arbeiten**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**  
2035

**Planungs-/Finanzierungsschritt**  
Realisierung in Etappen

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**  
Gemeinde

**Weitere Beteiligte**  
Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-SA.1.5  
Entwicklung von zwei bis drei grösseren freien Parzellen im bestehenden Gewerbegebiet. Diese sind teilweise noch durch andere Nutzungen belegt (Parkplätze Militär, Reithof), sollen jedoch mittel- bis längerfristig für eine Entwicklung freigespielt werden.

**Koordination**

**Koordinationsstand**  
**Regionaler Richtplan RGSK**  
Festsetzung

**Kantonale Richtplanrelevanz**  
nein

**Koordinationsstand**  
**kantonalen Richtplan**

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** Verlagerung bestehende Nutzungen (Militär, Reithof)  
Verfügbarkeit der privaten Grundstücke

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	4.7	0	0

**ÖV-EGK aktuell** B

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)** Ausreichende Erschliessung über General-Wille-Strasse. Es wird eine möglichst unterirdische Parkierung angestrebt. Durchwegung für den LV und Zugänge zu Bushaltestellen sind mit der Arealentwicklung zu optimieren. Erschlossen durch die Buslinie 6 (Westquartier) und die neue Bus-Tangentiallinie.

# Massnahmenpaket Siedlung

## Verarbeitungs- und Lagerplätze Schnitzelholz (RGSK 2025)

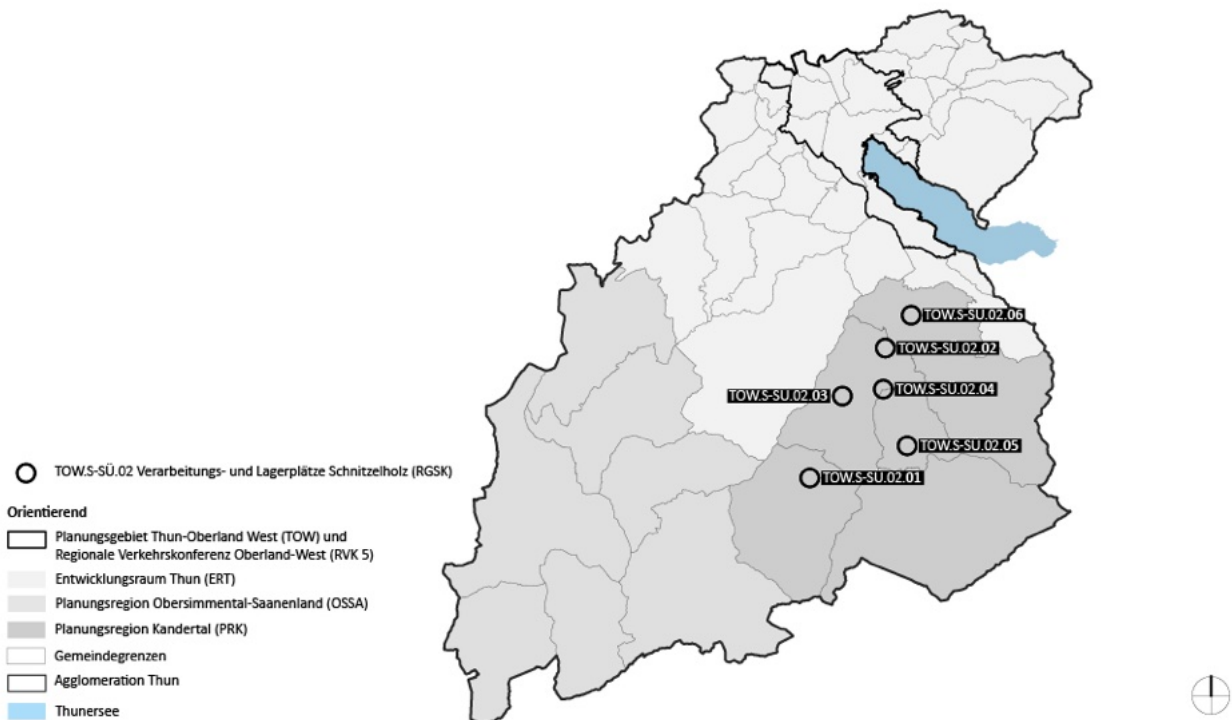
### TOW.S-SÜ.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Übrige**



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinden

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

Geeignete neue Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzelholz werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.

#### Umsetzung:

1. Als Standorte für Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzelholz gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte.
2. Zur Entwicklung der Verarbeitungs- und Lagerplätze von Schnitzelholz erarbeiten die Gemeinden bedürfnisgerechte Nutzungsvorschriften, bereiten das planungsrechtliche Verfahren vor und planen respektive realisieren zeitgerecht die benötigte Erschliessung und Infrastruktur.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-SÜ.02.01	Adelboden, Neuweg-Paradiesli	Daueraufgabe
TOW.S-SÜ.02.02	Frutigen, Wengimatti	Daueraufgabe
TOW.S-SÜ.02.03	Frutigen, Im Grund	Daueraufgabe
TOW.S-SÜ.02.04	Frutigen, Zrydsbrügg	Daueraufgabe
TOW.S-SÜ.02.05	Kandergrund, Underem Büel	Daueraufgabe
TOW.S-SÜ.02.06	Reichenbach i.K., Sägerei Bettschen	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen****Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

Dokumente/Weiteres:

- Schnitzelholz; Verarbeitungs- und Lagerplätze, Konzept nach Art. 57 BauG, 2011
- Gewässerrichtplan Kander, RRB vom 30.10.2013
- Bergregion Obersimmental–Saanenland: Regionaler Richtplan Verarbeitungs-/Lagerstandorte Energie-, Wald- u. Nassholz (Stand Vorprüfung August 2023)

# Teilmassnahme Siedlung

## Adelboden, Neuweg-Paradiesli

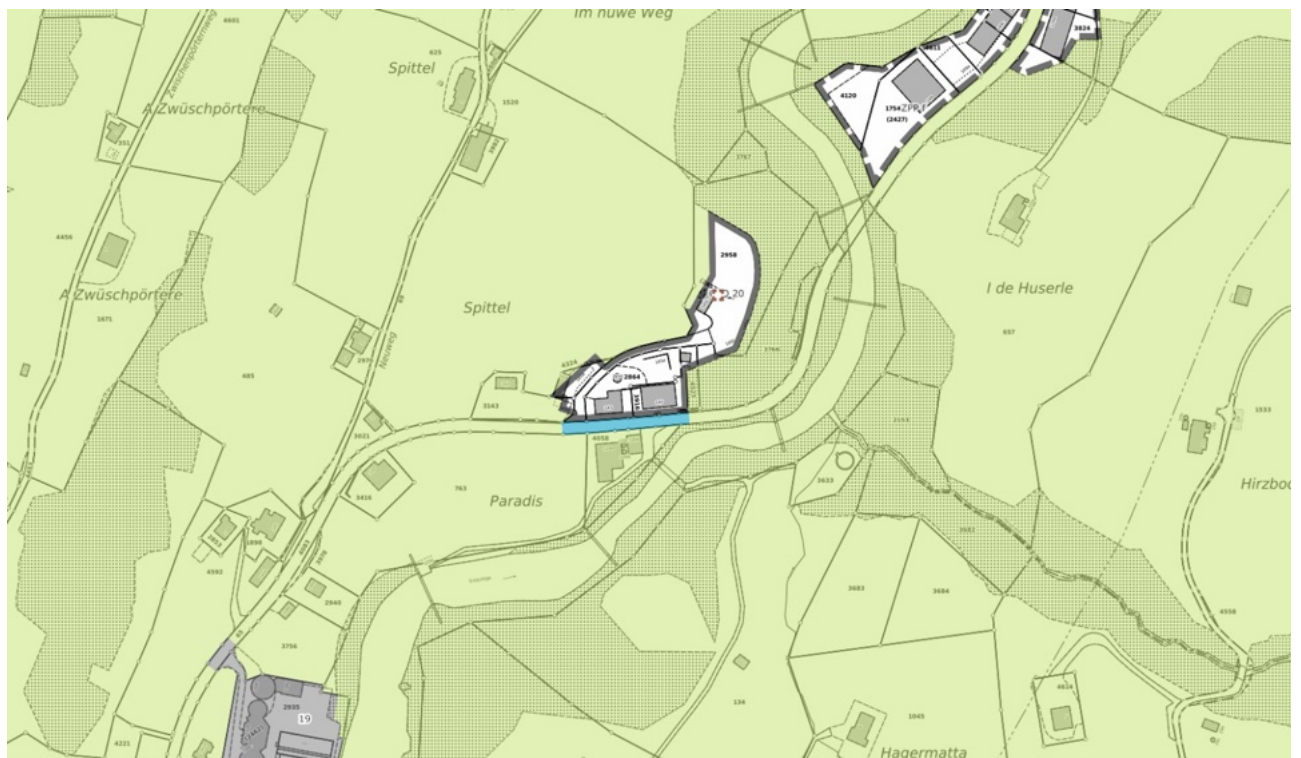
TOW.S-SÜ.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Übrige**



**Vorgesehene  
 Planungs- und  
 Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
 Stand der Planung**

Planung nicht begonnen, noch nicht eingezont. Angrenzend an bestehende UeO.

**Koordination**

**Koordinationsstand  
 Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand  
 kantonaler Richtplan**

Zwischenergebnis

**Koordinationsbedarf/  
 Abhängigkeiten**

- Gewässerraum

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	0		-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	E		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>			

# Teilmassnahme Siedlung

## Frutigen, Wengimatti

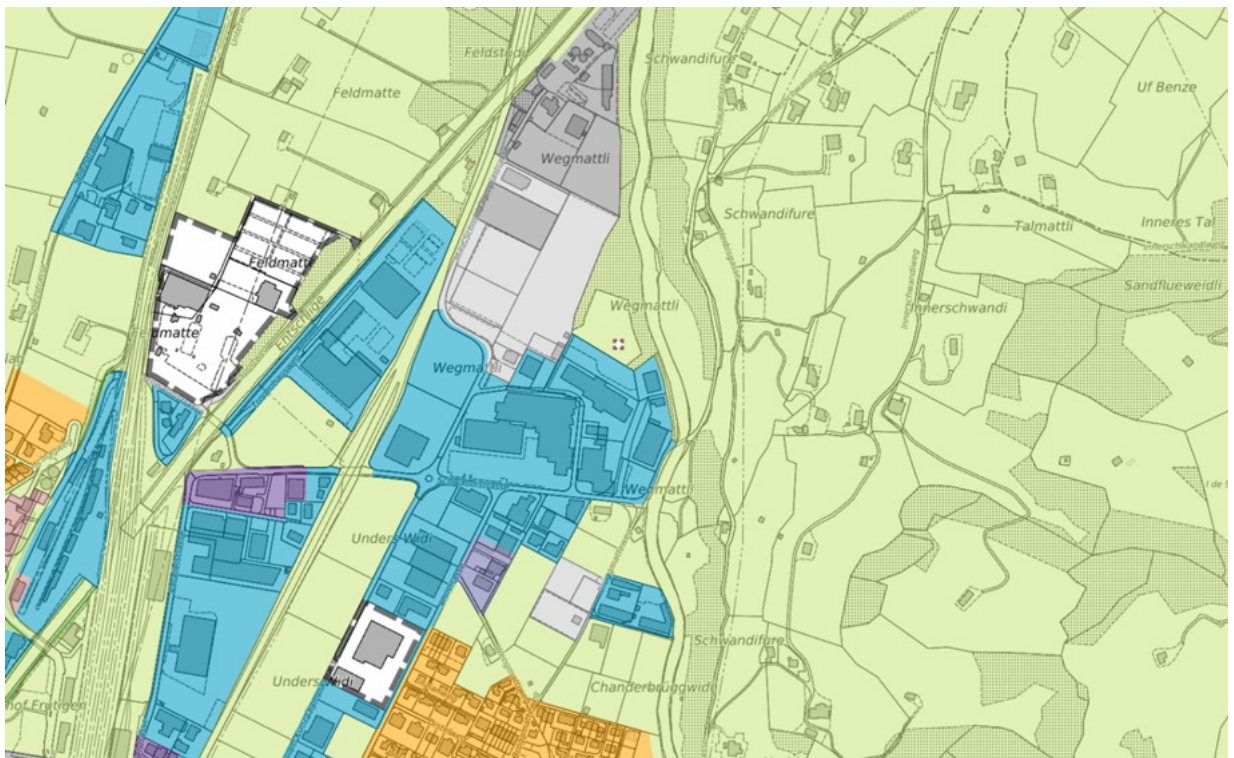
TOW.S-SÜ.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Übrige**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Baubewilligungsverfahren läuft, Stand offen

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Zwischenergebnis

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

- Gewässerraum

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	0		-

**ÖV-EGK aktuell** keine

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

Teilmassnahme Siedlung  
**Frutigen, Im Grund**

TOW.S-SÜ.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Übrige**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Bestehender Standort. Keine Entwicklung

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Gewässerraum

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	0		-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	E		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>			

# Teilmassnahme Siedlung Frutigen, Zrydsbrügg

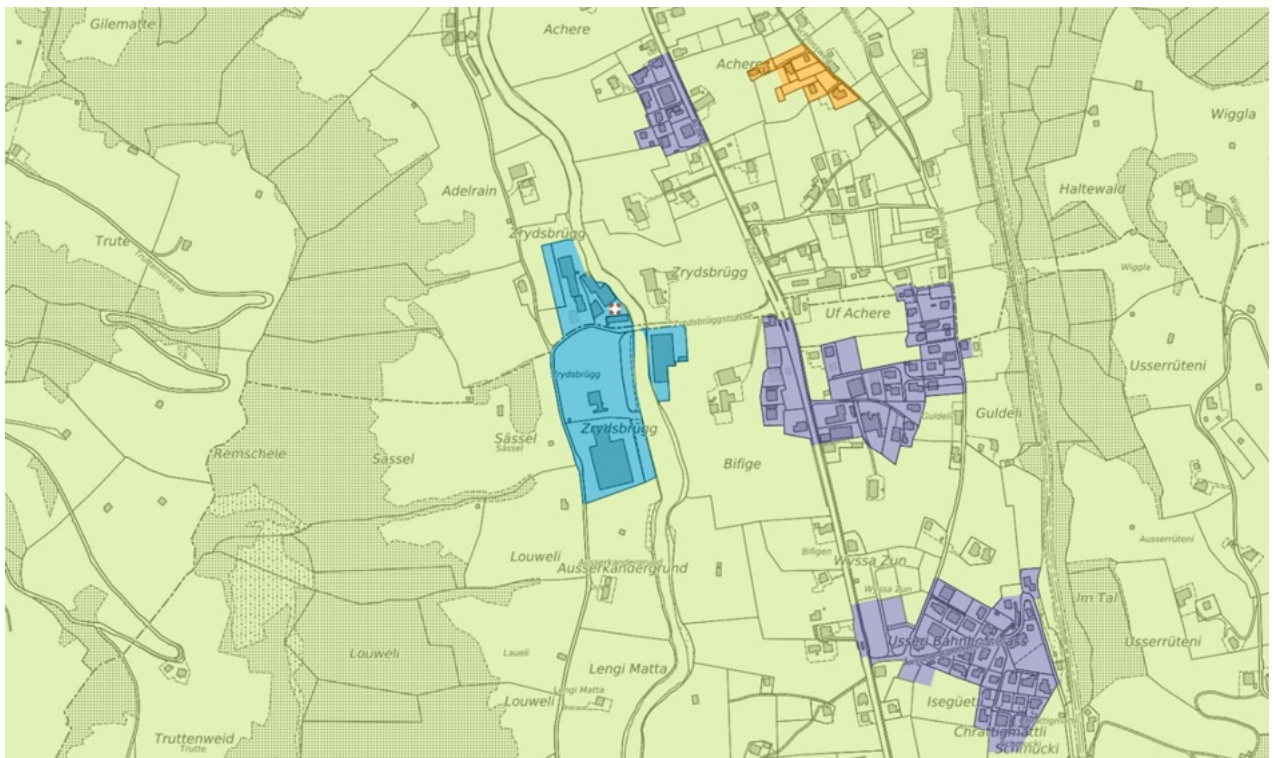
TOW.S-SÜ.02.04

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Übrige**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Bestehender Standort. Arbeitszone. Keine Entwicklung

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	0		-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	E		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>			

Teilmassnahme Siedlung  
**Kandergrund, Underem Büel**

TOW.S-SÜ.02.05

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Übrige**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

eingezont

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.5		-

**ÖV-EGK aktuell** keine

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

TOW.S-SÜ.02.06

Teilmassnahme Siedlung

## Reichenbach i.K., Sägerei Bettschen

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Übrige**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Erweiterung noch nicht begonnen.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Vororientierung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Nur teilweise eingezont (bestehender Betrieb)  
- Gewässerraum

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	0		-

**ÖV-EGK aktuell** keine

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

# Massnahmenpaket Siedlung

## Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (AP 5)

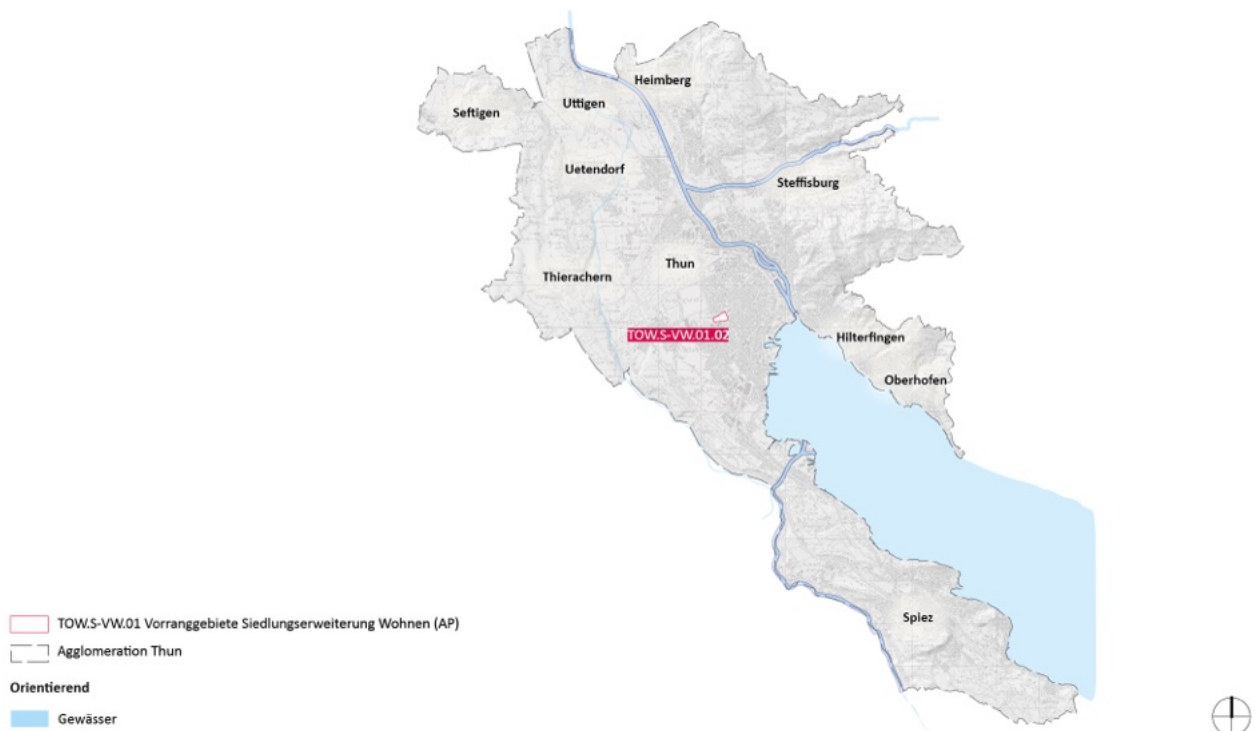
### TOW.S-VW.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung  
Wohnen**



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinden

AGR, Grundeigentümer

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

Durch die Steuerung der Siedlungsentwicklung soll der ausufernde Bodenverbrauch durch Neueinzonungen und dessen Auswirkungen auf den Verkehr begrenzt werden. Grundsätzlich ist eine Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben. Dabei sind in erster Priorität geeignete Areale neu in Wert zu setzen und massvolle Verdichtungen vorzunehmen. In zweiter Priorität sollen Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen Wohnen ausgeschieden werden.

#### Umsetzung:

1. Für die Ermittlung des Wohnbaulandbedarfs gelten die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A\_01).
2. Vor der Einzonung von neuem Wohnbauland wird geprüft, ob sich der Bedarf durch Umstrukturierung in bestehenden Bauzonen decken lässt (siehe auch TOW.S-

UV.01).

3. Alle zukünftigen Wohnzonen, die grösser sind als 1 ha, müssen in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen der Agglomeration Thun liegen oder als solches dort zuerst aufgenommen werden.

4. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen liegen in der Regel in Gebieten der Zentrumsstufe 1 bis 4, respektive in den Raumtypen «Urbane Kerngebiete» sowie «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» gemäss kantonalem Richtplan.

5. Die Ausscheidung von Vorranggebieten für Siedlungserweiterung Wohnen erfolgt in den RGSK gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, strassenseitige Erschliessung, ÖV-Erschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.) Die Kriterien für die ÖV-Erschliessung lauten wie folgt:

a. Thun, Heimberg, Steffisburg, Spiez (ohne Hondrich und Faulensee)\*, Oberhofen, Hilterfingen, Uetendorf: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse C.

b. Seftigen, Spiez (Teil Hondrich und Faulensee)\*, Uttigen, Thierachern: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse D.

c. Bei den Entscheiden werden die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Die ÖV-Erschliessungsgüteklassen werden durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination bezeichnet und nachgeführt.

6. Für die Realisierung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen gelten sinngemäss die Anforderungen an die Entwicklung von Regionalen Wohnschwerpunkten gemäss Massnahmenblatt TOW.S-SW.01.

\* gemäss Kant. Richtplan Massnahme C\_01 (Zentralitätsstruktur des Kantons Bern)

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-VW.01.08	Thun, Siegenthalergut	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte (TOW.S-SW.01).  
- Ein innerregionaler Siedlungsflächenausgleich ist gemäss den Kriterien in Massnahmenblatt TOW.S-Ü.01 möglich

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_01  
- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden  
- Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen, ERT, 2019

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, Siegenthalergut

TOW.S-VW.01.08

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung  
Wohnen**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Überbauungsordnung	
2028	Realisierung, 1. Etappe und Realisierung Park / Quartierzentrum	
2029	Ab 2029 gestaffelte Realisierung weitere Etappen	

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	AGR, Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Siegenthalergut im Südwesten Thuns ist ein wichtiger Baustein in der Stadtentwicklung und ein Wohnstandort von kantonaler Bedeutung. Auf dem Areal soll in den kommenden Jahren ein neuer, zukunftsorientierter Quartierteil entstehen. Auf dem fünf Hektaren grossen Areal soll Wohnraum für bis zu 1500 Einwohnerinnen

und Einwohner entstehen. Neben Wohnungen für alle Generationen sind untergeordnet Flächen für Gewerbe und Dienstleistung sowie öffentliche Nutzungen geplant. Als prägende Elemente sind ein grosser öffentlich zugänglicher Park (ca. 7'100m<sup>2</sup>) und weitere attraktive öffentliche Aussenräume als Orte der Begegnung vorgesehen. Für die Gestaltung des öffentlich zugänglichen Aussenraums führte die Stadt Thun einen Studienauftrag nach SIA 143 durch. Ziel war, mit dem früh durchgeführten Studienauftrag die Entwicklung des Siegenthalerguts massgeblich durch den Freiraum zu prägen. In den Prozess wurde auch die Quartierbevölkerung einbezogen. Nach der Genehmigung der ZPP durch den Stadtrat ist eine Masterplanung über den ganzen Perimeter vorgesehen. Diese bildet die Grundlage für die Überbauungsordnung (UeO) und die Architekturwettbewerbe.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>		<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	ja	Festsetzung
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Unsicherheit Einzonung, Kompensationspflicht von Fruchtfolgefläche		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	5.9	5	4.3
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	<p>Das Areal liegt unmittelbar an den Hauptverkehrsachsen des Thuner Verkehrsnetzes und nahe dem Autobahnanschluss Thun Süd. Die Hauptverkehrsachsen sind stark belastet und die Kapazität ist insbesondere im Knoten Hohmadstrasse-Burgerstrasse weitgehend ausgeschöpft. Die hohe MIV-Frequenz in unmittelbarer Nachbarschaft führt zu erheblicher Lärmbelastung. Strassenraum und Vorbereich zur Weststrasse sollen im Rahmen eines BGK aufgewertet werden.</p> <p>Das neue Wohngebiet ist grundsätzlich gut an das Stadtzentrum und das Westquartier angebunden. Ergänzend wichtig ist eine gute Anbindung an das Einkaufszentrum Thun Oberland sowie die Schaffung sicherer Schulwege zum nahen Schulhaus Neufeld.</p> <p>Das Areal wird durch zwei radiale Buslinien in unmittelbarer Nähe in Richtung Stadtzentrum ausreichend erschlossen. Mit der neuen Tangentiallinie erhält das neue Wohngebiet eine attraktive und umfassende ÖV-Anbindung. Die Bushaltestellen sind im Hinblick auf die Umsteigebeziehungen zu optimieren.</p> <p>Mit der OPR wird ein sensibles Gebiet ausgewiesen, welches für Bauvorhaben die Pflicht zur Erstellung eines Betriebskonzepts Mobilität verlangt. Diese Pflicht wird im Rahmen des Erlasses der Zonenplanänderung auf die neue ZPP übertragen.</p>		

# Massnahmenpaket Siedlung

## Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (RGSK 2025)

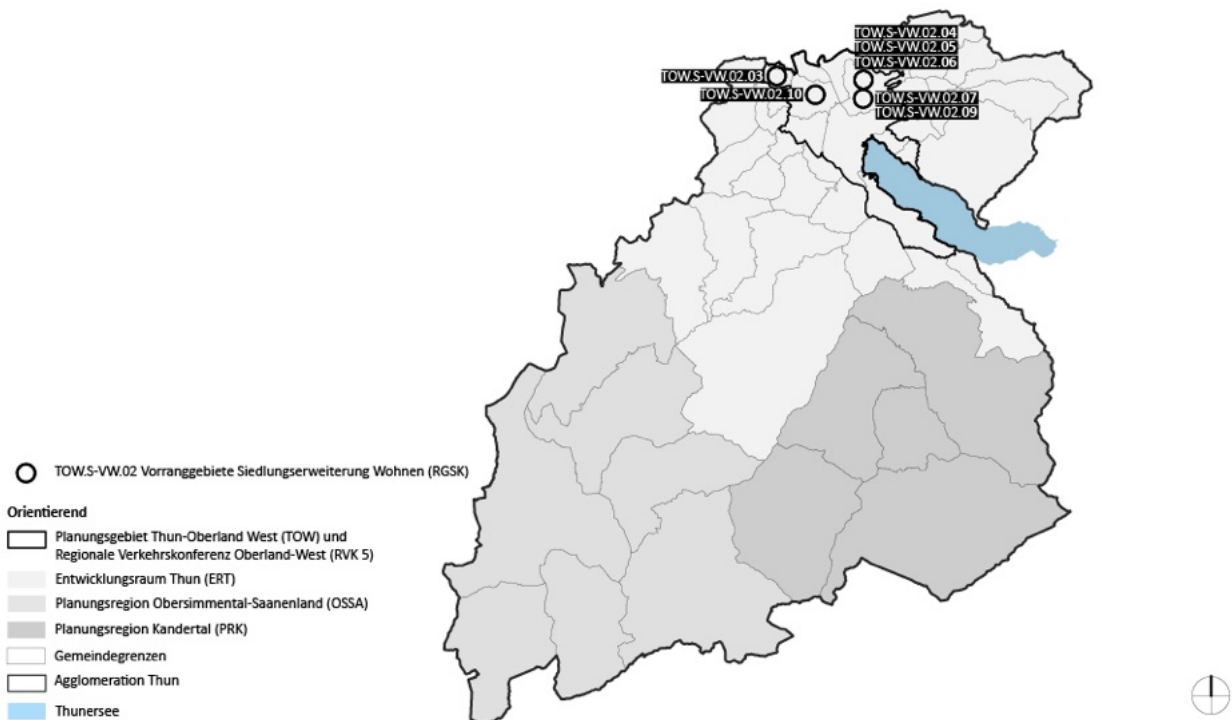
### TOW.S-VW.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung  
Wohnen**



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinden

AGR, Grundeigentümer, Region

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

Zielsetzung:  
Durch die Steuerung der Siedlungsentwicklung soll der ausufernde Bodenverbrauch durch Neueinzunungen und dessen Auswirkungen auf den Verkehr begrenzt werden. Grundsätzlich ist eine Siedlungsentwicklung nach innen anzustreben. Dabei sind in erster Priorität geeignete Areale neu in Wert zu setzen und massvolle Verdichtungen vorzunehmen.  
In zweiter Priorität sollen Vorranggebiete für Siedlungserweiterungen Wohnen ausgeschieden werden. Innerhalb des gegebenen Potentials sind die besonders geeigneten Areale zu entwickeln. Die zeitgerechte Entwicklung von Arealen zur Baureife, die sich bezüglich Lage, Erschliessung und Eigentümerschaft (Verkaufsbereitschaft, keine Monopolisierung etc.) eignen, ist eine zentrale Aufgabe der regionalen und kommunalen Raumentwicklung.

Umsetzung:

1. Für die Ermittlung des Wohnbaulandbedarfs gelten die Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A\_01).
2. Vor der Einzonung von neuem Wohnbauland wird geprüft, ob sich der Bedarf durch Umstrukturierung in bestehenden Bauzonen decken lässt (siehe auch TOW.S-UV.01 und TOW.S-UV.02).
3. Alle zukünftigen Wohnzonen, die grösser sind als 1 ha, müssen in einem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen liegen oder als solches dort zuerst aufgenommen werden.
4. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen liegen in der Regel in Gebieten der Zentrumsstufe 1 bis 4, respektive in den Raumtypen «Urbane Kerngebiete» sowie «Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachsen» gemäss kantonalem Richtplan.
5. Die Ausscheidung von Vorranggebieten für Siedlungserweiterung Wohnen erfolgt in den RGSK gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.)  
Die Kriterien für die ÖV-Erschliessung lauten wie folgt:
  - a. Thun, Heimberg, Steffisburg, Spiez (ohne Hondrich und Faulensee)\*, Oberhofen, Hilterfingen, Uetendorf: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Erschliessungsgüteklasse C.
  - b. Seftigen, Spiez (Teil Hondrich und Faulensee)\*, Uttigen, Thierachern sowie Zentren 3. (Frutigen, Saanen/Gstaad) und 4. Stufen (Adelboden, Erlenbach/Oey, Kandersteg, Lenk, Zweisimmen): 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Erschliessungsgüteklasse D.
  - c. Bei den Entscheiden werden die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt. Die ÖV-Erschliessungsgüteklassen werden durch das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination bezeichnet und nachgeführt.
6. Für die Realisierung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen gelten sinngemäss die Anforderungen an die Entwicklung von Regionalen Wohnschwerpunkten gemäss Massnahmenblatt TOW.S-SW.01 bzw. TOW.S-SW.02.

\* gemäss Kant. Richtplan Massnahme C\_01 (Zentralitätsstruktur des Kantons Bern)

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-VW.02.03	Seftigen, Breitmoos	3 (nach 2035)
TOW.S-VW.02.04	Steffisburg, Bruchegg	3 (nach 2035)
TOW.S-VW.02.05	Steffisburg, Oberdorf-Gumm	3 (nach 2035)
TOW.S-VW.02.06	Steffisburg, Erlen	3 (nach 2035)
TOW.S-VW.02.07	Steffisburg, Thunstrasse-Glockenthal	3 (nach 2035)
TOW.S-VW.02.09	Steffisburg, Bahnhofstrasse	3 (nach 2035)
TOW.S-VW.02.10	Uetendorf, Ischlag	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Wohnschwerpunkte (TOW.S-SW.02).

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_01  
- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden  
- Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen, ERT, 2019

Teilmassnahme Siedlung  
**Seftigen, Breitmoos**

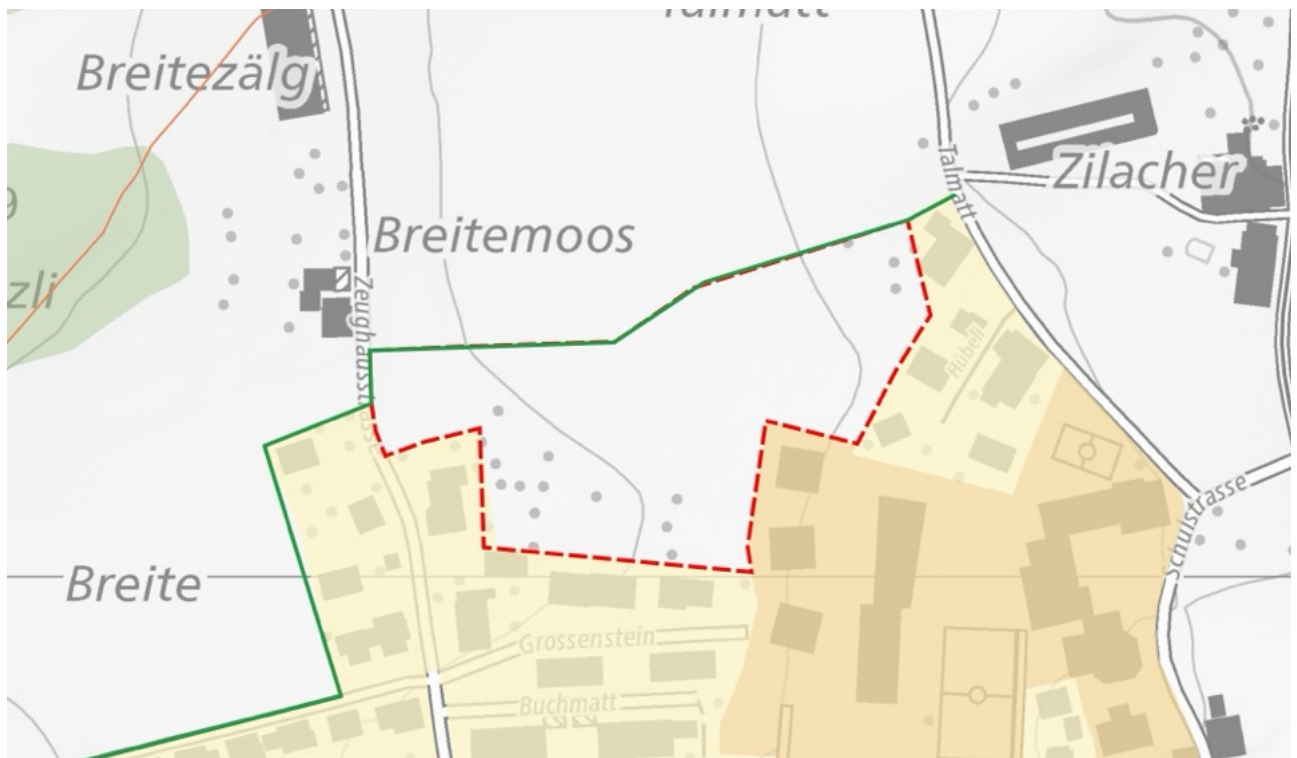
TOW.S-VW.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
**3 (nach 2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Grundeigentümer, AGR, Region

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-VW.1.2  
 Das Gebiet ist im Richtplan der Gemeinde enthalten und soll mittelfristig einer Wohnnutzung zugeführt werden. Fokus aktuell auf SEin, Einzonung danach vorgesehen.

**Koordination**

**Koordinationsstand  
 Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand  
 kantonaler Richtplan**

Festsetzung

nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** ISOS, Archäologie

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.7	offen	offen

**ÖV-EGK aktuell** D

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)** Erschliessung noch offen

Teilmassnahme Siedlung  
**Steffisburg, Bruchegg**

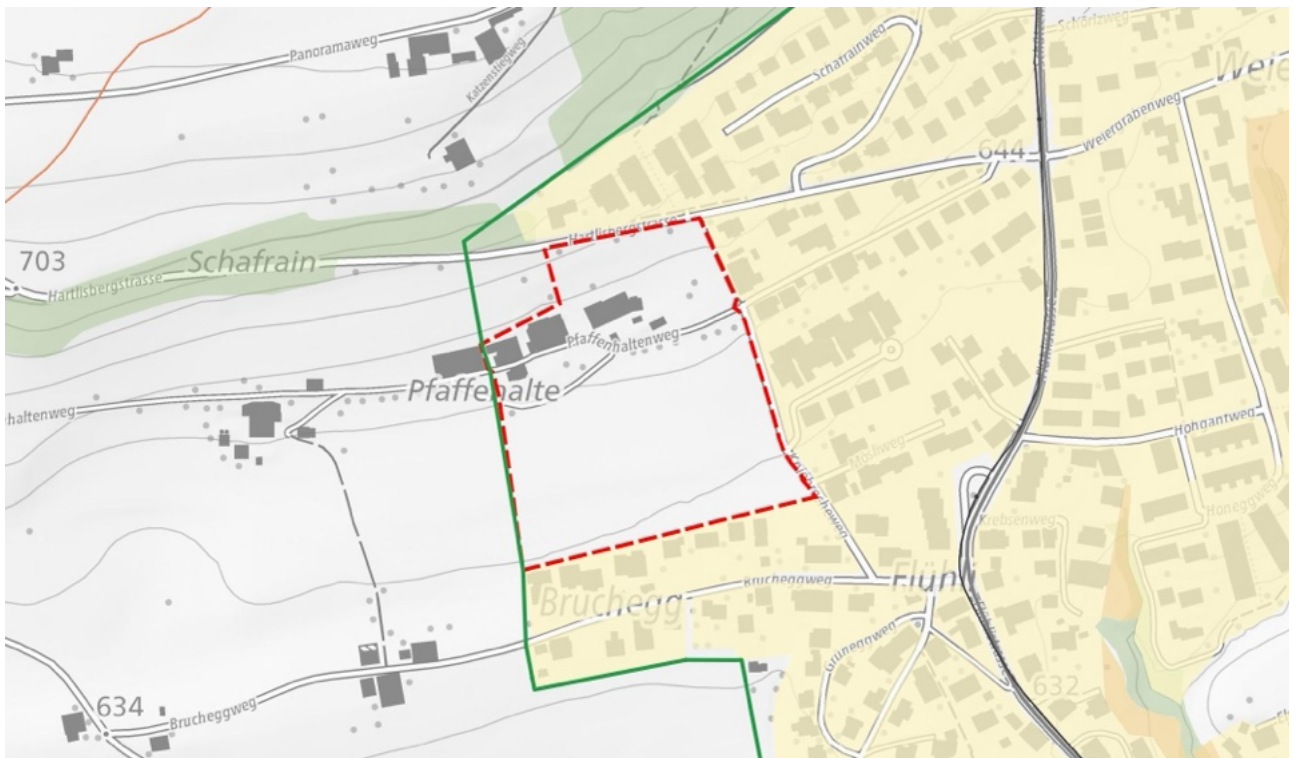
TOW.S-VW.02.04

RGSK-Umsetzungspriorität  
**3 (nach 2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Grundeigentümer, Region, AGR

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-VW.1.3  
 In der letzten OPR (Genehmigung 2023) wurde nach vertiefter Prüfung auf eine Einzonung verzichtet. Eine erneute Überprüfung ist zu einem späteren Zeitpunkt vorgesehen.

**Koordination**

**Koordinationsstand**  
**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**  
**kantonaler Richtplan**

Zwischenergebnis

nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.3	offen	offen
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B / C		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	noch offen		

# Teilmassnahme Siedlung

## Steffisburg, Oberdorf-Gumm

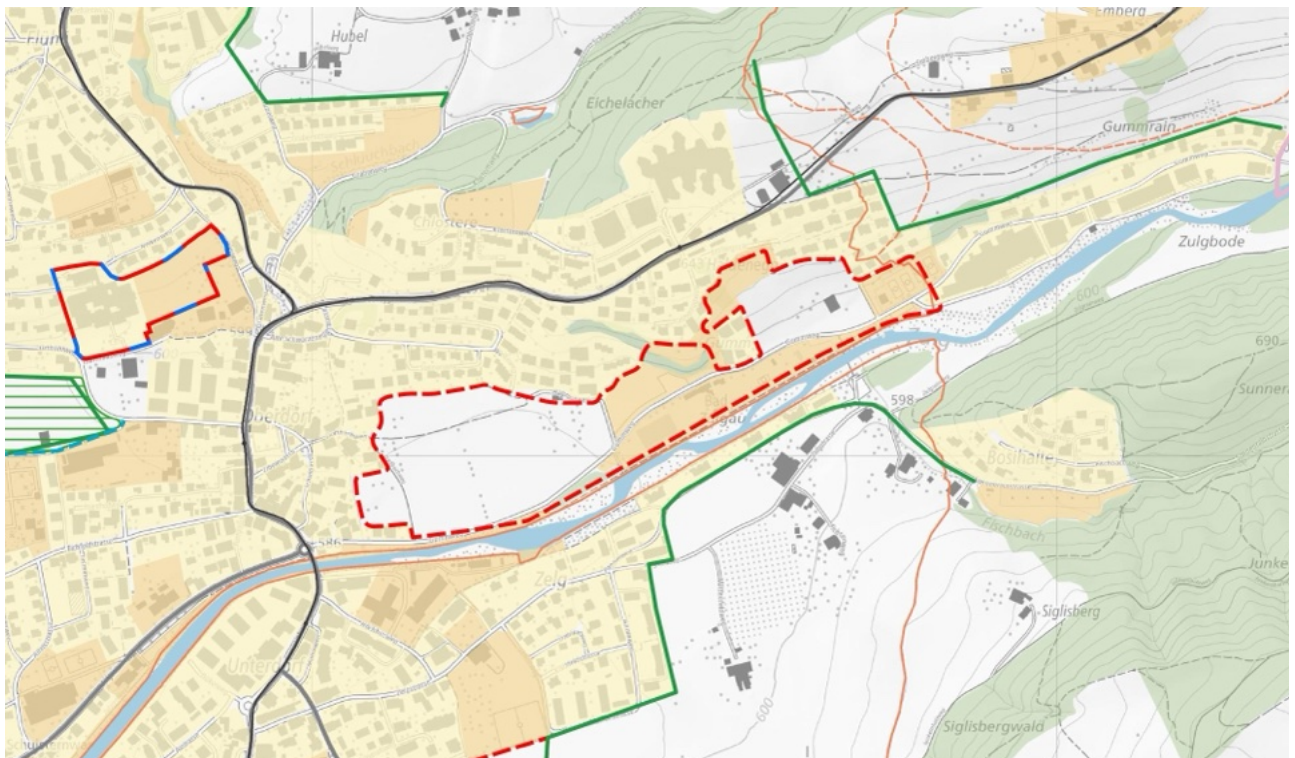
TOW.S-VW.02.05

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde	Region, AGR, Grundeigentümer	
<b>Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung</b>	Bisher TOW.S-VW.1.4 Das bestehende Gebiet Oberdorf wurde im Rahmen der OPR durch das angrenzende Gebiet Gumm erweitert und soll auch Freizeitnutzungen enthalten. Eine Einzonung ist erst längerfristig vorgesehen.		
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein	

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** Naturgefahren (blau), Störfall, ISOS, Bauinventar, Archäologie

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	10.2	offen	offen

**ÖV-EGK aktuell** B / C

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)** noch offen

# Teilmassnahme Siedlung

## Steffisburg, Erlen

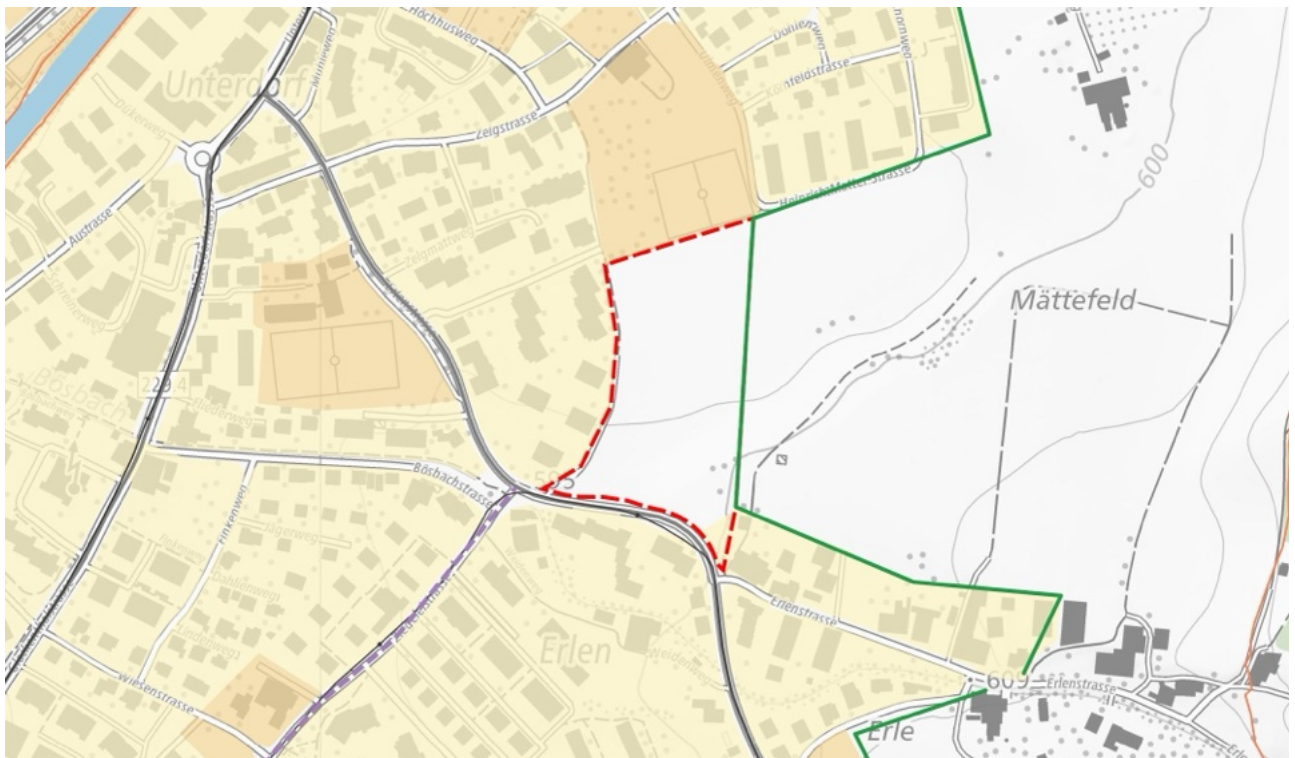
TOW.S-VW.02.06

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Region, AGR, Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Das Gebiet wurde im Rahmen der OPR redimensioniert. Auf eine Einzonung wird vorerst verzichtet.

**Koordination**

**Koordinationsstand  
Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand  
kantonaler Richtplan**

Zwischenergebnis

nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** Naturgefahren (blau), ISOS, Bauinventar, Archäologie

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2	offen	offen

**ÖV-EGK aktuell** B / C

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)** noch offen

# Teilmassnahme Siedlung

## Steffisburg, Thunstrasse-Glockenthal

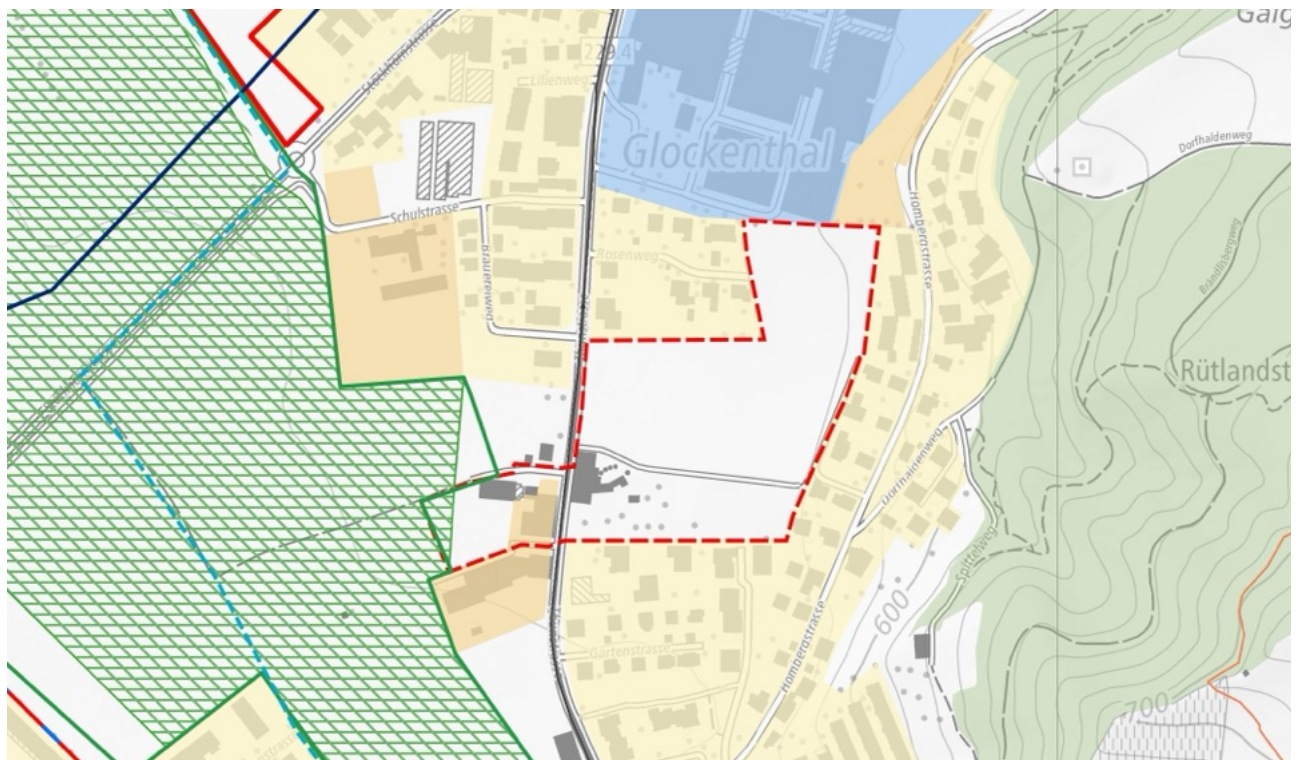
TOW.S-VW.02.07

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Grundeigentümer, AGR, Region

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-VW.1.6

Das Gebiet ist im REK der Gemeinde Steffisburg enthalten und hat aufgrund seiner Lage und der guten Erschliessung eine hohe Priorität für eine zukünftige Einzonung, welche aber zum heutigen Zeitpunkt noch nicht konkret ist.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

**Koordinationsstand**

kantonaler Richtplan

---

Festsetzung	nein
-------------	------

---

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.6	offen	Ca. 3.0

---

**ÖV-EGK aktuell**      B

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**      noch offen

# Teilmassnahme Siedlung

## Steffisburg, Bahnhofstrasse

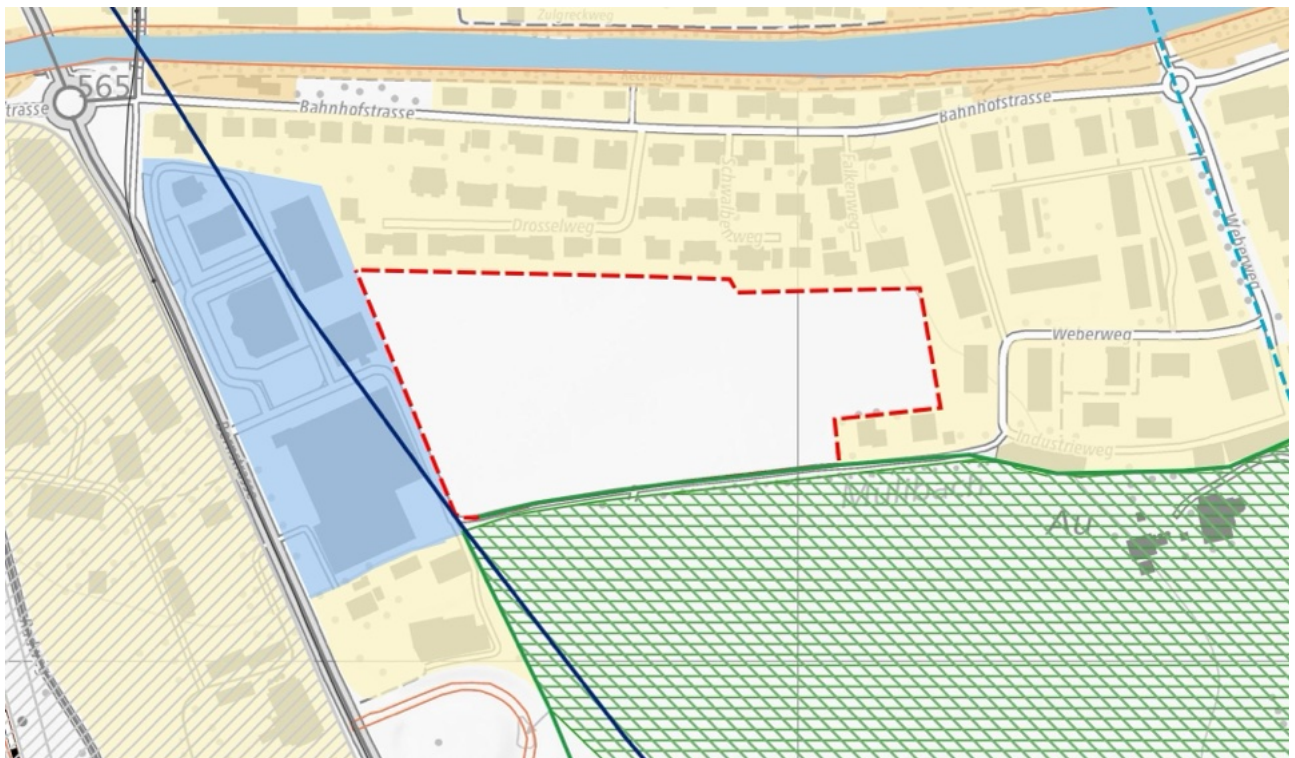
TOW.S-VW.02.09

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Grundeigentümer, AGR, Region

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-VW.1.7

Das Gebiet ist im REK 2035 als Vorranggebiet bezeichnet worden. In der Ortsplanungsrevision 2020 wurde auf eine Einzonung vorerst noch verzichtet. Das Gebiet soll jedoch als Vorranggebiet erhalten bleiben.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** Naturgefahren (gelb), Archäologie, Gewässerraum

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	3.5	3.5	3.2

**ÖV-EGK aktuell** B

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)** noch offen

# Teilmassnahme Siedlung

## Uetendorf, Ischlag

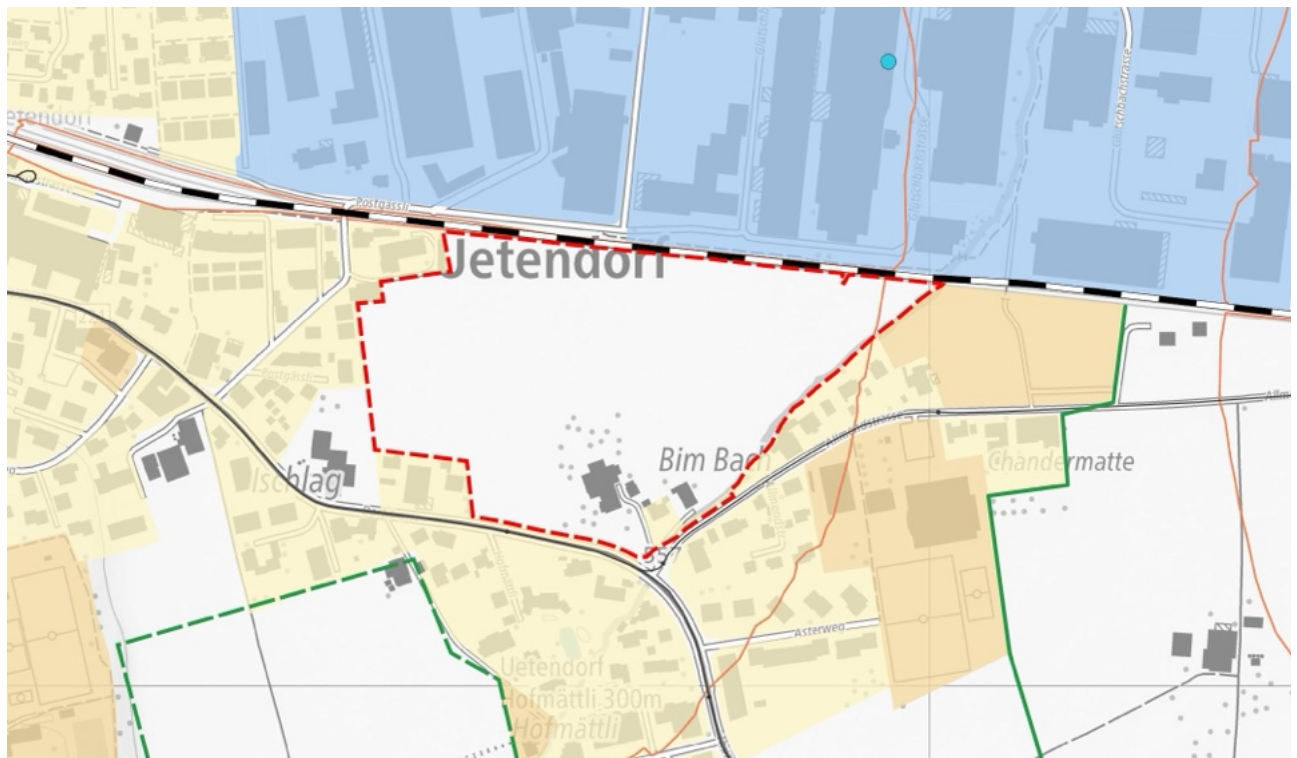
TOW.S-VW.02.10

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2030	Nutzungsstudie im Rahmen OPR	Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer, Region, AGR

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-VW.1.9  
 Das Gebiet ist im REK der Gemeinde Uetendorf enthalten. Eine (Teil-)Einzonung des Gebiets soll nach der Realisierung der Umstrukturierungsgebiete «Landi» und «Höheweg» (ab 2030) geprüft werden.

**Koordination**

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	7	offen	Offen

**ÖV-EGK aktuell** C

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)** Es besteht eine Variantenstudium zur Erschliessung aus der Studie von 2013. Die definitive Klärung erfolgt im Rahmen der Einzonung.

# Massnahmenpaket Siedlung

## Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (RGSK 2025)

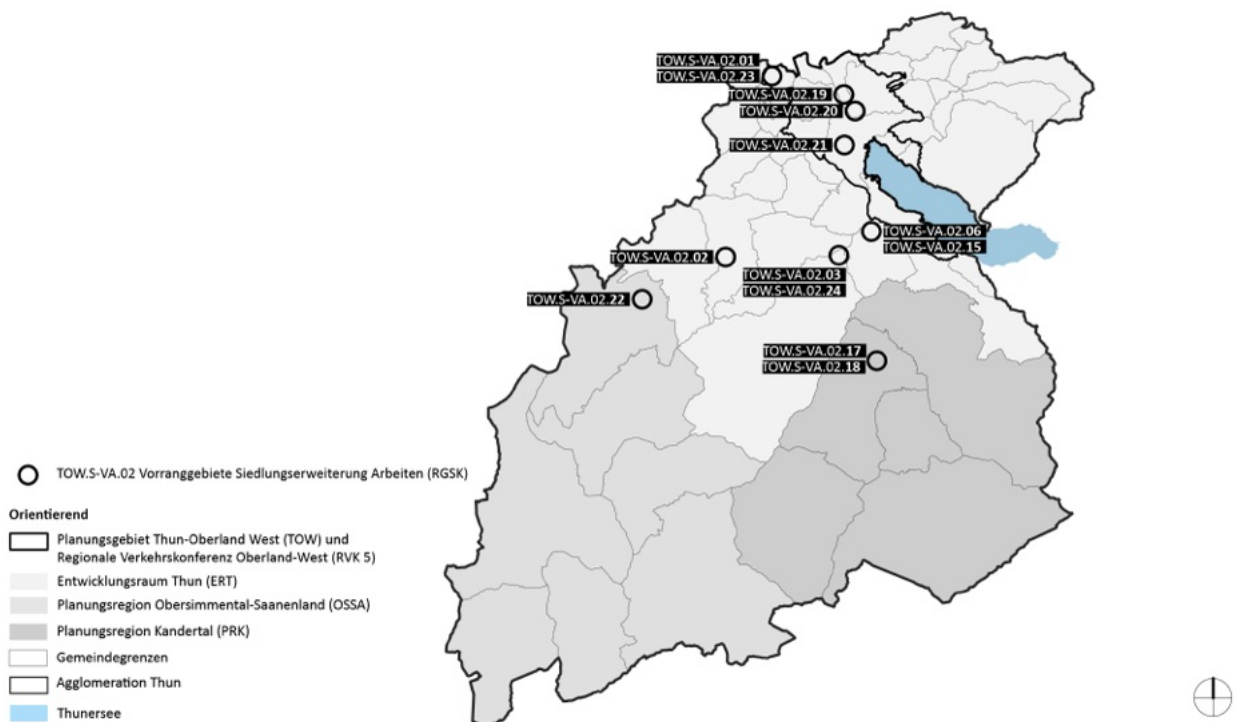
### TOW.S-VA.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung  
Arbeiten**



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinden

AGR, Burgstein, Gemeinde,  
Grundeigentümer, Region, Seftigen

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

Geeignete neue Standorte für Arbeitsnutzung von regionaler Bedeutung werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.

#### Umsetzung:

- Als Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte. Sie erfüllen folgende Vorgaben:
  - Agglomeration: Die Mindestgrösse beträgt 1ha. Mindestens 80% der Fläche weist eine ÖV-Erschliessungsgüte von EGK D oder besser auf.
  - Ländlicher Raum: Die Mindestgrösse beträgt 0.5ha. Die Mindestvorgaben zur ÖV-Erschliessung gemäss dem kantonalen Richtplan sind eingehalten.
- Die Ausscheidung von neuen sowie die Erweiterung und Verschiebung von

bestehenden Standorten erfolgt gemäss raumplanerischen Kriterien (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.).

3. Im Rahmen der Ortsplanung können die Gemeinden keine weiteren reinen Arbeitszonen von regionaler Bedeutung gemäss Massnahmenblatt A\_05 des Richtplans des Kantons Bern ausscheiden (Einzonungen für den lokalen Bedarf von weniger als 0.5ha vorbehalten). Die Auflistung der Vorranggebiete Arbeiten im RGSK TOW ist abschliessend.

4. Bei der Ansiedlung von Branchen, die Schwerverkehrstransporte benötigen, wird der Verkehrserschliessung und der Nähe zum übergeordneten Strassennetz besondere Beachtung geschenkt.

5. Die Planungsregionen stellen die regionale Koordination sicher. Sobald eine Teilmassnahme umgesetzt ist (Einzonung), wird der entsprechende Standort im Rahmen der folgenden Generation zu einem regionalen Arbeitsschwerpunkt gemäss Massnahmenblatt TOW.S-SA.02.

6. Innerhalb der Agglomeration gelten die Bestimmungen zum regionalen Arbeitszonenpool (vgl. Massnahmenblatt TOW.S-Ü.02)

**Teilmassnahmen des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK-Umsetzungspriorität</b>
TOW.S-VA.02.01	Seftigen/Burgistein, Pfandersmatt (Teilbereiche Festsetzung)	Daueraufgabe
TOW.S-VA.02.02	Därstetten, Gewerbezentrum	Daueraufgabe
TOW.S-VA.02.03	Diemtigen, Burgholz Asmatti (Teilbereich Festsetzung)	Daueraufgabe
TOW.S-VA.02.06	Wimmis, Eyfeld	Daueraufgabe
TOW.S-VA.02.15	Wimmis, Chrümig	Daueraufgabe
TOW.S-VA.02.17	Frutigen, Unteres Widi West	Daueraufgabe
TOW.S-VA.02.18	Frutigen, Wengimatti II (West)	Daueraufgabe
TOW.S-VA.02.19	Heimberg, Heimberg Süd	3 (nach 2035)
TOW.S-VA.02.20	Steffisburg, Bernstrasse	2 (2032-2035)
TOW.S-VA.02.21	Thun, Weststrasse Süd	2 (2032-2035)
TOW.S-VA.02.22	Boltigen, Brüggmatt	Daueraufgabe
TOW.S-VA.02.23	Seftigen/Burgistein, Pfandersmatt (Teilbereiche Zwischenergebnis)	Daueraufgabe
TOW.S-VA.02.24	Diemtigen, Burgholz Asmatti (Teilbereich Vororientierung)	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

Bezug zu weiteren Massnahmen:  
 - Für Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gemäss Massnahmenblatt gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Arbeitsschwerpunkte (TOW.S-SA.01 und TOW.S-SA.02).

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_05  
 - Modellvorhaben «überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun», ERT, 2011

# Teilmassnahme Siedlung

## Seftigen/Burgistein, Pfandersmatt (Teilbereiche Festsetzung)

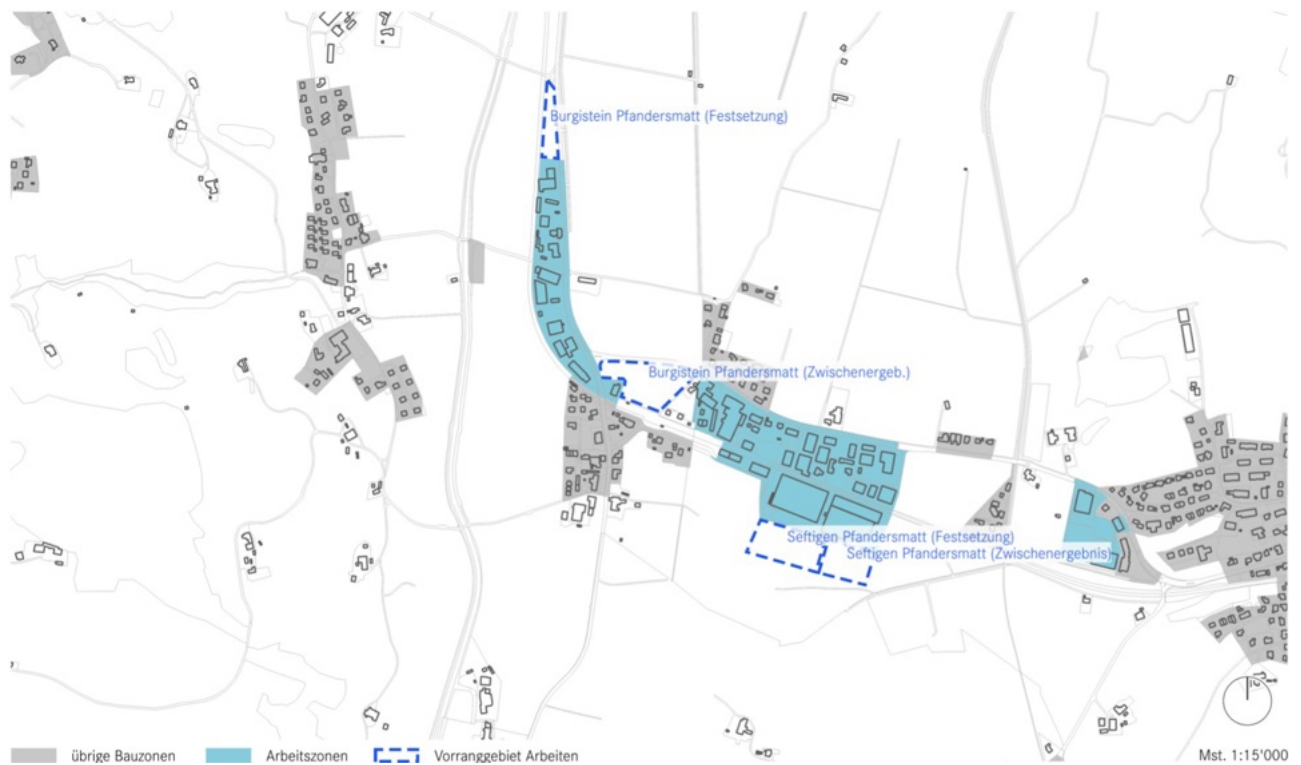
TOW.S-VA.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung  
Arbeiten**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Seftigen, Region, AGR, Grundeigentümer,  
Burgistein

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Bisher TOW.S-VA.2.1  
Der gesamte Standort umfasst mehrere Teilbereiche mit unterschiedlichen Koordinationsständen. Das vorliegende Massnahmenblatt betrifft die beiden Teilbereiche mit Koordinationsstand "Festsetzung". Zum besseren Verständnis des Standortes sind im Planausschnitt auf der vorherigen Seite alle Teilbereiche abgebildet.

Teilbereich "Burgstein Pfandersmatt" mit Koordinationsstand Festsetzung (Parzelle Nr. 987): Das Planerlassverfahren läuft parallel zum RGSK-Verfahren 2025. Das Areal war bereits im RGSK 2021 als Festsetzung enthalten.

Teilbereich "Seftigen Pfandersmatt" mit Koordinationsstand Festsetzung (Parzellen Nrn. 418, 605, 426, 650): Ein Grossteil davon (0.8 ha) war bereits im RGSK 2021 als Festsetzung enthalten.

Im kommunalen Richtplan Seftigen (genehmigt durch AGR am 21.02.2023) sind die Siedlungsbegrenzungslinien mit einer Interessensabwägung und Koordinationsstand «Festsetzung» festgelegt und grundsätzlich entsprechend im RGSK TOW 2025 abzubilden. Auf dieser Grundlage wird das Vorranggebiet Arbeiten im vorliegenden Massnahmenblatt nachvollzogen und an den kommunalen Richtplan angepasst.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Massnahmenblatt TOW.S-VA.02.23		
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	1.53	1.53	1.53
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C, D		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>			

# Teilmassnahme Siedlung

## Därstetten, Gewerbezentrum

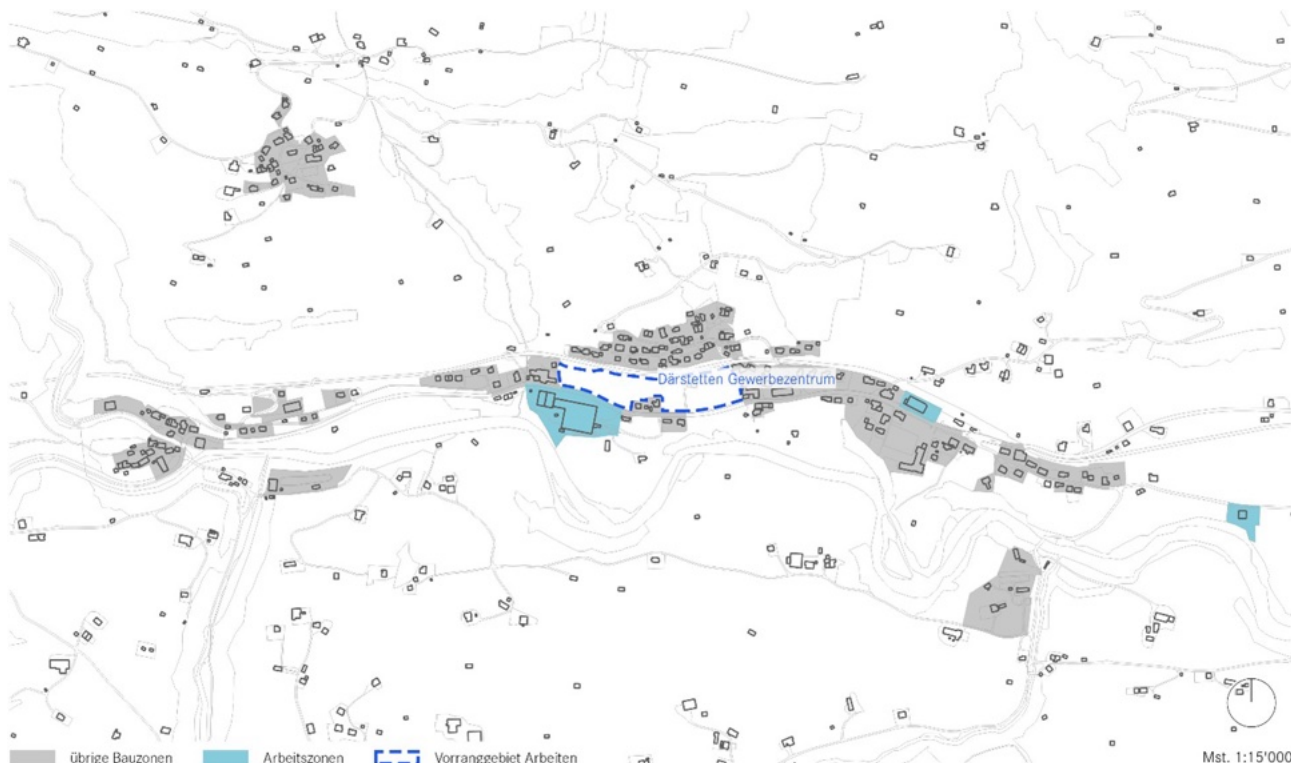
TOW.S-VA.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja     Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung  
 Arbeiten**



**Vorgesehene  
 Planungs- und  
 Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region, Grundeigentümer, AGR

**Massnahmenbeschrieb /  
 Stand der Planung**

Der Standort ist durch die Lage zwischen dem Bahngleis und der Kantonsstrasse und eingebettet in bestehende Arbeitszone geeignet. Ermöglicht eine konzentrierte räumliche Entwicklung.

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Nachweis gemäss Arbeitszonenbewirtschaftung: regionaler Bedarf, Prüfung von Alternativen

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.2	2.2	0

**ÖV-EGK aktuell**

E

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

# Teilmassnahme Siedlung

## Diemtigen, Burgholz Asmatti (Teilbereich Festsetzung)

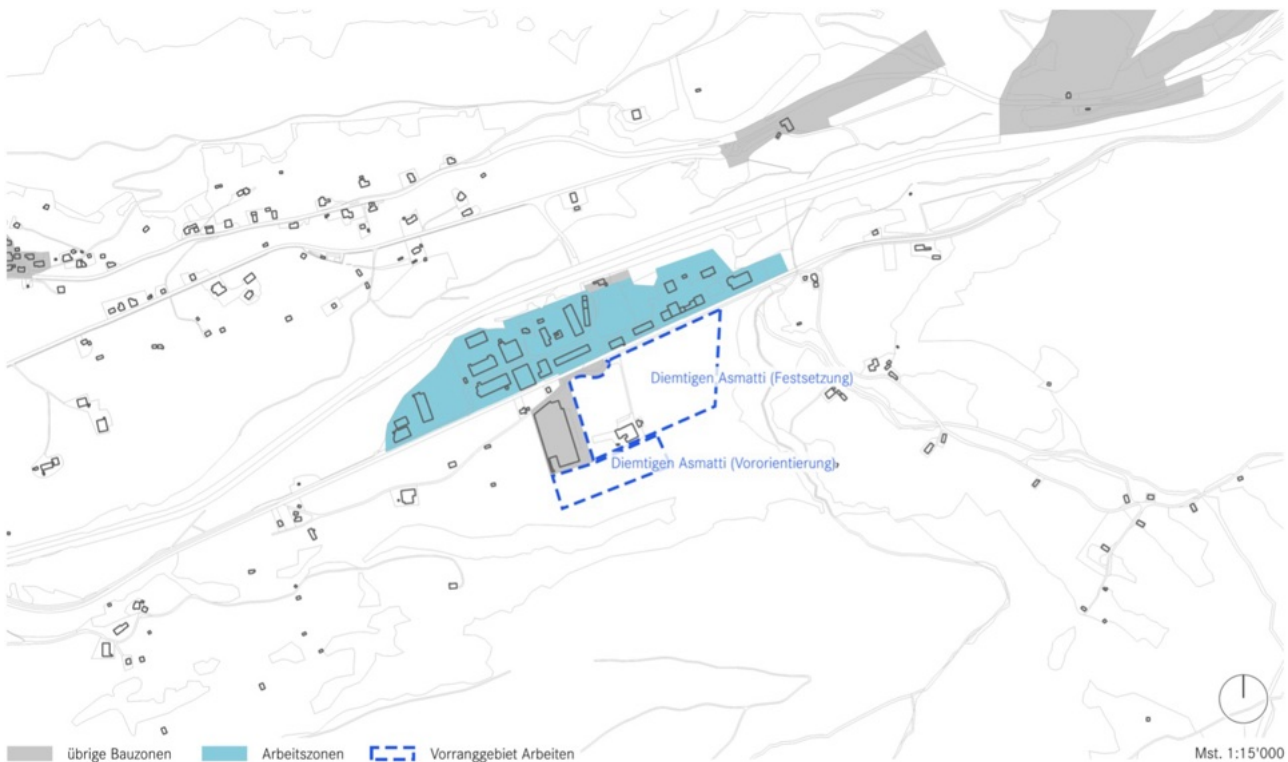
**TOW.S-VA.02.03**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt Arbeiten**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region, AGR, Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Der Standort Asmatti ist die Erweiterung des mehrheitlich ausgebauten Arbeitsgebiets Burgholz. Das Vorranggebiet Arbeiten besteht aus zwei Teilen: Der nordöstliche Teil (5.24 ha) erhält die Koordinationsstufe «Festsetzung». Das Teilgebiet südöstlich der Naturparkkäserei (1.64 ha) enthält den Koordinationsstand «Vororientierung», da es sich um eine potenzielle Erweiterung mit eigenem Massnahmenblatt handelt.

Der Standort profitiert durch die Haltestelle Burgholz von einer optimalen ÖV-Erschliessung.

Das Areal ist als Fruchtfolgefläche (FFF) ausgeschieden und von Naturgefahren betroffen. Die Nachweise für die Beanspruchung von FFF können erbracht werden

(siehe Anhang «Interessenabwägung Vorranggebiete Siedlungserweiterung mit Koordinationsstand Festsetzung»).

Die Naturgefahrensituation wurde 2025 überprüft und entsprechende Massnahmen definiert. Damit ist aufgezeigt, dass die Situation gelöst werden kann. Weitergehende Abklärungen (allfälliger Wasserbauplan, Durchlass Bahngelände, Berücksichtigung Naturschutz, etc.) müssen im Rahmen der nachgelagerten kommunalen Nutzungsplanung erfolgen.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<p>Bei dem Teilgebiet in der EGK E (südwestliche Ecke) ist eine Einzonung nur für Vorhaben zulässig, bei denen kein erhebliches Verkehrsaufkommen i.S.v. Art. 11d Abs. 2 BauV vorliegt. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist dies verbindlich nachzuweisen.</p> <p>Die erforderlichen Massnahmen zur Behebung der Naturgefahrensituation müssen verhältnismässig und landschaftsverträglich sein. Das Massnahmenkonzept zum Chronegrabe und dem Alpbach vom 31. März 2024 bildet die Grundlage für die Erarbeitung eines Projektes.</p> <p><b>Die Erweiterung des Arbeitsgebiets darf nicht zu zusätzlichen Verbauungen der Gewässer (Simme, Chronegraben) führen.</b></p> <p>Zudem führt ein überregionaler Wildtierkorridor durch das Gebiet (wie auch durch das bestehende Arbeitsgebiet Burgholz). Dieser dient der Vernetzung der beiden Talseiten ausgangs des Simmentals. Aufgrund verschiedener Verbreitungshindernisse gilt sein Zustand bereits als beeinträchtigt. Es sind daher Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen für den Ausgleich der Beeinträchtigung vorzusehen.</p>		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	5.24	5.24	5.24
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	D, E		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>			

# Teilmassnahme Siedlung

## Wimmis, Eyfeld

TOW.S-VA.02.06

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Siedlung**

Unterkategorie

**Vorranggebiet Siedlungserweiterung**

**Arbeiten**



### Vorgesehene

### Planungs- und

### Finanzierungsschritte

### Termin

### Planungs-/Finanzierungsschritt

### Federführende Stelle

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinde

AGR, Region, Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Der Standort am Eingang zum Simmental eignet sich als Drehscheibe zwischen Simmental / Kandertal und der Agglomeration. Die Sicherheitszone der benachbarten Nitrochemie schränkt die mögliche Nutzung ein. 2 Teilbereiche (Ost / West) mit gleichen Rahmenbedingungen betr. übergeordneter Gesetzgebung. Keine festgelegte Reihenfolge oder Priorisierung.

### Koordination

### Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

### Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

Zwischenergebnis

nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Störfallrisiko / Gefahrenzone Nitrochemie
- Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen; Umgang mit den Grundsätzen gemäss kantonalem Richtplan
- Nachweis gemäss Arbeitszonenbewirtschaftung: regionaler Bedarf, Prüfung von Alternativen

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	4.1 + 1.2	5.3	5.3

**ÖV-EGK aktuell** D

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

# Teilmassnahme Siedlung

## Wimmis, Chrümig

TOW.S-VA.02.15

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Siedlung**

Unterkategorie

**Vorranggebiet Siedlungserweiterung**

**Arbeiten**



### Vorgesehene

### Planungs- und

### Finanzierungsschritte

### Termin

### Planungs-/Finanzierungsschritt

### Federführende Stelle

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinde

AGR, Region, Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Gebiet Chrümig wurde in der kommunalen Standortüberprüfung Wimmis, Aeschi, Krattigen aufgenommen und als Vorranggebiet bestätigt. Für die Gemeinde Wimmis ist dies die relevanteste und zeitnaheste Arbeitszonen-Erweiterung. Es werden keine grösseren Konflikte vorhergesehen.

### Koordination

### Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

### Koordinationsstand

kantonalen Richtplan

Festsetzung

nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	0.6		-
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	E		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>			

# Teilmassnahme Siedlung

## Frutigen, Unteres Widi West

TOW.S-VA.02.17

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja     Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung  
 Arbeiten**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region, AGR, Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Der Standort umfasst die Erweiterungsmöglichkeit des Arbeitsschwerpunktes Unteres Widi Ost. Idealer Standort aufgrund der übergeordneten Kriterien. Einer von zwei Schwerpunkten mit jeweiligem Erweiterungsgebiet in Frutigen.

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Nachweis gemäss Arbeitszonenbewirtschaftung: regionaler Bedarf, Prüfung von Alternativen  
- Kulturland

**Gebiet**

**Fläche (ha)**

**Einzonung (ha)**

**Betroffene FFF (ha)**

---

5.4

5.4

0

---

**ÖV-EGK aktuell**

C, D

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

# Teilmassnahme Siedlung

## Frutigen, Wengimatti II (West)

TOW.S-VA.02.18

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja     Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung  
 Arbeiten**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region, AGR, Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Der Standort umfasst die Erweiterungsmöglichkeit des Arbeitsschwerpunktes Wengimatti I. Einer von zwei geeigneten Schwerpunkten mit jeweiligem Erweiterungsgebiet in Frutigen. Angrenzend an das Tropenhaus Frutigen.

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Nachweis gemäss Arbeitszonenbewirtschaftung: regionaler Bedarf, Prüfung von Alternativen  
- Kulturland

**Gebiet**

**Fläche (ha)**

**Einzonung (ha)**

**Betroffene FFF (ha)**

1.1

1.1

0

**ÖV-EGK aktuell**

D

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

# Teilmassnahme Siedlung

## Heimberg, Heimberg Süd

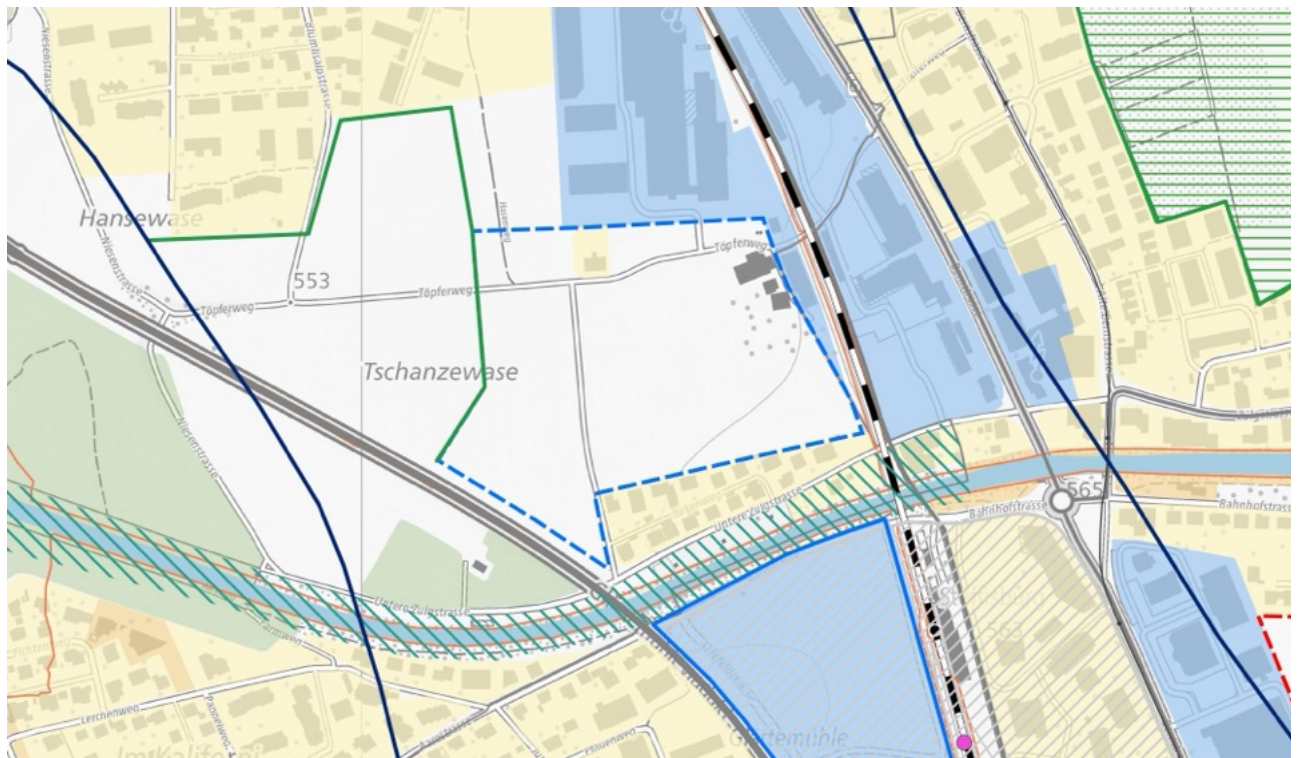
TOW.S-VA.02.19

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

AGR, Region, Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.S-VA.1.1  
Vorgesehene Erweiterung/Ergänzung des ESP Bahnhof Steffisburg. Ein Einzonungsversuch scheiterte 2018 am Souverän. Ein erneuter Versuch ist mittel- bis langfristig ein Thema. Die Erschliessung Heimberg Süd wurde zwar 2019 vom Volk abgelehnt, sie ist aber Stufe Vororientierung immer noch im aktuellen, im Jahr 2019 genehmigten, kommunalen Verkehrsrichtplan der Gemeinde Heimberg enthalten. Auf-grund des stetigen Wachstums der Gemeinde und mit Ausblick auf die nächste OPR +/- 2035 wird die Planung der Erschliessung Heimberg Süd wieder neu beurteilt

und allenfalls neu aufgegleist werden müssen. Daher soll der Eintrag aus der 4. Generation auch in der 5. Generation enthalten bleiben.

Koordination	Koordinationsstand	
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Zwischenergebnis	nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)	Betroffene FFF (ha)
	6	5	3.8

**ÖV-EGK aktuell** B, C

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

MIV-Erschliessung mittels Brücke über Zulg direkt ab ESP Bahnhof Steffisburg vorgesehen.  
Lage direkt an kantonaler Radroute Heimberg-Thun sowie am BHF Steffisburg.

# Teilmassnahme Siedlung

## Steffisburg, Bernstrasse

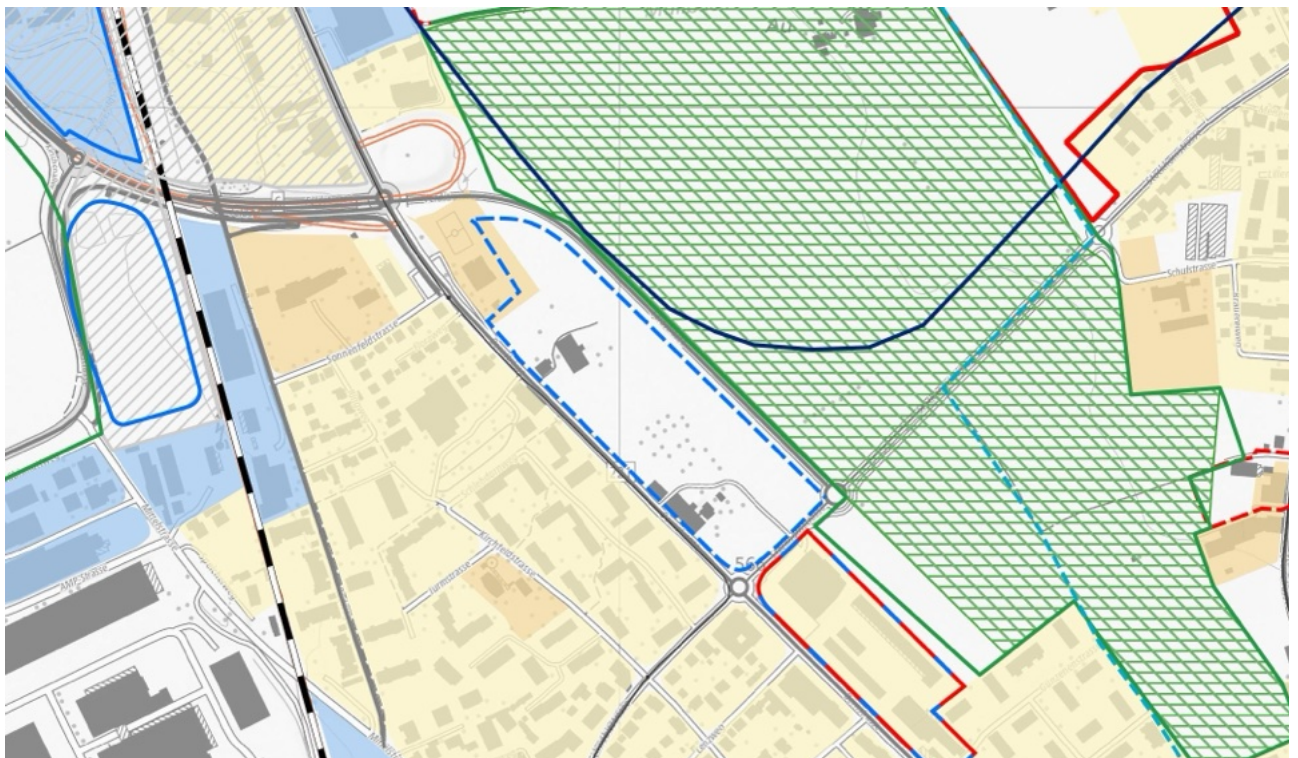
TOW.S-VA.02.20

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Grundeigentümer, AGR, Region

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Bisher TOW.S-VA.1.2

Das Gebiet ist zur Fortsetzung der Industrie- und Gewerbezone entlang der Bernstrasse vorgesehen und soll hochwertige und verdichtete Arbeitsnutzungen sowie einen geringen Wohnanteil enthalten.

Nach der OPR (Genehmigung 2023) ist jedoch klar, dass eine Einzonung kurz- bis mittelfristig kein Thema ist. Aktuell liegt der Fokus auf der Entwicklung des ESP Bahnhof Steffisburg. Nach der Entwicklung des ESP wird über den Bedarf einer Einzonung und das weitere Vorgehen entschieden.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>		<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>			
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	4.3	5	3.8
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Lage direkt an Autobahnzubringer Thun Nord / Bypass Thun Nord. ÖV-Erschliessung durch Buslinie 3		

# Teilmassnahme Siedlung

## Thun, Weststrasse Süd

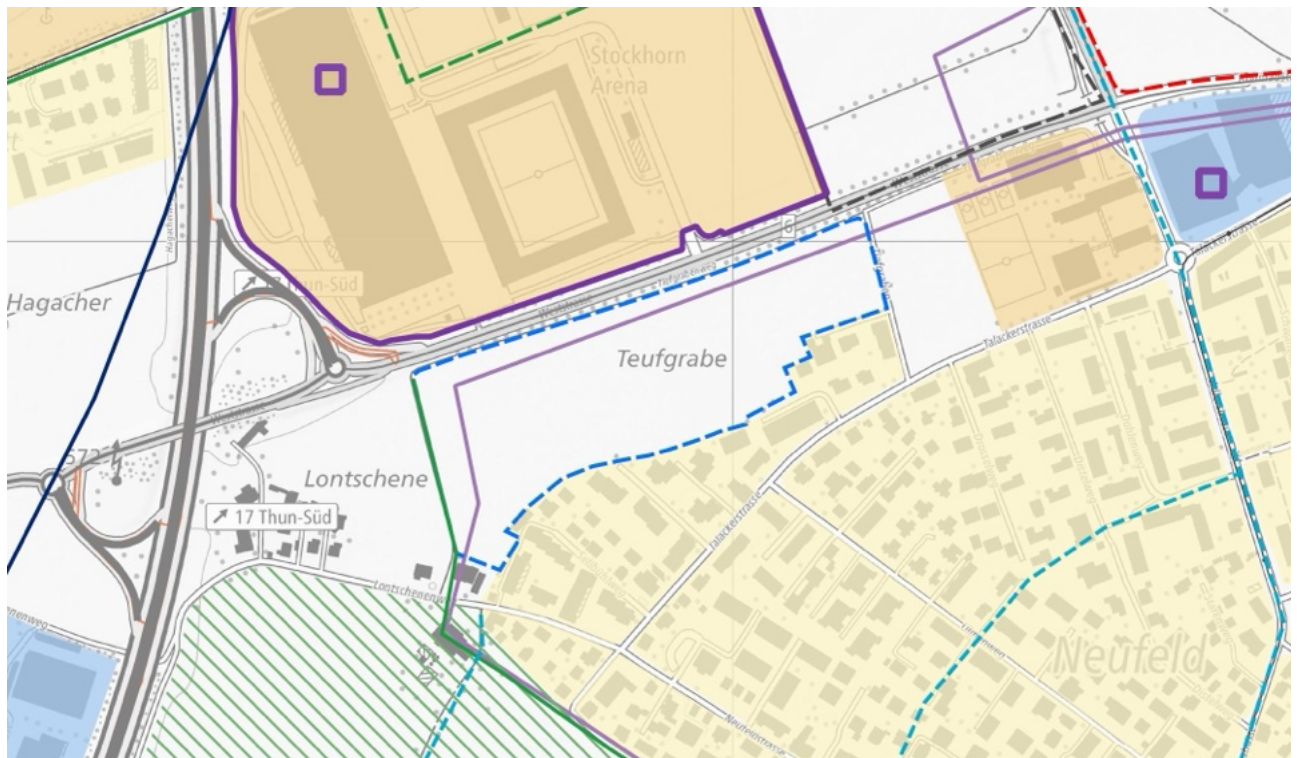
TOW.S-VA.02.21

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung  
Arbeiten**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2035	Einzonung ZPP	Gemeinde
2035	QS-Verfahren, (Teil-)UeO	Gemeinde
2035	Realisierung in Etappen	Private

### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

Gemeinde

#### Weitere Beteiligte

AGR, Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Bisher TOW.S-VA.1.3  
Strategische Reserve für Gewerbe, Dienstleistungs- und Wohnnutzung. Ein erster Einzonungsversuch scheiterte 2014 am Souverän. Mittelfristig soll ein weiterer Versuch unternommen werden. Evtl. Teilrealisierung denkbar. Das Gebiet wurde von der Ortsplanungsrevision ausgenommen.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>
	Festsetzung	nein
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thun, Siegenthalergut, TOW.S-VW.01.08</li> <li>- Thun, Erweiterung Sport- und Freizeitcluster Thun Süd (ehem. Weststrasse Nord), TOW.T-V.01.01</li> <li>- Thun, Thun Süd (Verkehrsensensiver Standort von kant. Bedeutung, TOW.S-VIV.01.04)</li> </ul>	
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>
	6.2	5
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	B/C	
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	<p>Das Areal erfordert eine Detailerschliessung mit direktem Anschluss an die Weststrasse (Autobahnzubringer). Allenfalls in Kombination mit der «Lüsslispange».</p> <p>Sicherung der Quervernetzung Neufeldquartier-Sportcluster.</p> <p>Prüfen einer bessern ÖV-Erschliessung durch Optimierung/Ergänzung der Buslinien in Thun Süd.</p>	

# Teilmassnahme Siedlung

## Boltigen, Brüggmatte

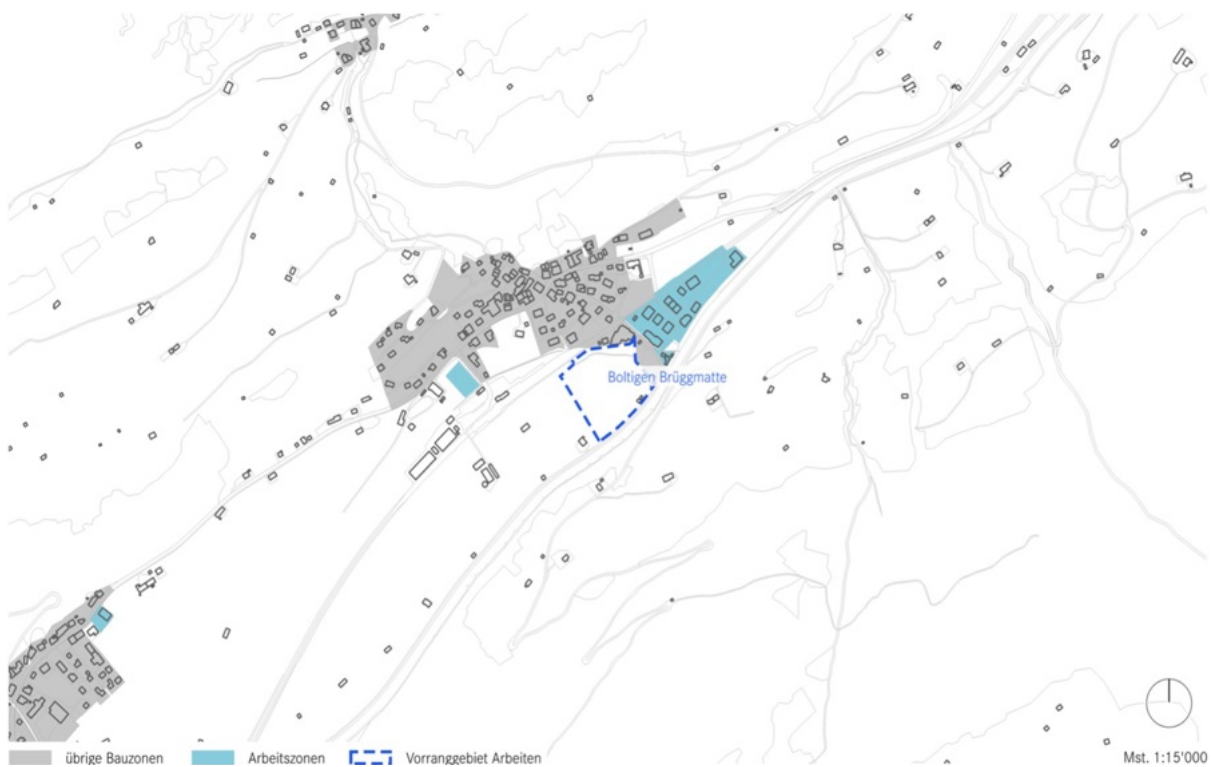
TOW.S-VA.02.22

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja     Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung  
 Arbeiten**



**Vorgesehene  
 Planungs- und  
 Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Region, AGR, Grundeigentümer

**Massnahmenbeschrieb /  
 Stand der Planung**

Im Simmental besteht ein grosser Bedarf an Arbeitszonen. In Boltigen wird daher ein Standort aufgenommen. Für das Gebiet sind weitere Klärungen resp. Vorkehrungen nötig.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**kantonaler Richtplan**

Vororientierung

nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

ISOS Erhaltungsziel «a»: Eine Anhebung des Koordinationsstandes ist nur möglich, wenn ein entsprechendes Gutachten der ENHK vorliegt.  
Nachweis gemäss Arbeitszonenbewirtschaftung: regionaler Bedarf, Prüfung von Alternativen

<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	2.46	2.46	-

**ÖV-EGK aktuell**

D

**Auswirkungen Verkehr  
(qualitativ / quantitativ)**

# Teilmassnahme Siedlung

## Seftigen/Burgistein, Pfandersmatt (Teilbereiche Zwischenergebnis)

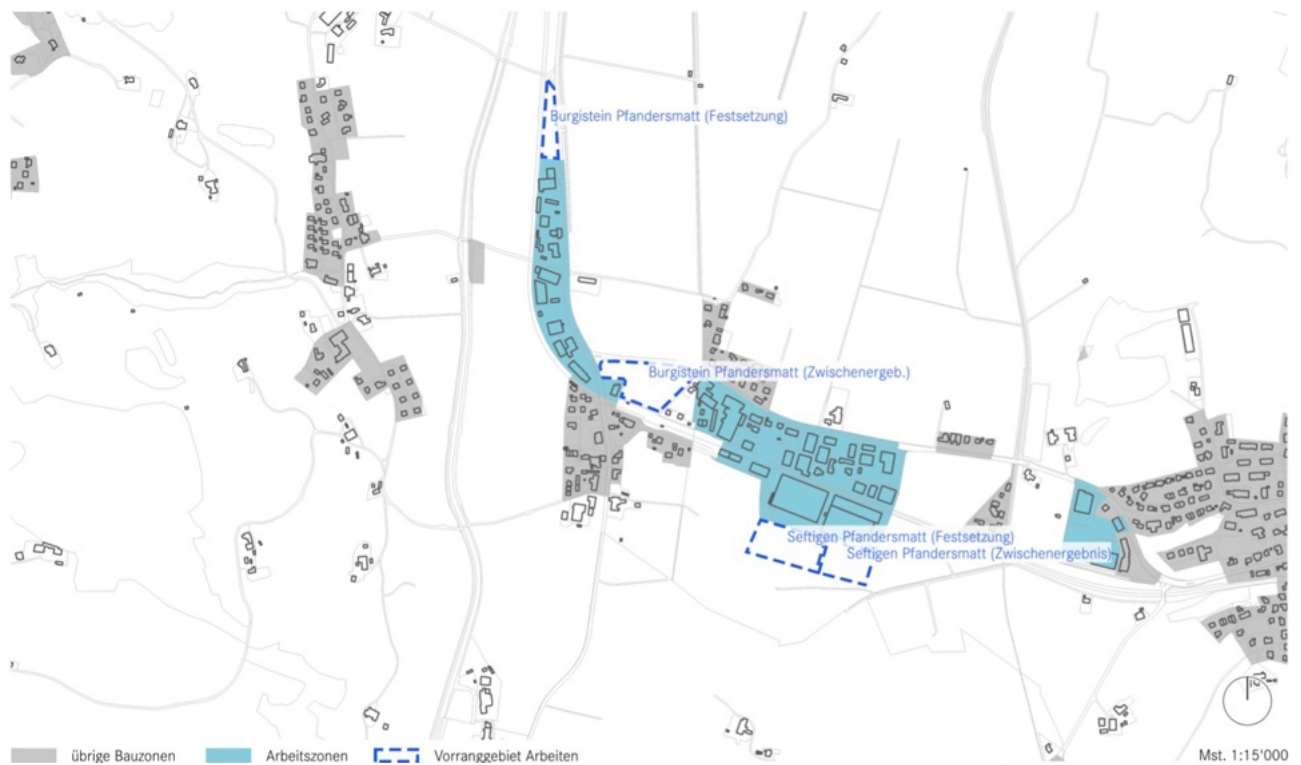
TOW.S-VA.02.23

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung  
Arbeiten**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Seftigen, Burgistein, Region, AGR, Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Bisher TOW.S-VA.2.1

Der gesamte Standort umfasst mehrere Teilbereiche mit unterschiedlichen Koordinationsständen. Das vorliegende Massnahmenblatt betrifft die beiden Teilbereiche mit Koordinationsstand "Zwischenergebnis". Zum besseren Verständnis des Standortes sind im Planausschnitt auf der vorherigen Seite alle Teilbereiche abgebildet.

Teilbereich "Burgistein Pfandersmatt" mit Koordinationsstand Zwischenergebnis (Parzellen Nr. 869, 1055): Wird unverändert aus dem RGSK 2021 übernommen.

Teilbereich "Seftigen Pfandersmatt" mit Koordinationsstand Zwischenergebnis (Parzellen Nrn. 583, 558, 350): Wird unverändert aus dem RGSK 2021 übernommen.

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
		Zwischenergebnis		nein
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	MB TOW.S-VA.02.01			
Gebiet	Fläche (ha)	Einzonung (ha)		Betroffene FFF (ha)
	2.02		2.02	2.02
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	C, D			
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>				

# Teilmassnahme Siedlung

## Diemtigen, Burgholz Asmatti (Teilbereich Vororientierung)

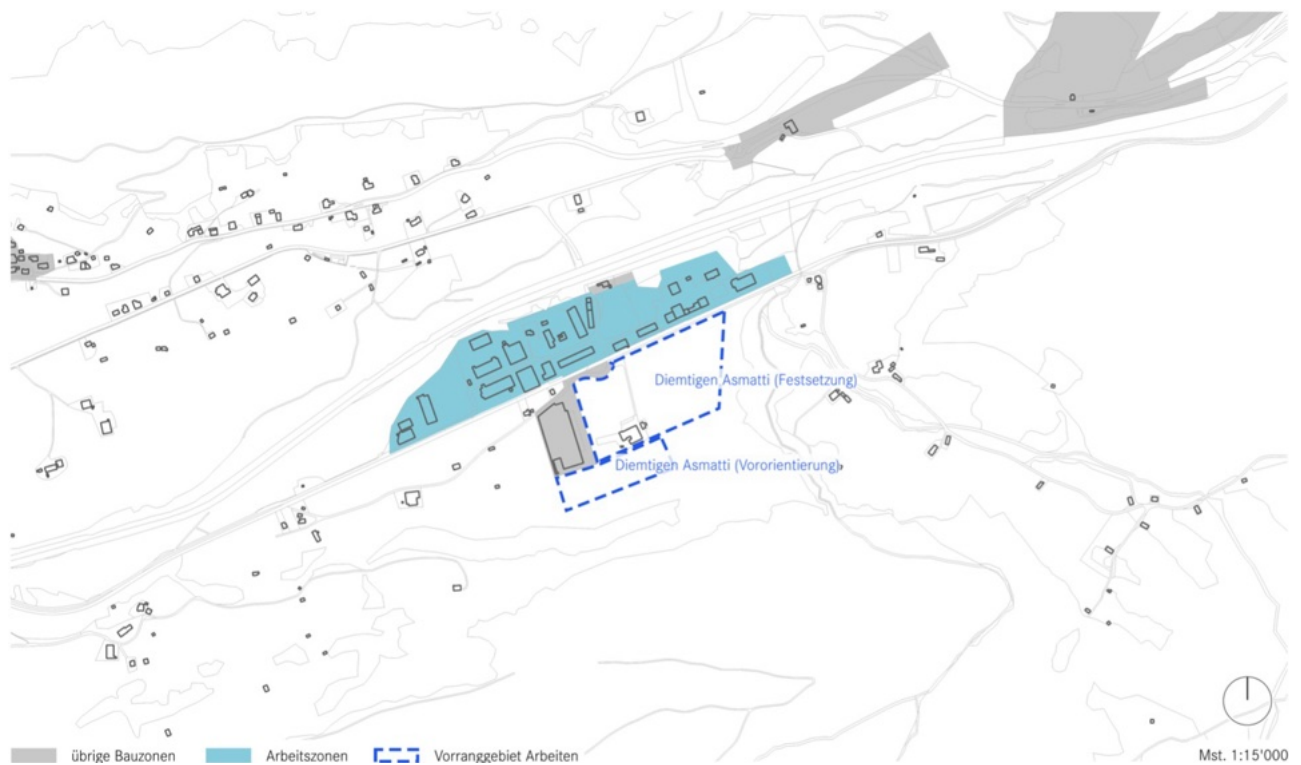
TOW.S-VA.02.24

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin

Planungs-/Finanzierungsschritt

Federführende Stelle

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Region, AGR, Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Der Standort Asmatti ist die Erweiterung des mehrheitlich ausgebauten Arbeitsgebiets Burgholz. Das Vorranggebiet Arbeiten besteht aus zwei Teilen: Der nordöstliche Teil (5.24 ha) erhält die Koordinationsstufe «Festsetzung». Das Teilgebiet südöstlich der Naturparkkäserei (1.64 ha) enthält den Koordinationsstand «Vororientierung», da es sich um eine potenzielle Erweiterung handelt.

Der Standort profitiert durch die Haltestelle Burgholz von einer optimalen ÖV-Erschliessung.

Die Naturgefahrensituation wurde 2025 überprüft und entsprechende Massnahmen definiert. Damit ist aufgezeigt, dass die Situation gelöst werden kann, die konkreten Massnahmen werden im Rahmen der Nutzungsplanung definiert. Weitergehende Abklärungen (allfälliger Wasserbauplan, Durchlass Bahngeleise, Berücksichtigung Naturschutz, etc.) müssen im Rahmen der nachgelagerten kommunalen Nutzungsplanung erfolgen.

Zudem führt ein überregionaler Wildtierkorridor durch das Gebiet (wie auch durch das bestehende Arbeitsgebiet Burgholz). Dieser dient der Vernetzung der beiden Talseiten ausgangs des Simmentals. Aufgrund verschiedener Verbreitungshindernisse gilt sein Zustand bereits als beeinträchtigt. Es sind daher Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen für den Ausgleich der Beeinträchtigung vorzusehen.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Vororientierung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Die erforderlichen Massnahmen zur Behebung der Naturgefahrensituation müssen verhältnismässig und landschaftsverträglich sein. Das Massnahmenkonzept zum Chronegggrube und dem Alpbach vom 31. März 2024 bildet die Grundlage für die Erarbeitung eines Projektes.		
<b>Gebiet</b>	<b>Fläche (ha)</b>	<b>Einzonung (ha)</b>	<b>Betroffene FFF (ha)</b>
	1.64	1.64	1.64
<b>ÖV-EGK aktuell</b>	D, E		
<b>Auswirkungen Verkehr (qualitativ / quantitativ)</b>	Bei dem Teilgebiet in der EGK E (südwestliche Ecke) ist eine Einzonung nur für Vorhaben zulässig, bei denen kein erhebliches Verkehrsaufkommen i.S.v. Art. 11d Abs. 2 BauV vorliegt. Im Rahmen der Nutzungsplanung ist dies verbindlich nachzuweisen.		

# Massnahmenpaket Verkehr

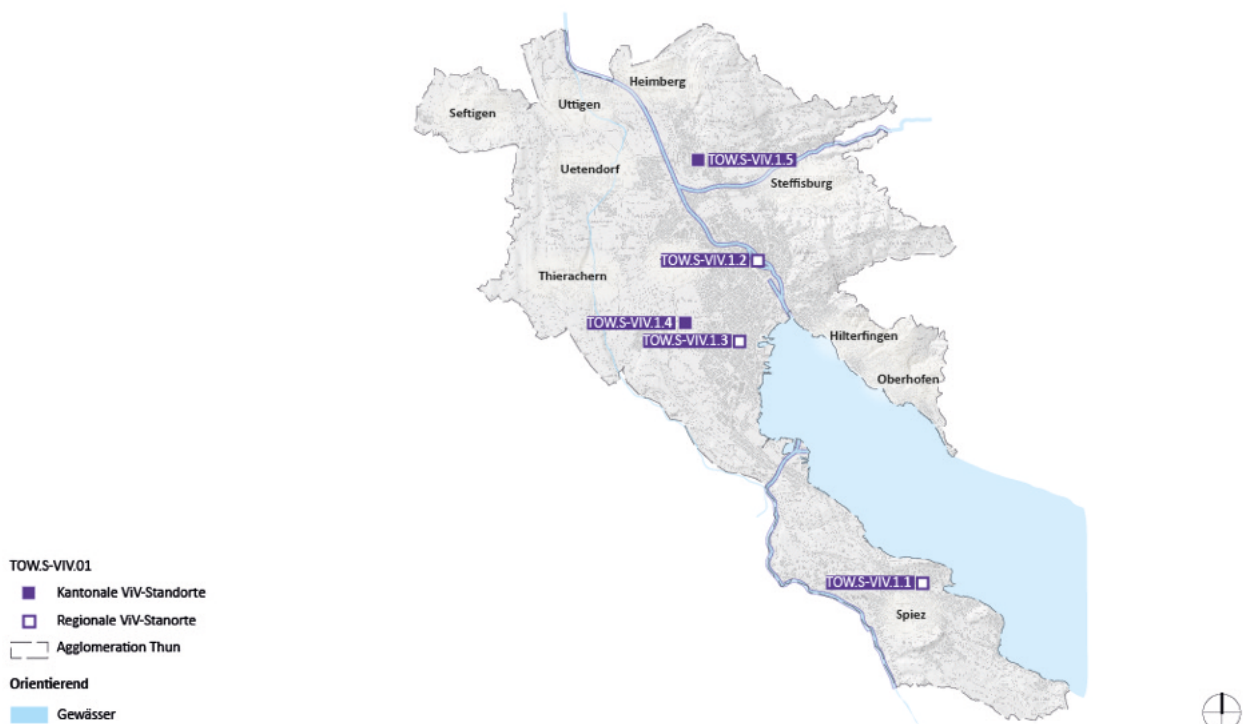
## Verkehrsintensive Vorhaben (ViV)

### TOW.S-VIV.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**VIV-Standort**



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Region, Gemeinden

Kanton (DIJ: AGR, BVD: TBA/AÖV, WEU: AUE/AWI)

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Einleitung

Verkehrsintensive Vorhaben (ViV nach Art. 91a ff Bauverordnung) gehören zu den Anlagen nach Art. 8 abs. 2 RPG mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, die eine Grundlage in der Richtplanung benötigen. Der kantonale bzw. der regionale Richtplan setzt die bundesrechtliche Planungspflicht um. Kanton, Regionen und Gemeinden stimmen so die Ziele der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung und die Umweltziele aufeinander ab. Sie schaffen die Voraussetzungen, um ViV an wichtigen kantonalen und regionalen Standorten anzusiedeln oder an geänderte Bedürfnisse anzupassen.

### Zielsetzung

Die regionalen ViV-Standorte werden im RGSK bezeichnet. Als regionale ViV-Standorte gelten Standorte für Vorhaben mit 2'000 Fahrten bis und mit 5'000 Fahrten pro Tag.

### Umsetzung

1. Für die Festlegung eines ViV-Standorts gelten die Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B\_02 des kantonalen Richtplans.
2. In den RGSK werden die regionalen ViV-Standorte bezeichnet sowie die kantonalen ViV-Standorte als Hinweis übernommen.
3. Eine Aktualisierung erfolgt gestützt auf die kantonalen Vorgaben im Rahmen der regelmässigen Überarbeitung des RGSK.
4. Für die eigentümerverbindliche Umsetzung auf Ebene der Nutzungsplanung und Baubewilligung sind die Gemeinden verantwortlich.
5. Für bestehende ViV-Anlagen gilt vorbehältlich abweichender Bestimmungen des Bundesrechts die Besitzstandsgarantie im Sinne von Art. 3 BauG. Wesentliche Änderungen stützen sich auf das neue Recht.
6. Die Betreiber und Betreiberinnen von ViV erfassen die effektiven Fahrten und teilen diese den Behörden mit.

### Umsetzungsschritte

1. Gestützt auf die kantonalen Vorgaben sind bei Bedarf die bestehenden ViV-Standorte zu überprüfen sowie neue ViV-Standorte zu bezeichnen. Es ist wie folgt vorzugehen (siehe Planungsgrundsätze gemäss kantonalen Richtplan):
  - Prüfung der Standortanforderungen
  - Stufengerechte Klärung der erwarteten Auswirkungen (Standort, Luft und Lärm, Strassenkapazitäten)
  - Prüfung der Verträglichkeit des ViV-Standorts und Nachweis der erforderlichen verkehrlichen Kapazitäten
2. Das Monitoring ist im Rahmen der Überarbeitung des RGSK vorzunehmen.

<b>Teilmassnahmen des Pakets</b>	<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>Fahrtenobergrenze</b>	<b>Koordinationsstand RGSK</b>
	TOW.S-VIV.01.01	Spiez, Zentrum	-	Ausgangslage
	TOW.S-VIV.01.02	Thun, Innenstadt	2700 (Spital Thun)	Ausgangslage
	TOW.S-VIV.01.03	Thun, Strättligenmarkt	3900 (Strättligenmarkt Thun)	Ausgangslage
	TOW.S-VIV.01.04	Thun, Thun Süd	13'100	
	TOW.S-VIV.01.05	Heimberg, Megastore und Hobby	6'600	

### Bemerkungen zu den einzelnen Standorten

### Bezug zu weiteren Massnahmen

### Quantitative Angaben/Dokumente/Weiteres

- Kantonale Bauverordnung, Artikel 91a ff
- Kantonaler Richtplan 2023 (Zielsetzung B16, Massnahme B\_02)
- Massnahmenplan zur Luftreinhaltung 2015/2030

# Einzelmassnahme Siedlung

## Wichtige Siedlungsbegrenzungen mit Interessenabwägung

TOW.S-Bgm.01

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinden	AGR

Koordination	Koordinationsstand	
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Festsetzung	nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten  
(Verkehr + Landschaft)**

**Beschreibung  
(Zielsetzung und  
Umsetzung)**

**Zielsetzung:**  
Mit der Bezeichnung von Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung wird eine klare Trennung zwischen Siedlungsgebiet und Nicht-Siedlungsgebiet angestrebt. Die Siedlungsränder werden akzentuiert und die Zersiedelung wird eingegrenzt.

**Umsetzung:**  
1. In der RGSK-Richtplankarte sind die wichtigen Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung festgelegt (Schritt erfolgt). Sie sind für die Ortsplanungen der Gemeinden verbindlich.  
2. Die bezeichneten Siedlungsbegrenzungslinien stellen Grenzen für das Siedlungswachstum dar. Auf Einzonungen ausserhalb der bezeichneten Begrenzungslinien ist zu verzichten.  
3. Bei Siedlungsbegrenzungslinien mit Interessenabwägung besteht ein Handlungsspielraum auf kommunaler Ebene für Einzonungen im Mass von einzelnen Bauplätzen für die qualitative Aufwertung und Ausgestaltung des Siedlungsrandes.  
4. Der Gestaltung der Übergänge vom Siedlungsgebiet in die freie Landschaft ist besondere Beachtung zu schenken. Bei markanten Einzelbauten wird Zurückhaltung geübt.  
5. Der Ablesbarkeit der Ortschaften sowie der Vernetzung der Landschaftsräume wird hohe Bedeutung beigemessen.

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

**Bezug zu weiteren Massnahmen:**  
- S-Bgo.01 Wichtige Siedlungsbegrenzungen ohne Interessenabwägung (ERT)  
- L-Tg.01 Siedlungstrenngürtel (ERT)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Regionaler Landschaftsrichtplan ERT, 2019

# Einzelmassnahme Siedlung

## Wichtige Siedlungsbegrenzungen ohne Interessenabwägung (ERT)

TOW.S-Bgo.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja       Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinden	AGR

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten  
(Verkehr + Landschaft)**

**Beschreibung  
(Zielsetzung und  
Umsetzung)**

**Zielsetzung:**  
Mit der Bezeichnung von Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung wird eine klare Trennung zwischen Siedlungsgebiet und Nicht-Siedlungsgebiet angestrebt. Die Siedlungsränder werden akzentuiert und die Zersiedelung wird eingegrenzt.

**Umsetzung:**  
1. In der RGSK-Richtplankarte sind die wichtigen Siedlungsbegrenzungslinien von überörtlicher Bedeutung festgelegt (Schritt erfolgt). Sie sind für die Ortsplanungen der Gemeinden verbindlich.  
2. Die bezeichneten Siedlungsbegrenzungslinien stellen Grenzen für das Siedlungswachstum dar. Auf Einzonungen ausserhalb der bezeichneten Begrenzungslinien, bzw. in den bezeichneten Trenngürteln ist zu verzichten.  
3. Bei Siedlungsbegrenzungslinien ohne Interessenabwägung besteht kein Spielraum und der bestehende Siedlungsrand ist in seiner Lage und seinem Verlauf zu erhalten.  
4. Der Gestaltung der Übergänge vom Siedlungsgebiet in die freie Landschaft ist besondere Beachtung zu schenken. Bei markanten Einzelbauten wird Zurückhaltung geübt.  
5. Der Ablesbarkeit der Ortschaften sowie der Vernetzung der Landschaftsräume wird hohe Bedeutung beigemessen.

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- S-Bgm.01 Wichtige Siedlungsbegrenzungen mit Interessenabwägung (ERT)  
- L-Tg.01 Siedlungstrenngürtel (ERT)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Regionaler Landschaftsrichtplan ERT, 2019

## Einzelmassnahme Siedlung

# Wichtige Siedlungsbegrenzungen ohne Interessenabwägung (KA und OS-SA)

TOW.S-Bgo.02

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Siedlung**

Unterkategorie

**Wichtige Siedlungsbegrenzungslinie  
ohne Interessensabwägung**

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	Gemeinden	AGR
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Koordinationsstand Kantonale Richtplanrelevanz kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Landschaft)</b>		
<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	Mit den Siedlungsbegrenzungen und -trenngürteln wird eine klare Trennung zwischen Siedlungsgebiet und Nicht-Siedlungsgebiet angestrebt. Die Siedlungsränder werden akzentuiert und die Zersiedelung wird eingegrenzt. Die Siedlungsbegrenzungen von überörtlicher Bedeutung im Kandertal und Obersimmental-Saenenland wurden in den entsprechenden Landschaftsrichtplänen festgelegt. Im Zusammenhang mit deren Festsetzung im RGSK bestehen noch offene Fragen, die zu klären sind.	
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	- L-Tg.02 Siedlungstrenngürtel (KA und OS-SA)	
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	- Regionale Landschaftsrichtpläne Kandertal und Obersimmental-Saenenland, 2018 - Konzepte und Richtpläne der Gemeinden	

# Einzelmassnahme Siedlung

## Koordination der Siedlungsentwicklung: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen

TOW.S-Ü.01

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Siedlung**

Unterkategorie

**Übriger Inhalt Siedlung**

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Region	AGR, Gemeinden

Koordination	Koordinationsstand	
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
	Festsetzung	nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten  
(Verkehr + Landschaft)**

**Beschreibung  
(Zielsetzung und  
Umsetzung)**

Zielsetzung:

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 einen innerregionalen Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen sind definiert.

Umsetzung:

1. Der Entwicklungsraum Thun beobachtet die Siedlungsentwicklung, stellt allfällige Abweichungen gegenüber den Bevölkerungszielen fest und informiert die Gemeinden über sich erweisenden Handlungsbedarf.
2. Die Gemeinden veranlassen zeitgerecht die nötigen planungsrechtlichen und weiteren Massnahmen zur Erreichung der Baureife der entsprechenden Siedlungsflächen.
3. Der Baulandbedarf Wohnen wird nach kantonalem Richtplan ermittelt. Ein Ausgleich der sich daraus ergebenden Baulandbedarfskontingente zwischen den Gemeinden ist möglich und anzustreben. Gemeinden, die z.B. infolge fehlender geeigneter Siedlungserweiterungsgebiete nicht ihren gesamten Bedarf ausschöpfen, können bis zu 2/3 der Kontingente an andere Gemeinden im Perimeter der Agglomeration Thun im Rahmen folgender Bedingungen abgeben:
  - a. Es besteht kein Anspruch auf Inanspruchnahme von Kontingenten anderer Gemeinden.
  - b. Die Bedürfnislage muss ausreichend nachgewiesen sein.
  - c. Übertragungen von Baulandbedarfskontingenten dürfen nur für die Einzonung und Realisierung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Festsetzung erfolgen.
  - d. Die Dichte der nutzniessenden Vorranggebiete Siedlungserweiterung entspricht einer Geschossflächenziffer GFZo, welche mindestens 0.1 höher liegt als gemäss kantonalem Richtplan für den entsprechenden Raumtyp vorgesehen ist (siehe Richtplan Kt. Bern Massnahmenblatt A\_01).

- e. Die Gebiete, auf die Baulandbedarfskontingente übertragen werden können, müssen mindestens die Güteklasse C der öV-Erschliessung aufweisen. Zudem wird eine gute bis sehr gute Einbindung in das übergeordnete MIV- und LV-Netz vorausgesetzt.
  - f. Auf dem einzuzonenden Gebiet ist mit geeigneten Vorgaben eine hohe städtebauliche Qualität zu gewährleisten.
  - g. Die Verfügbarkeit des einzuzonenden Landes muss sichergestellt sein.
  - h. Die Übertragung von Baulandbedarfskontingenten bedarf neben der Zustimmung der kantonalen Stellen der innerregionalen Genehmigung. Die Geschäftsstelle prüft unter Einbezug des Ausschusses Entwicklung, ob die Bedingungen eingehalten sind. Im Zweifelsfall entscheidet die Kommission Wirtschaft.
- Der Anhang zu Massnahmenblatt TOW.S-Ü.01 enthält nähere Einzelheiten und Kriterien zum Verfahren zur Übertragung von Siedlungsflächen.
4. Die Gemeinden fördern die Vielseitigkeit und Qualität des Wohnungsangebotes und dessen Anpassung an sich verändernde Bedürfnisse mittels bau- und planungsrechtlicher sowie liegenschaftspolitischer Massnahmen.

Verfahren zur Inanspruchnahme einer Übertragung von Siedlungsflächen:

1. Die eine Übertragung beabsichtigende Gemeinde beantragt beim Ausschuss Entwicklung des ERT den Siedlungsflächentransfer.
2. Der Antrag enthält die Nachweise, dass die Bedingungen gem. Punkt 3 des Massnahmenblattes TOW.S-Ü.01 eingehalten sind. Dies ist unter folgenden Voraussetzungen der Fall:
  - a. Plausibilität des Bedürfnisses ist nachgewiesen. Massgebend ist dabei der Nachweis einer Baulandmangels in der beantragenden Gemeinde, die bauliche Entwicklung der letzten Jahre sowie die aktuelle Nachfragesituation lokal und regional.
  - b. Die Übertragung befindet sich im Rahmen eines stichhaltigen, das Gemeindegebiet abdeckenden ortsplanerischen Konzeptes.
  - c. Die Übertragung darf höchstens 2/3 des im Zeitpunkt des Antrages noch vorhandenen übertragbaren Siedlungsflächenkontingentes betragen, min. jedoch 1 ha.
  - d. Die EGK C ist nachgewiesen. Das entsprechende öffentliche Verkehrsangebot muss spätestens auf den Zeitpunkt der kommunalen Genehmigung der Einzonung durch entsprechende Beschlüsse des Gemeinderats gesichert sein.
  - e. Die Verfügbarkeit des Landes ist spätestens zum Zeitpunkt der kantonalen Vorprüfung durch eine Absichtserklärung der beteiligten Grundeigentümer nachgewiesen. Entsprechende Verträge sind vor der kommunalen Genehmigung abzuschliessen.
3. Die Geschäftsstelle ERT prüft unter Einbezug des Ausschusses Entwicklung den Transfer im Rahmen ihres Controllings und stimmt ihn mit dem AGR ab. Sie konsultiert nach eigenem Ermessen benachbarte und die den Siedlungsbedarf abtretende Gemeinden. Sie berichtet der Kommission Wirtschaft und legt diesem den Transfer im Zweifelsfall zum Beschluss vor.
4. Nach einer positiven Entscheidung der Region führt die Gemeinde das Mitwirkungs- und Vorprüfungsverfahren durch und orientiert den ERT über die Ergebnisse.
5. Verzichtet die Gemeinde nach einer negativen Entscheidung der Region nicht auf die Übertragung, entscheidet das kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung.
6. Die Geschäftsstelle ERT führt ein Verzeichnis der getätigten Übertragungen von Siedlungsflächen.

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

Bezug zu weiteren Massnahmen:

- Ein Siedlungsflächenausgleich hat zwingend in den Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VW.01 stattzufinden.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_01
- Leitfaden für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen, ERT, 2019

# Einzelmassnahme Siedlung

## Koordination der Siedlungsentwicklung: Umsetzung Regionaler Arbeitszonenpool

TOW.S-Ü.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Siedlung**

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Region	AGR, Gemeinden

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Koordinationsstand kantonalen Richtplan
	Regionale Richtplanrelevanz	Kantonale Richtplanrelevanz	
	Festsetzung	nein	

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten  
(Verkehr + Landschaft)**

**Beschreibung  
(Zielsetzung und  
Umsetzung)**

**Zielsetzung:**  
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 regionale Arbeitszonenpool wird gemäss Auftrag aus der Modellstudie „Überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun“ umgesetzt. Er bewirtschaftet und steuert das Arbeitszonenangebot in Abhängigkeit zur Nachfrage innerhalb der Region.

**Umsetzung:**  
1. Die regional bedeutenden Arbeitszonen werden dem regionalen Arbeitszonenpool zugewiesen und gemeinsam entwickelt und bewirtschaftet.  
1a. In einem ersten Schritt wird, aufbauend auf den Datengrundlagen der Arbeitszonenbewirtschaftung des Kantons Bern (Kantonaler Richtplan, Massnahmenblatt A\_05), ein regionales Arbeitszonenmanagement (Monitoring AZ-Angebot und Bedarf) aufgebaut.  
1b. In weiteren Schritten erfolgen nach Bedarf der Aufbau von geeigneten Trägerschaften zur Entwicklung der regionalen Arbeitszonen sowie die Erarbeitung der notwendigen Ausgleichsmodelle unter den beteiligten Partnern.  
2. Ausserhalb des Arbeitszonenpools beschränken sich Neueinzonungen von Arbeitszonen auf den Bedarf des Binnengewerbes. Die Steuerung erfolgt über die Arbeitszonenbewirtschaftung des Kantons Bern.  
3. Die Gemeinden informieren die Region frühzeitig über Absichten zur Neueinzonung von Arbeitszonen (spätestens zum Zeitpunkt der Mitwirkung).

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

**Bezug zu weiteren Massnahmen:**  
- Der Regionale Arbeitszonenpool bewirtschaftet die Regionalen Arbeitsschwerpunkte gemäss dem Massnahmenblatt TOW.S-SA.01 bzw. die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten gemäss dem Massnahmenblatt TOW.S-VA.01 sowie die Arbeitsflächen im ESP Thun Nord gemäss Teilmassnahme TOW.S-UV.1.08.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A\_05
- Modellvorhaben «überkommunale Nutzungsplanung von Arbeitszonen in der Agglomeration Thun», ERT, 2011

# Einzelmassnahme Siedlung

## Koordination der Siedlungsentwicklung: Überkommunale Kompensation Fruchtfolgeflächen (FFF)

TOW.S-Ü.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Region	AGR, Gemeinden	
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Vororientierung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr + Landschaft)</b>	Die Möglichkeiten und Auswirkungen einer überkommunalen Kompensation von Fruchtfolgeflächen müssen unter Berücksichtigung der übergeordneten Grundlagen detailliert geprüft werden.		
<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	<p>Zielsetzung: 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.</p> <p>Umsetzung: 1. Erarbeitung von Kriterien und einem gemeinsamen Vorgehen zur überkommunalen Kompensation von FFF. 2. Anwendung und Überprüfung des Vorgehens und der Kriterien im Rahmen eines konkreten Pilotprojekts. 3. Festschreibung des Prozesses und der Anforderungen an die überkommunale Kompensation von FFF im RGSK TOW.</p>		
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<p>Bezug zu weiteren Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Das Massnahmenblatt steht in einem engen Bezug zum Innerregionalen Siedlungsflächenausgleich Wohnen gemäss Massnahmenblatt TOW.S-Ü.01 und zum Regionalen Arbeitszonenpool gemäss Massnahmenblatt TOW.S-Ü.02.</li><li>- Es dient der Umsetzung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten gemäss den Massnahmenblättern TOW.S-VW.01 bzw. TOW.S-VA.01.</li></ul>		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Sachplan Fruchtfolgeflächen, ARE</li><li>- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt A_06</li></ul>		

# Einzelmassnahme Siedlung

## Entwicklung der Regionalen Zentren 4. Stufe / Tourismuszentren

TOW.S-Ü.04

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Siedlung**

Unterkategorie

**Übriger Inhalt Siedlung**

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Region	Adelboden, AGR, AÖV, Diemtigen, Erlenbach im Simmental, Gemeinden, Kandersteg, Kanton, Lenk

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	Festsetzung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten  
(Verkehr + Landschaft)**

**Beschreibung  
(Zielsetzung und  
Umsetzung)**

Zielsetzung:

Räumliche Lenkung der Siedlungsentwicklung durch die Förderung der regionalen Zentren (Zentren 4. Stufe). Diese sollen ausserhalb der Agglomeration gewisse Zentrumsfunktionen (Schulen, Infrastruktur, Verwaltung) für die Teilregionen übernehmen und weisen eine erhöhte Versorgungsdichte aus.

Umsetzung:

1. Die regionalen Zentren 4. Stufe sollen in ihren Zentrumsfunktionen gestärkt und fortlaufend überprüft werden.
2. Für die Festlegung von regionalen Zentren 4. Stufe gelten folgende Kriterien:
  - a. Gute ÖV-Erschliessung (mind. Güteklasse D) und MIV-Erschliessung (Kantonsstrasse): direkte Verbindungen in ein übergeordnetes Zentrum, Verbindungen ins Umland
  - b. Die Gemeinde verfügt über ein öffentliches Dienstleistungsangebot (Sekundarstufe I, Regionalspital, etc.)
  - c. Kernort liegt auf einer kantonalen Entwicklungsachse oder auf einer Verbindungsachse gemäss kantonalem Richtplan
3. Die Zentren 4. Stufe nehmen innerhalb ihrer Teilregion folgende Funktionen wahr:
  - a. Ausübung einer Zentrumsfunktion, u.a. als Identifikationspunkte für die Bevölkerung oder als Imageträger für den Standortwettbewerb oder den Tourismus.
  - b. Bereitstellen benötigter Dienstleistungen und Infrastrukturen
  - c. Bereitschaft zur Umsetzung von Strategien und Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen und auf die gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen.
4. Durch die Zentrumsfunktion ergeben sich für die Gemeinden folgende Rechte und

Pflichten:

- a. Es besteht die Möglichkeit zur Ausscheidung von Vorranggebieten Siedlungserweiterung Wohnen, sofern die Kriterien gemäss Massnahmenblatt TOW.S-

VW.02 erfüllt sind.

b. Die Teilnahme am Wettbewerb ESP Wohnen ist möglich.

c. Die Zentrumsfunktion wird bei Verbesserungen des ÖV berücksichtigt.

d. Die Gemeinden engagieren sich für Massnahmen zur Reduktion von Mobilität bzw. zur Verlagerung vom MIV auf den ÖV und LV (Mobilitätsmanagement, Park + Ride / Bike + Ride etc.).

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

Bezug zu weiteren Massnahmen:

- Wohnschwerpunkte gemäss Massnahmenblatt TOW.S-SW.02 und Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen gemäss Massnahmenblatt TOW.S-VW.02 sind im ländlichen Raum nur in den kantonalen und regionalen Zentren und Tourismusorten zulässig.

- Ein innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen gemäss TOW.S-Ü.01 ist möglich.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt C\_01

# Massnahmenpaket Landschaft

## Vorranggebiete Natur und Landschaft (Agglomeration)

TOW.L-Schu.01

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Landschaft**

Unterkategorie

**Landschaftsschutzgebiet**

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

Gemeinden

### Weitere Beteiligte

Amsoldingen, Eriz, Fahrni, Heiligenschwendi, Hilterfingen, Horrenbach-Buchen, Oberlangenegg, Reutigen, Spiez, Steffisburg, Teuffenthal (BE), Thierachern, Thun, Uetendorf, Unterlangenegg, Wimmis, Zwieselberg

### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

Die bezeichneten Vorranggebiete Natur und Landschaft bezwecken die Erhaltung und Freihaltung von Gebieten mit besonderer Eigenart, Schönheit, kulturellem, ökologischem Wert oder Erholungswert.

#### Umsetzung:

1. Die Vorranggebiete Natur und Landschaft umfassen die folgenden Gebiete:

Mit Koordinationsstand Ausgangslage (übergeordnete Festlegung)

- BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler)
- Bundesinventare der Moorlandschaften, Auengebiete, Wasser- und Zugvogelreservate
- Smaragd-Gebiete (gesamteuropäisches Netzwerk für gefährdete Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensräume)
- Kantonale Naturschutzgebiete

Mit Koordinationsstand Festsetzung

1. Regionale Landschaftsschutzgebiete: Sie werden im regionalen Landschaftsrichtplan ERT festgesetzt und als Hinweis ins AP/RGSK übernommen (inkl. Darstellung in RGSK-Karte).
2. Die Gebiete sind bereits geschützt und die Schutzziele sind vorrangig. Es findet kein Ausbau der bestehenden touristischen Infrastruktur statt und es wird keine neue touristische Infrastruktur gebaut. Je nach Bestimmungen der Vorranggebiete haben bestehende Nutzungen teilweise Bestandegarantie. Alp- und Landwirtschaft ist meistens weiterhin möglich.
3. Die Vorranggebiete sind bei raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen.
4. Die betroffenen Gemeinden schützen die Vorranggebiete im Rahmen der Ortsplanung grundeigentümergebündlich.

### Teilmassnahmen des Pakets

### Massnahmen-Nr.

### Massnahmen-Titel

### RGSK-

### Umsetzungspriorität

TOW.L- Schu.01.01	verschiedene Gemeinden, LS14 Zulgraben	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.02	Steffisburg, LS15 Ortbüehl	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.03	verschiedene Gemeinden, LS16 Cholerschlucht	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.04	Thun, LS17 Haslimoos	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.05	verschiedene Gemeinden, LS18 Glütschbach	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.06	verschiedene Gemeinden, LS19 Walenbach	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.07	Uttigen, LS20 Glütschbach	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.08	Spiez, LS21 Rebberge	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.09	verschiedene Gemeinden, LS22 Kander	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.10	verschiedene Gemeinden, LS23 Schachenwald	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.11	Spiez, LS24 Ghei (Einigen)	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.12	Oberhofen, LS41 Balmbruch	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.01.13	Oberhofen, LS42 Rebberg	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt E\_08
- Landschaftsrichtplan ERT 2019

# Massnahmenpaket Landschaft

## Vorranggebiete Natur und Landschaft (ländlicher Raum)

TOW.L-  
Schu/Scho.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
.....

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinden	AGR, LANAT, Region

### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

**Zielsetzung:**  
Die bezeichneten Vorranggebiete Natur und Landschaft bezwecken die Erhaltung und Freihaltung von gebieten mit besonderer Eigenart, Schönheit, kulturellem, ökologischem Wert oder Erholungswert.

**Umsetzung:**  
1. Die Vorranggebiete Natur und Landschaft umfassen die folgenden Gebiete:  
Mit Koordinationsstand Ausgangslage (übergeordnete Festlegung):  
- BLN-Gebiete (Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler)  
- Bundesinventare der Moorlandschaften, Auengebiete, Wasser- und Zugvogelreservate  
- Smaragd-Gebiete (gesamteuropäisches Netzwerk für gefährdete Tier- und Pflanzenarten sowie Lebensräume)  
- Kantonale Naturschutzgebiete  
Mit Koordinationsstand Festsetzung:  
- Regionale Landschaftsschutzgebiete (ERT, KA, OSSA) sowie nutzungsempfindliche Gebiete und Landschaftsschongebiete (KA, OSSA): Sie werden in den regionalen Landschaftsrichtplänen festgesetzt und als Hinweis ins RGSK übernommen (inkl. Darstellung in RGSK-Karte).  
2. Die Gebiete sind bereits geschützt und die Schutzziele sind vorrangig. Es findet kein Ausbau der bestehenden touristischen Infrastruktur statt und es wird keine neue touristische Infrastruktur gebaut. Je nach Bestimmungen der Vorranggebiete haben bestehende Nutzungen teilweise Bestandesgarantie. Alp- und Landwirtschaft ist meistens weiterhin möglich.  
3. Die Vorranggebiete sind bei raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen.  
4. Die betroffenen Gemeinden schützen die Vorranggebiete im Rahmen der Ortsplanung grundeigentümerverbindlich.

### Teilmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK- Umsetzungspriorität
TOW.L- Scho.02.01	verschiedene Gemeinden, Landschaftsschongebiete Kandertal (KA)	Daueraufgabe
TOW.L- Scho.02.02	verschiedene Gemeidnen, Landschaftsschongebiete Obersimmental- Saanenland (OSSA)	Daueraufgabe

TOW.L- Scho.02.03	verschiedene Gemeinden, Nutzungsempfindliche Gebiete Kandertal (KA)	Daueraufgabe
TOW.L- Scho.02.04	verschiedene Gemeinden, Nutzungsempfindliche Gebiete Obersimmental-Saalenland (OSSA)	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.02.01	verschiedene Gemeinden, Regionale Landschaftsschutzgebiete Entwicklungsraum Thun (ERT)	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.02.02	verschiedene Gemeinden, Regionale Landschaftsschutzgebiete Kandertal (KA)	Daueraufgabe
TOW.L- Schu.02.03	verschiedene Gemeinden, Regionale Landschaftsschutzgebiete Obersimmental- Saalenland (OSSA)	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

Bezug zu weiteren Massnahmen:

- Die Vorranggebiete Landschaft überlagern sich teilweise mit dem Seeufergebiet gemäss Massnahmenblatt TOW.L-Ü.01 sowie den Flussufern gemäss Massnahmenblatt TOW.L-Ü.02.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt E\_08  
- Landschaftsrichtplan ERT 2019  
- Landschaftsrichtpläne Kandertal und Obersimmental-Saalenland, 2018

# Einzelmassnahme Landschaft

## Wichtige Siedlungstrenngürtel (ERT inkl. Agglomeration)

TOW.L-Tg.01

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Landschaft**

Unterkategorie

**Siedlungstrenngürtel**

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	Gemeinden	

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	nein

Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten  
(Verkehr + Siedlung)

### **Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)**

#### Zielsetzung:

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

#### Umsetzung:

1. In der RGSK-Richtplankarte sind die wichtigen Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung festgelegt (Schritt erfolgt). Sie sind für die Ortsplanungen der Gemeinden verbindlich.
2. Die bezeichneten Siedlungsbegrenzungslinien stellen Grenzen für das Siedlungswachstum dar. Auf Einzonungen ausserhalb der bezeichneten Begrenzungslinien, bzw. in den bezeichneten Trenngürteln ist zu verzichten.
  - 2a. Bei Siedlungsbegrenzungslinien mit Interessenabwägung besteht ein Handlungsspielraum auf kommunaler Ebene für Einzonungen im Mass von einzelnen Bauplätzen für die qualitative Aufwertung und Ausgestaltung des Siedlungsrandes.
  - 2b. Bei Siedlungsbegrenzungslinien ohne Interessenabwägung besteht kein Spielraum und der bestehende Siedlungsrand ist in seiner Lage und seinem Verlauf zu erhalten.
  - 2c. Siedlungstrenngürtel definieren eine unscharfe Trennung zweier Siedlungsgebiete mit dem Ziel, deren Zusammenwachsen zu verhindern und die Vernetzung wichtiger Natur- und Landschaftsräume sicherzustellen.
3. Der Gestaltung der Übergänge vom Siedlungsgebiet in die freie Landschaft ist besondere Beachtung zu schenken. Bei markanten Einzelbauten wird Zurückhaltung geübt.
4. Allfällige neue Verkehrsinfrastrukturen in den bezeichneten Siedlungstrenngürteln müssen landschaftsverträglich gestaltet werden.
5. Der Ablesbarkeit der Ortschaften sowie der Vernetzung der Landschaftsräume wird

hohe Bedeutung beigemessen.

Flächenbeanspruchung FFF  
(ha)

Bezug zu weiteren  
Massnahmen -

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres** - Regionaler Landschaftsrichtplan ERT, 2019

# Einzelmassnahme Landschaft

## Wichtige Siedlungstrenngürtel (OS-SA, KA)

TOW.L-Tg.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja       Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Siedlungstrenngürtel**

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinden

### Koordination

### Koordinationsstand

Regionaler Richtplan RGSK

Kantonale Richtplanrelevanz

### Koordinationsstand

kantonaler Richtplan

Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten  
(Verkehr + Siedlung)

### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

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

#### Umsetzung:

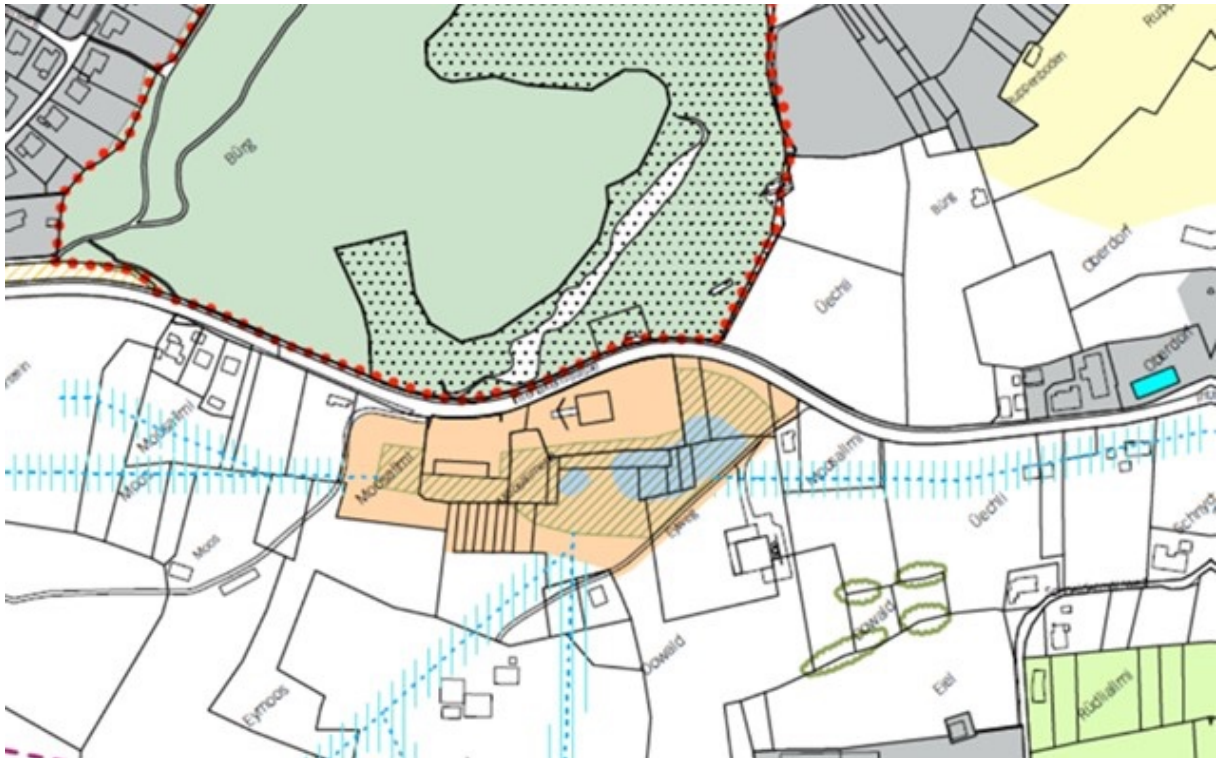
1. In der RGSK-Richtplankarte sind die wichtigen Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung festgelegt (Schritt erfolgt). Sie sind für die Ortsplanungen der Gemeinden verbindlich.
2. Die bezeichneten Siedlungsbegrenzungslinien stellen Grenzen für das Siedlungswachstum dar. Auf Einzonungen ausserhalb der bezeichneten Begrenzungslinien, bzw. in den bezeichneten Trenngürteln ist zu verzichten.
  - 2a. Bei Siedlungsbegrenzungslinien mit Interessenabwägung besteht ein Handlungsspielraum auf kommunaler Ebene für Einzonungen im Mass von einzelnen Bauplätzen für die qualitative Aufwertung und Ausgestaltung des Siedlungsrandes.
  - 2b. Bei Siedlungsbegrenzungslinien ohne Interessenabwägung besteht kein Spielraum und der bestehende Siedlungsrand ist in seiner Lage und seinem Verlauf zu erhalten.
  - 2c. Siedlungstrenngürtel definieren eine unscharfe Trennung zweier Siedlungsgebiete mit dem Ziel, deren Zusammenwachsen zu verhindern und die Vernetzung wichtiger Natur- und Landschaftsräume sicherzustellen.
3. Der Gestaltung der Übergänge vom Siedlungsgebiet in die freie Landschaft ist besondere Beachtung zu schenken. Bei markanten Einzelbauten wird Zurückhaltung geübt.
4. Allfällige neue Verkehrsinfrastrukturen in den bezeichneten Siedlungstrenngürteln müssen landschaftsverträglich gestaltet werden.
5. Der Ablesbarkeit der Ortschaften sowie der Vernetzung der Landschaftsräume wird hohe Bedeutung beigemessen.

Flächenbeanspruchung FFF  
(ha)

Bezug zu weiteren  
Massnahmen

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**





**Beschreibung  
(Zielsetzung und  
Umsetzung)**

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.

**Umsetzung:**

1. Prüfung der Aufnahme im regionalen Landschaftsrichtplan ERT im Rahmen der nächsten Teilrevision.
2. Antrag übergeordnete Unterschutzstellung auf Kantons- oder Bundesstufe. Antrag gestellt an den Kanton am 21.09.2023. Das Unterschutzstellungsverfahren läuft unter der Federführung des Kantons seit dem 25.09.2023.
3. Umsiedlung der ansässigen Gewerbebetriebe.
4. Vernässungsversuch und Einwässerung des Gebiets.

Federführung seit 25.09.2023 beim Kanton, vorher bei der Gemeinde

Flächenbeanspruchung FFF  
(ha)

Bezug zu weiteren  
Massnahmen

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

Einzelmassnahme Landschaft

## Regionale Naturpärke und UNESCO-Welterbe SAJA

TOW.L-Ü.04

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**



**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Region

Kanton, Naturpark Gantrisch

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten  
(Verkehr + Siedlung)



**Beschreibung  
(Zielsetzung und  
Umsetzung)**

Die Perimeter der regionalen Naturpärke Diemtigtal und Gantrisch und des UNESCO-Welterbe SAJA (Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch) sind im RGSK als Festsetzung aufgenommen und werden in der RGSK Karte dargestellt. Die Gemeinden berücksichtigen die Zielsetzungen der Pärke in ihren Ortsplanungen. Es befinden sich diverse Landschaftsschutzgebiete sowie auch vereinzelt regionale Arbeitsschwerpunkte bzw. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten ländlicher Raum im Perimeter der Naturpärke. Im Perimeter des Naturparks Diemtigtal befindet sich das Intensiverholungsgebiet Wiriehorn.

Ziele der Pärke:

**Regionaler Naturpark Diemtigtal**

Die strategischen Leitziele des Regionalen Naturparks Diemtigtal orientieren sich an Art. 23g NHG und an Art. 15, 20 und 21 PÄV. Der Regionale Naturpark Diemtigtal bezweckt insbesondere,

- die Qualität von Natur und Landschaft zu erhalten und aufzuwerten und
- die nachhaltig betriebene Wirtschaft zu stärken und die Vermarktung der im Park erzeugten Waren und Dienstleistungen zu fördern.

Der überregionale Richtplan Regionaler Naturpark Diemtigtal (2014) bildet zusammen mit der Charta (2011) die Grundlage für die nachhaltige Entwicklung des Parks. Mit dem Richtplan wird der regionale Naturpark Diemtigtal räumlich gesichert und raumwirksame Tätigkeiten werden aufeinander abgestimmt und behördenverbindlich festgelegt. Dadurch sollen die vorhandenen ökologischen und sozioökonomischen Werte erhalten und entwickelt werden.

Der Regionale Naturpark Diemtigtal zeichnet sich aus als

- Erhaltungs- und Entwicklungsgebiet für Tier- und Pflanzenwelt sowie Natur- und Kulturlandschaften,
- bedeutendes Ausflugsziel für inländische und ausländische Gäste im Berner Oberland,
- Wirtschaftsstandort für die in der Region ansässigen Gewerbe- und

Dienstleistungsbetriebe,  
- qualitativ hochwertiger Lebensraum für die Wohnbevölkerung.

#### Regionaler Naturpark Gantrisch

Der Naturpark Gantrisch liegt nur teilweise im RGSK Perimeter TOW (Gemeinden im Wirkungssperimeter: Burgistein, Forst-Längenbühl, Gurzelen, Wattenwil).

Der Regionale Naturpark Gantrisch ist ein Förder- und Koordinationsinstrument zur nachhaltigen Regionalentwicklung, basierend auf den drei Dimensionen Wirtschaft, Ökologie und Gesellschaft. Träger des Projektes ist der Förderverein Gantrisch (FRG).

#### Ziel ist:

- Erhaltung, Aufwertung und gegebenenfalls Weiterentwicklung der Natur-, Landschafts- und Kulturwerte,
- Stärkung und Förderung der nachhaltig betriebenen Wirtschaft (und insbesondere des naturnahen Tourismus)
- Förderung der Vermarktung ihrer Waren und Dienstleistungen,
- Förderung der regionalen Identität sowie Förderung der innerregionalen Sektor übergreifenden und der überregionalen Zusammenarbeit und Vernetzung,
- Sensibilisierung, Umweltbildung und Forschung sowie
- Koordination der Parkziele mit den Zielen der Regionalentwicklung resp. räumliche Sicherung

#### UNESCO-Welterbe SAJA Charta vom 1. März 2005

Der Perimeter des UNESCO Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch (SAJA) liegt nur teilweise im RGSK Perimeter TOW (betroffene Gemeinden: Kandersteg und Reichenbach).

Die Trägerschaft (Stiftung UNESCO-Welterbe Swiss Alps Jungfrau-Aletsch) bezweckt die Förderung und Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklung unter dem Label des UNESCO-Welterbes im Sinne der Charta vom Konkordiatplatz (2011) und dem darauf aufgebauten Leitbild. Die Charta fordert eine wirtschaftliche, gesellschaftliche und ökologisch nachhaltige Entwicklung der Welterbe-Region und wurde von allen Standortgemeinden unterzeichnet. Das Gebiet soll in seiner gesamten Vielfalt für heutige und für die kommenden Generationen erhalten werden.

Flächenbeanspruchung FFF  
(ha)

Bezug zu weiteren  
Massnahmen

- Es befinden sich diverse Landschaftsschutzgebiete gemäss TOW.L-Schu.01 sowie auch vereinzelt Regionale Arbeitsschwerpunkte (TOW.S-SA.02) bzw. Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten ländlicher Raum (TOW.S-VA.02) im Perimeter der Naturpärke.
- Im Perimeter des Naturparks Diemtigtal befindet sich das Intensiverholungsgebiet Wiriehorn (TOW.T-Ü.01.03).

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Dokumente, Grundlagen
- Parkverträge der 2 Naturpärke
  - Vertrag UNESCO-Welterbe SAJA
  - Überregionaler Richtplan Regionaler Naturpark Diemtigtal, ERT und OS-SA, Mai 2014

Einzelmassnahme Landschaft

# Konzeptionelle Massnahme: Freiraumkonzept Agglomeration Thun

TOW.L-Ü.05

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**



**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Region

Heimberg, Hilterfingen, Oberhofen am  
Thunersee, Spiez, Steffisburg, Thun,  
Uetendorf

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten  
(Verkehr + Siedlung)

**Beschreibung  
(Zielsetzung und  
Umsetzung)**

Die Agglomeration Thun ist stark durchgrünt und verfügt über eine Vielzahl von attraktiven Naherholungsgebieten und Freiräumen. Sie tragen wesentlich zu einer hohen Standortqualität bei.

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. Die Gemeinden sind in die Erarbeitung miteinzubeziehen.

Flächenbeanspruchung FFF  
(ha)

Bezug zu weiteren  
Massnahmen

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

# Massnahmenpaket Landschaft

## Freiräume und Pärke (AP 5)

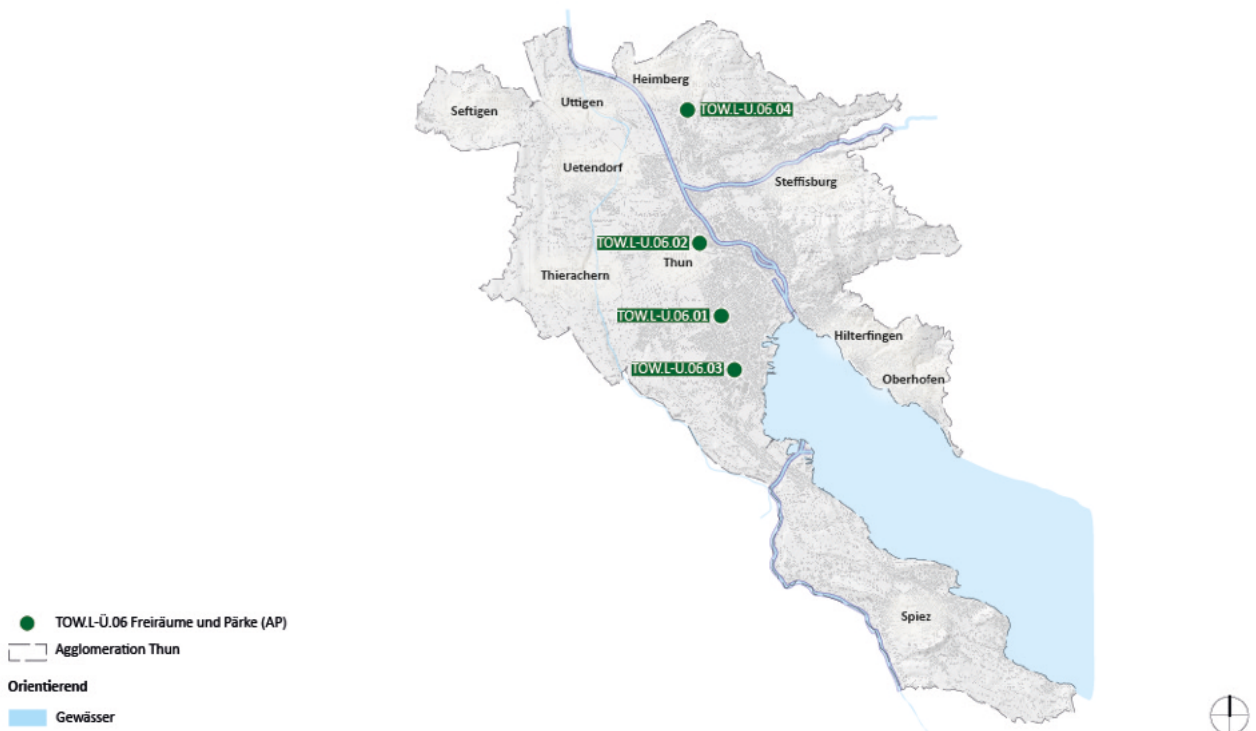
### TOW.L-Ü.06

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**



**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinden

AGR, Archäologischer Dienst

**Beschreibung  
 (Zielsetzung und  
 Umsetzung)**

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. Die folgenden Zielsetzungen sind zu beachten:

- Es sind Freiräume bzw. Pärke mit verbindender Qualität – räumlich wie sozial – zu schaffen.
- Bei Entwicklung von grösseren Arealen sind solche Freiräume bzw. Pärke zu schaffen.

- Die Zugänglichkeit der Freiräume ist zu sichern bzw. zu schaffen.
- Die äusseren Rahmenbedingungen sind in die Gestaltung miteinzubinden.
- Die verschiedenen Nutzungsansprüche sind zu koordinieren.
- Die Gestaltung von Naherholungsgebieten ist mittels geeigneter Instrumente bzw. qualitätssichernden Verfahren zu steuern.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.L-Ü.06.01	Thun, Park Siegenthalergut	1 (2025-2031)
TOW.L-Ü.06.02	Thun, Park B5 ESP Thun Nord	2 (2032-2035)
TOW.L-Ü.06.03	Thun, Park Bläuerstrasse	2 (2032-2035)
TOW.L-Ü.06.04	Heimberg, Louelipark	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

Bezug zu weiteren Massnahmen:

- TOW.S-UV.01 Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete
- TOW.S-SW.01 Regionale Wohnschwerpunkte
- TOW.S-VW.01 Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen
- TOW.L-Ü.05 Freiraumkonzept Agglomeration Thun

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

Teilmassnahme Landschaft  
**Thun, Park Siegenthalergut**

TOW.L-Ü.06.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Masterplan	Gemeinde
2028	Realisierung Park / QZ	Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung Siegenthalergut (vgl. Massnahme TOW.S-VW.01.08) soll ein Freiraumsystem etabliert und mit einem öffentlichen Park der Grundstein für die nachfolgende bauliche Entwicklung auf dem Areal gelegt werden. Damit wird der zunehmenden Bedeutung des Siedlungsrandes im Zuge der inneren baulichen Verdichtung der Stadt Thun und den damit einhergehenden innerstädtischen Freiraumverlusten und steigenden Bevölkerungszahlen Rechnung getragen.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>		<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	nein	

---

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Landschaft

## Thun, Park B5 ESP Thun Nord

TOW.L-Ü.06.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Realisierung Baufeld B5	Private
2032	Realisierung Park B5	Gemeinde

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Im ESP Thun Nord wird angrenzend an das Baufeld B5 (vgl. Massnahme TOW.S-UV.01.08) ein Bandpark realisiert, der später bis zum Aareraum verlängert werden und eine durchgehende Grünraumverbindung von der Allmend bis zur Aare herstellen soll.

### Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Teilmassnahme Landschaft  
**Thun, Park Bläuerstrasse**

TOW.L-Ü.06.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**



**Vorgesehene  
 Planungs- und  
 Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2028	Zwischennutzung Park	Gemeinde
2032	Realisierung definitives Parkprojekt	Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Archäologischer Dienst

**Massnahmenbeschrieb /  
 Stand der Planung**

Im Rahmen der Entwicklung des Wohnschwerpunkts Bläuerstrasse (vgl. Massnahme TOW.S-SW.01.02) wird ein öffentlicher Park realisiert. Die Realisierung erfolgt etappiert in Abhängigkeit mit der Siedlungsentwicklung. In einer ersten Phase ist eine Zwischennutzung für den Freiraum angedacht.

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan

---

Festsetzung	nein
-------------	------

---

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Landschaft

## Heimberg, Louelipark

### TOW.L-Ü.06.04

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2028	Baustart	

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	AGR, Archäologischer Dienst

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Auf dem ehemaligen Rigips Areal nahe des Bahnhofes Heimberg entwickelt die Bernische Pensionskasse und die Frutiger AG ein Mischquartier. Der Louelipark soll ein neues, lebendiges Quartier im Herzen von Heimberg werden. Die naturnah gestaltete Parkanlage wird auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. Aufgrund der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr profitieren die Aussenanlagen von der angestrebten autoarmen Siedlung.

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

- Das Gebiet tangiert ein Gebiet mit geringer und teilweise mittlerer Gefährdung (Gefährdung gemäss Gefahrenkarte)
- Gewässerraum Loueligrabe

# Massnahmenpaket Landschaft

## See- und Flusssufer (AP)

### TOW.L-Ü.07

RGSK-Umsetzungspriorität

### Daueraufgabe

Teil des Agglomerationsprogramms

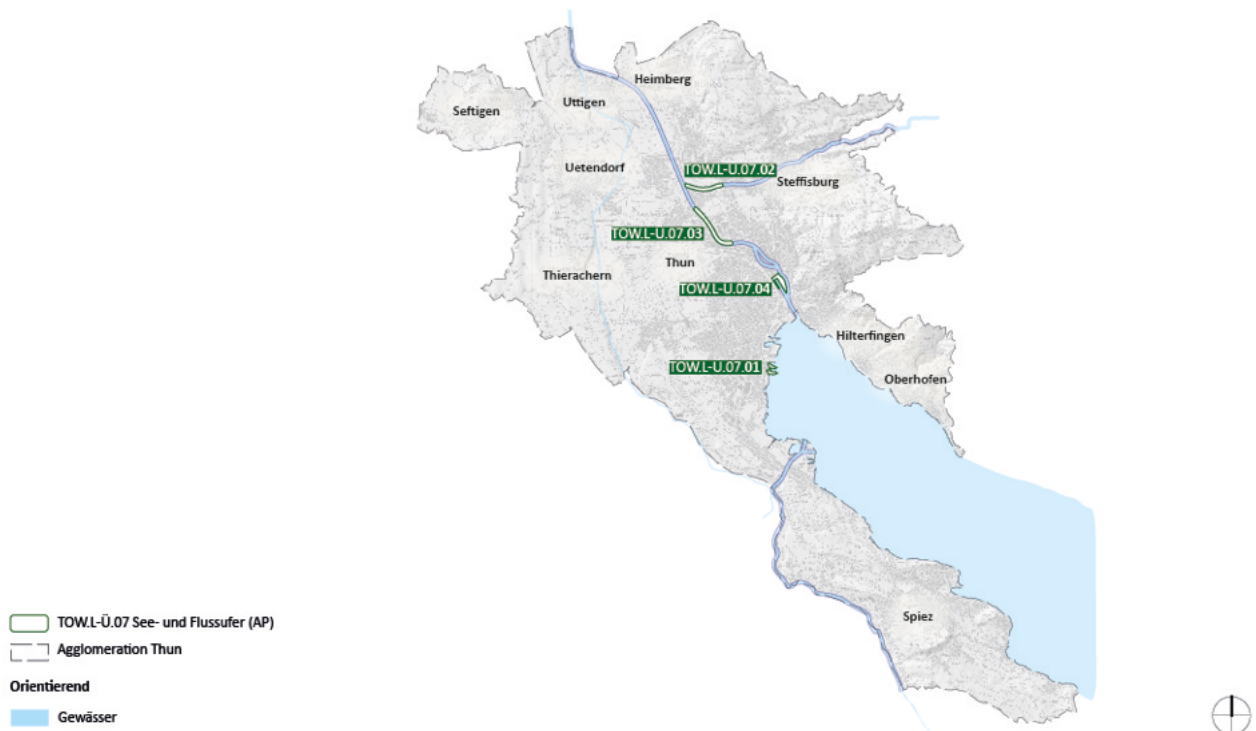
5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie

**Landschaft**

Unterkategorie

**Übriger Inhalt Landschaft**



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinden

AGR, ALN, Archäologischer Dienst, AWN, BLS AG, Steffisburg, TBA-OIK

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

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. Dabei werden folgende Zielsetzungen berücksichtigt:

- Die Nutzung und Aufwertung der Seeufer, Bach- und Flussläufe wird als gemeinschaftlich anzugehende Aufgabe anerkannt und über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmt.
- Dabei werden die Bestimmungen aus den übergeordneten Instrumenten von Bund und Kanton sowie der regionale Landschaftsrichtplan und aus dem Konzept «Naherholung am Wasser» (Massnahme AP4) berücksichtigt.
- Die ökologischen Funktionen der Gewässer (Lebensraum, Biodiversität, Vernetzung)

werden sichergestellt und wo nötig verbessert und mit dem Hochwasserschutz und der Naherholung abgestimmt.

- Die Gewässer werden wo möglich und mit den Schutzinteressen vereinbar der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Die Besucherlenkung und Signalisation wird optimiert.

- Die auf die Naherholung ausgerichteten Uferabschnitte werden in das Fuss- und Veloverkehrsnetz eingebunden und die ÖV-Erschliessung wird sichergestellt.

- Die Zugänge für den MIV werden an geeigneten Orten mittels Sammelparkierungen konzentriert und mit der Besucherlenkung abgestimmt.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.L-Ü.07.01	Thun, Pfaffenbühl	2 (2032-2035)
TOW.L-Ü.07.02	Heimberg/Steffisburg, Aareufer Zulgmündung und Längsvernetzung Zulg	1 (2025-2031)
TOW.L-Ü.07.03	Thun, Aareufer Thun Nord	2 (2032-2035)
TOW.L-Ü.07.04	Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aareufer Kleist-Inseli	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

TOW.L-Ü.05 Freiraumkonzept Agglomeration Thun

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

# Teilmassnahme Landschaft

## Thun, Pfaffenbühl

TOW.L-Ü.07.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Siedlungsprägender Grünraum**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2032	Bereinigung der Uferschutzplanung	Gemeinde

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	AGR, TBA-OIK, Archäologischer Dienst

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Aufwertung des Uferbereichs in Abstimmung mit dem nördlich angrenzenden Lachenareal sowie den Schutzinteressen der südlich gelegenen Seeallmend und der umliegenden Siedlungsgebiete. Klärung der Bootsanlegeplätze.

### Koordination

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein	

### Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten

TOW.L-Ü.07.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

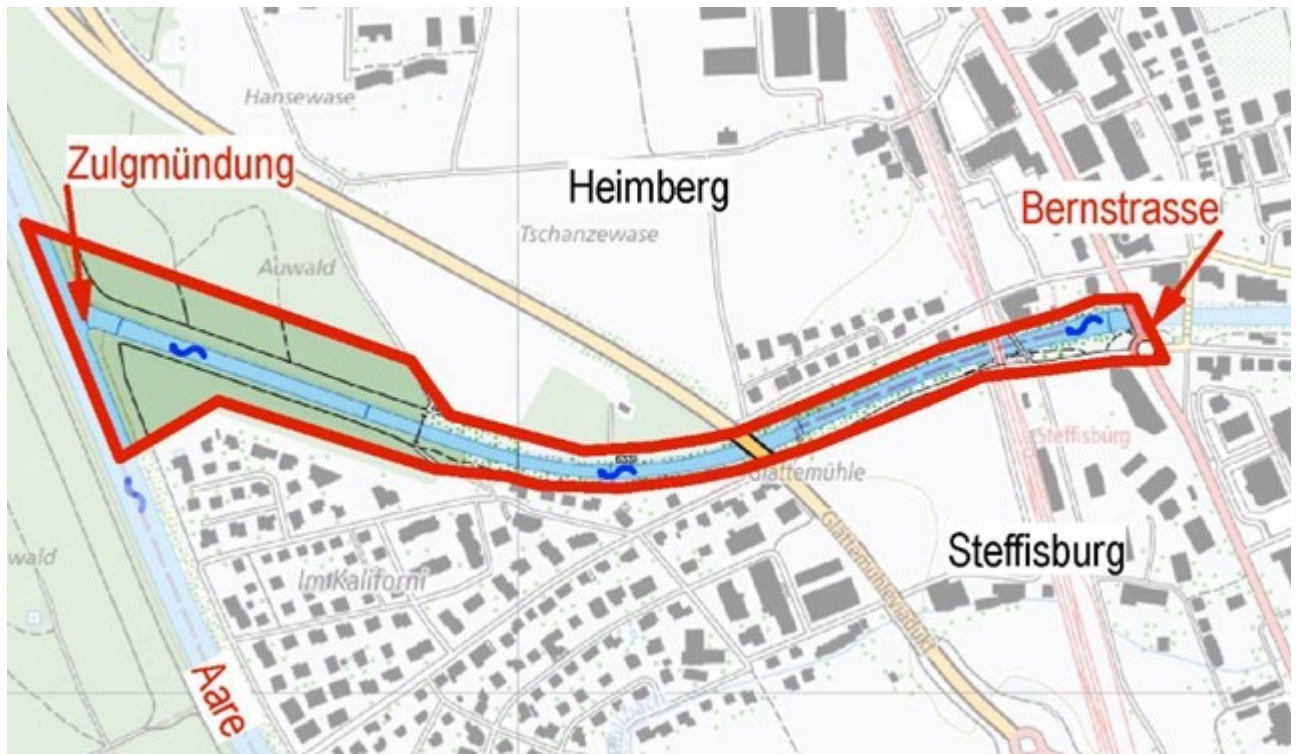
Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**

Teilmassnahme Landschaft

## Heimberg/Steffisburg, Aareufer Zulgmündung und Längsvernetzung Zulg



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2027	Projektaufgabe	Gemeinde
2026	Projekt- und Kreditgenehmigung	Gemeinde
2028	Frühester Umsetzungsbeginn	Gemeinde

### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

Gemeinden

#### Weitere Beteiligte

AGR, TBA-OIK, BAFU

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Im Rahmen des WBP Hochwasserschutz und Längsvernetzung Zulg wird die Zulg von der Mündung in die Aare (Gemeinde Heimberg) bis zur Brücke Bernstrasse (Gemeinde Steffisburg) längsvernetzt, ökologisch aufgewertet und hochwassersicher ausgebaut. Der Mündungsbereich der Zulg wird aufgeweitet, die Gewässerbreite wird sich bei der Mündung um ca. das dreifache Vergrössern. Um die Längsvernetzung zu ermöglichen, muss die Zulg-Mündung abgesenkt und deswegen wiederum der Hauptkanal zur ARA

Thunersee mittels Düker-Bauwerk im Bereich der Zulgquerung tiefergelegt werden. Damit das Gefälle zwischen der Mündung und der Brücke Bernstrasse überwunden werden kann, ist zwischen der Brücke Bernstrasse und dem heutigen Kalisteg der Einbau von drei Traversensystemen vorgesehen. Aufgrund der Gerinneverbreiterung und der Sohlenabsenkung wird der bestehende Kalisteg zurückgebaut und durch eine neue Fussgängerbrücke ersetzt. Der Fussgängersteg wird aus baulichen Gründen rund 10 m nach oberstrom versetzt. Sowohl nördlich als auch südlich der Zulg werden die bestehenden Fusswege entlang dem neuen Gewässerverlauf wieder hergestellt. Nach der Abschreibung des Projekts «aarewasser» durch den Kanton im Jahr 2016 und Aufteilung des Gesamtprojekts in Einzelprojekte ging die Verantwortung für den Hochwasserschutz und die Längsvernetzung an der Zulg an die Gemeinden Heimberg und Steffisburg über.

An den Hauptzielen, welche für das Projekt «aarewasser» definiert wurden, soll auch beim WBP Hochwasserschutz und Längsvernetzung Zulg festgehalten werden:

- Längsvernetzung für aquatische Organismen schaffen
- Hochwasserschutz
- Sicherung der Trinkwasserreserven
- Attraktives Naherholungsgebiet erhalten

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein	

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Landschaft

## Thun, Aareufer Thun Nord

TOW.L-Ü.07.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Siedlungsprägender Grünraum**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2032	Anpassung des Uferschutzplans	Gemeinde
2032	Umsetzung	Gemeinde

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	AGR, TBA-OIK, ALN, AWN

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Zusammen mit der Arealentwicklung im ESP Thun Nord wird das Aareufer mit dem Uferweg aufgewertet. Eine erste grobe Entwicklungsvorstellung wurde im Rahmen des Workshopverfahrens zur S-Bahn-Haltestelle Thun Nord erarbeitet. Darauf werden die weiteren Planungen bis zur Anpassung des Uferschutzplans aufgebaut.

### Koordination

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	

---

Zwischenergebnis	nein
------------------	------

---

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Abhängigkeiten VBS/RUAG (Verfügbarkeiten)  
Abhängigkeit Zeitpunkt Realisierung S-Bahn-Haltestelle Thun Nord

Teilmassnahme Landschaft

# Thun, Ufer Schifffahrtskanal / Aareufer Kleist-Inseli

TOW.L-Ü.07.04

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Siedlungsprägender Grünraum**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

2027

Freiraumkonzept Uferraum

Gemeinde

2032

Realisierung Seestrasse-Rosenau-Scherzligen (etappiert)

Kanton

2033

Aufhebung Kiesverlad Scherzligen

Gemeinde

2033

Realisierung Seestrasse und Neugestaltung Uferraum (etappiert)

Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

AGR, TBA-OIK, BLS AG, Archäologischer Dienst, ALN

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung** Einhergehend mit der Entwicklung des ESP Bahnhof Thun werden die Uferbereiche von Schifffahrtskanal und Aare entlang der Seestrasse und rund um das Kleist-Inseli neugestaltet und aufgewertet.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>		<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Zwischenergebnis	nein	

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten** Teilweise Abhängigkeit zu Verlagerung Kiesumlade-Standort Schiff-Bahn Scherzligen

# Massnahmenpaket Landschaft

## Siedlungsnaher Erholungsgebiete (AP)

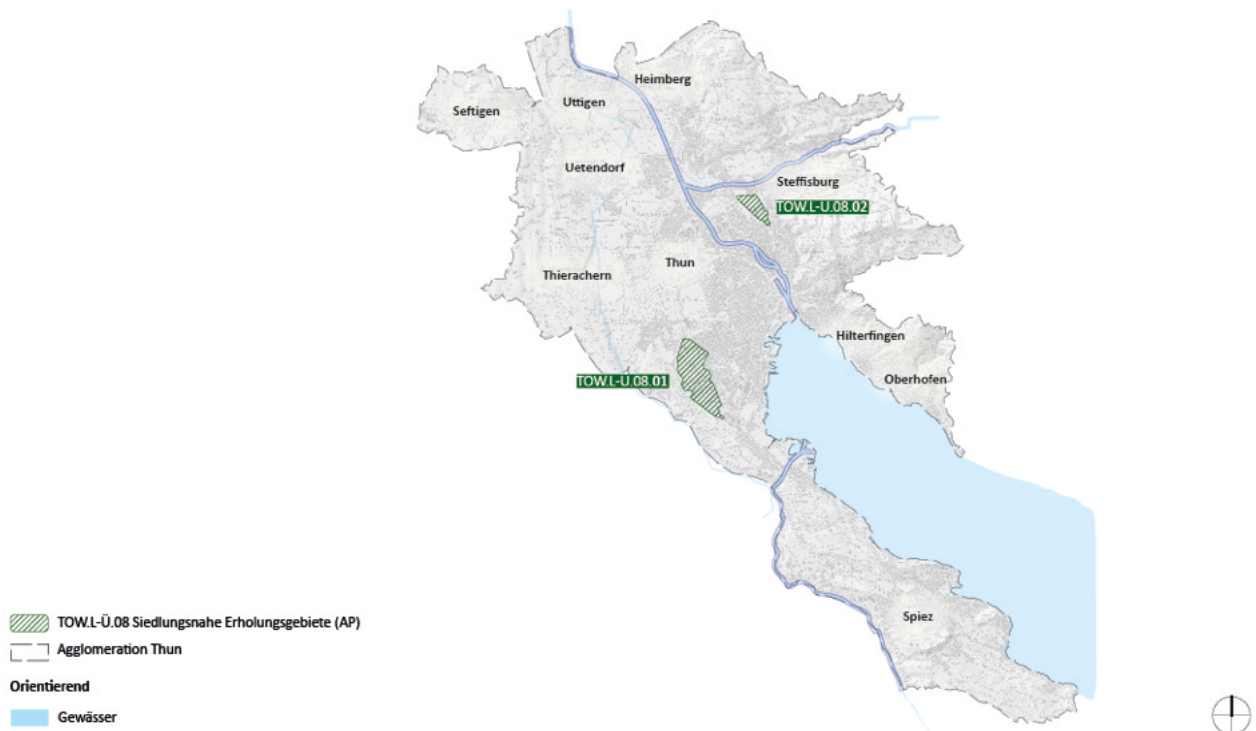
TOW.L-Ü.08

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**



### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinden

Archäologischer Dienst, Grundeigentümer

### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

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.

Dabei sind folgende Zielsetzungen zu beachten:

- Die bedeutenden Erholungsräume am Siedlungsrand sollen aufgewertet und der

Bevölkerung in geeigneter Art und Weise zugänglich gemacht werden (z.B. durch eine Durchwegung).

- Die unterschiedlichen Nutzungsansprüche sind in den betroffenen Räumen zu klären und aufeinander abzustimmen. Eine Nutzungsüberlagerung zwischen Naherholung und Landwirtschaft wird explizit angestrebt.

- Die Erholungssuchenden sollen so gelenkt werden, dass die Landwirtschaft und die Naturwerte nicht beeinträchtigt werden. Wo erforderlich, erfolgt die Lenkung gemeindeübergreifend.

- Die Naherholungsgebiete werden untereinander sowie mit den Freiräumen innerhalb des Siedlungsgebiets vernetzt und in die Fuss- und Veloverkehrsnetze eingebunden.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.L-Ü.08.01	Thun, Buchholz-Pfandern	2 (2032-2035)
TOW.L-Ü.08.02	Steffisburg, Landschaftspark «Au»	3 (nach 2035)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

Bezug zu weiteren Massnahmen:  
- TOW.L-Ü.05 Freiraumkonzept Agglomeration Thun

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

# Teilmassnahme Landschaft

## Thun, Buchholz-Pfandern

TOW.L-Ü.08.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2032	Umsetzung	Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Grundeigentümer, Archäologischer Dienst

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Das Gebiet Pfandern-Buchholz ist ein prägendes Element aus dem Grüngürtel, den die Stadt umgibt. Im neuen Zonenplan wird die Geländekammer als Landschaftsentwicklungsgebiet ausgewiesen. Im Baureglement werden dafür folgende Ziele formuliert:

- die Aufwertung für die Landwirtschaft und den ökologischen Ausgleich sowie die Biodiversitätsförderung,
- die Aufwertung als Naherholungsgebiet, unter Abstimmung mit landwirtschaftlichen

Interessen,

- die Begrenzung oder Verlegung von störenden und nicht standortgebundenen Nutzungen, die längerfristige Freilegung der Geländekammer,
- die gute landschaftliche Einpassung und Gestaltung einer allfälligen Strasse (Lüsslispanne) in das Landschaftsentwicklungsgebiet,
- die Renaturierung des Buchholzbaches,
- die hohe Gewichtung ökologischer Aspekte in Zusammenhang mit dem geplanten Kiesabbau.

Zur ökologischen und landschaftlichen Aufwertung sowie zur Abstimmung der Bedürfnisse von Landwirtschaft und Naherholung soll für das Gebiet eine Masterplanung erarbeitet werden. Diese bildet die Grundlage für die Umsetzung der Ziele des Landschaftsentwicklungsgebiets.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonalen Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

## Teilmassnahme Landschaft

# Steffisburg, Landschaftspark «Au»

TOW.L-Ü.08.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
3 (nach 2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin  
2036

Planungs-/Finanzierungsschritt  
Umsetzung

Federführende Stelle

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle

Weitere Beteiligte

Gemeinde

Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Das Gebiet Glockenthal-Au ist eine grosse Landschaftskammer, die vollständig vom Siedlungsgebiet umschlossen ist. Im Zonenplan der Gemeinde Steffisburg wird die Gelände-kammer dem Landschaftsschutzgebiet Glockenthal zugeordnet. Gemäss dem Raumentwicklungskonzept zur abgeschlossenen Ortsplanungsrevision (in Kraft seit 2023) soll das aktuell vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Gebiet langfristig zu einem Landschaftspark weiterentwickelt werden. Kurz- bis mittelfristig sind im Zusammenhang mit der Realisierung der Fuss- und Veloverkehrsverbindung «Mitte» (TOW.LV-Ü.01.04) erste kleinere Teilumsetzungen denkbar.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

---

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

# Einzelmassnahme Landschaft

## Kleinstrukturen und Trittsteine

TOW.L-Ü.09

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Landschaft**

Unterkategorie  
**Übriger Inhalt Landschaft**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Berücksichtigung bei Freiraum- und Strassenprojekten	Gemeinden

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinden	

**Koordination**

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonalen Richtplan
Festsetzung	nein	

Koordinationsbedarf/  
 Abhängigkeiten  
 (Verkehr + Siedlung)

**Beschreibung  
(Zielsetzung und  
Umsetzung)**

Konzeptionelle Massnahme: Zu den Kleinstrukturen und Trittsteinen gehören punktuelle Grünrauminselfeln (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.

Dabei sind folgende Zielsetzungen zu beachten:

- Bei der Aufwertung von Strassenräumen und Platzgestaltungen in Ortskernen und Quartieren (BGK) sind die Themen Stadtklima und Schwammstadt mitzubedenken.
- Der Versiegelungsgrad im öffentlichen (Strassen-)Raum ist zu reduzieren und es sind, wo möglich, Baumpflanzungen zur Beschattung vorzunehmen.
- Kreiselflächen und Verkehrsinseln sind, wo möglich, zu begrünen.
- Entlang von Verbindungsachsen für den Fuss- und Veloverkehr sind, wo möglich, Grünstreifen und/oder Baumreihen vorzusehen.

Flächenbeanspruchung FFF -  
(ha)

Bezug zu weiteren  
Massnahmen

Bezug zu weiteren Massnahmen:  
- TOW.L-Ü.05 Freiraumkonzept Agglomeration Thun  
- TOW.L-Ü.06 Freiräume und Pärke  
- TOW.L-Ü.07 See- und Flussufer  
- TOW.L-Ü.08 Siedlungsnaher Erholungsgebiete

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

# Massnahmenpaket Tourismus

## Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (AP 5)

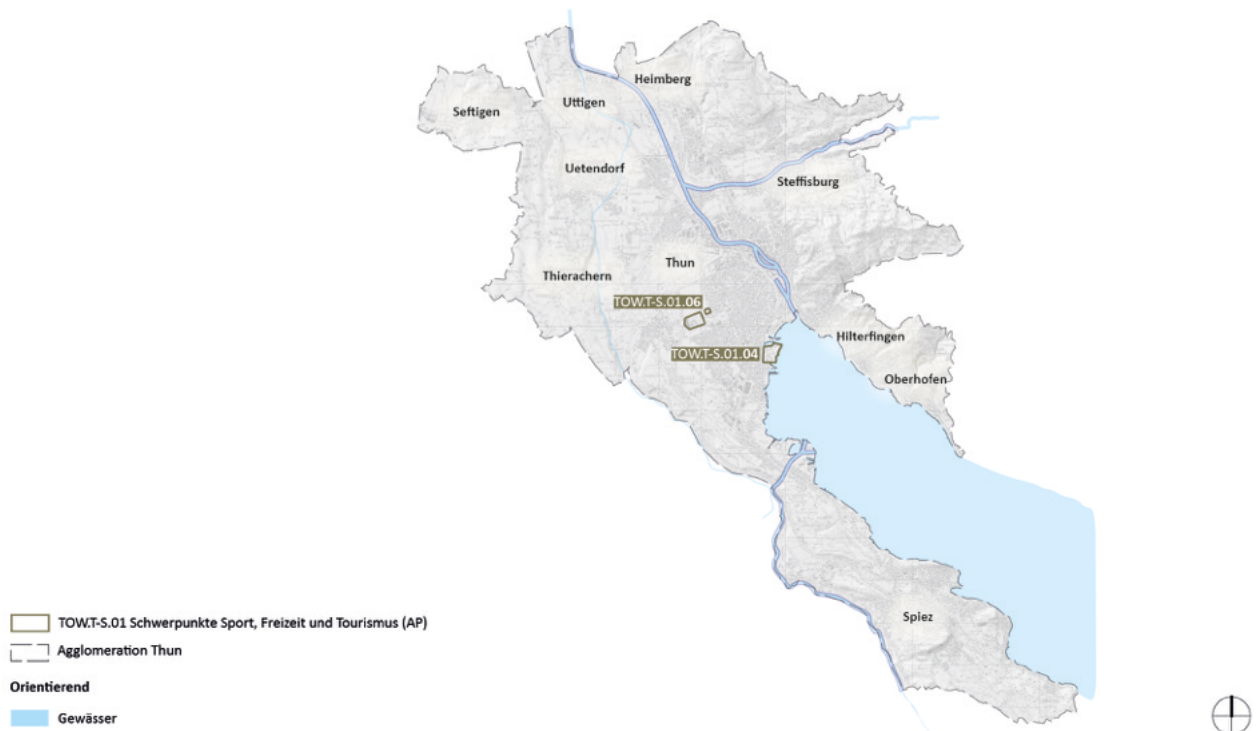
TOW.T-S.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
Tourismus/Freizeit/Erholung**



### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinden

AGR, Archäologischer Dienst,  
Grundeigentümer

### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Tourismus sollen in der Agglomeration an geeigneten Standorten, in Abstimmung mit der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung realisiert werden. Aufgrund der Grösse der Agglomeration Thun und eines künftigen Bevölkerungswachstums ist es elementar, genügend potenzielle Flächen für Freizeit, Erholung und Sport im Agglomerationsraum vorzusehen und diesen auch dementsprechend zu gestalten. Darunter zu verstehen sind Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Kultur wie Hallenbäder, Eisbahnen, Museen etc.

#### Umsetzung:

1. Als Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte.

2. Sie haben die Mindestgrösse von 1 ha, liegen in der Bauzone und lassen eine dichte Nutzung zu.

3. In der Standortausscheidung wurden das Potenzial, die regionale Bedeutung sowie raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.).

4. Mit Hilfe von Siedlungsschwerpunkten für Sport, Freizeit und Tourismus soll eine Positivplanung vorgenommen werden. Entwicklungen an anderen Standorten sollen dadurch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn die Standorteignung gegeben ist.

5. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus hin und gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.T-S.01.04	Thun, Lachen	2 (2032-2035)
TOW.T-S.01.06	Thun, Sport- und Freizeitcluster Thun Süd	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

Bezug zu weiteren Massnahmen:  
- Für die Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus gemäss Massnahmenblatt TOW.T-V.01 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt C\_23  
- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, Thun 2015  
- Diverse kommunale Konzepte

# Teilmassnahme Tourismus

## Thun, Lachen

TOW.T-S.01.04

RGSK-Umsetzungspriorität  
2 (2032-2035)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
Tourismus/Freizeit/Erholung**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Partizipative Gesamtplanung (Idee)	Gemeinde
2028	QS-Verfahren (Masterplan)	Gemeinde
2032	Zonenplanänderung (ZoeN, ZPP)	Gemeinde
2035	QS-Verfahren, UeO	Gemeinde
2037	Umgestaltung	Gemeinde

### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinde

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Aufwertung des ufernahen Freiraums für die intensive öffentliche Naherholung mit Fokus auf öffentlich zugängliche Erholungs-, Sport- und Freizeitnutzungen. Verlagerung einzelner nicht standortgebundener, nicht historisch verankerter

Sportnutzungen (bspw. Tennisclub) in den Sport- und Freizeitcluster Thun Süd.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>		<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Vororientierung	nein	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Entwicklung teilweise abhängig von (Teil)Verlagerung der heutigen Sportanlagen in Sportcluster (Weststrasse Nord)		

## Teilmassnahme Tourismus

# Thun, Sport- und Freizeitcluster Thun Süd

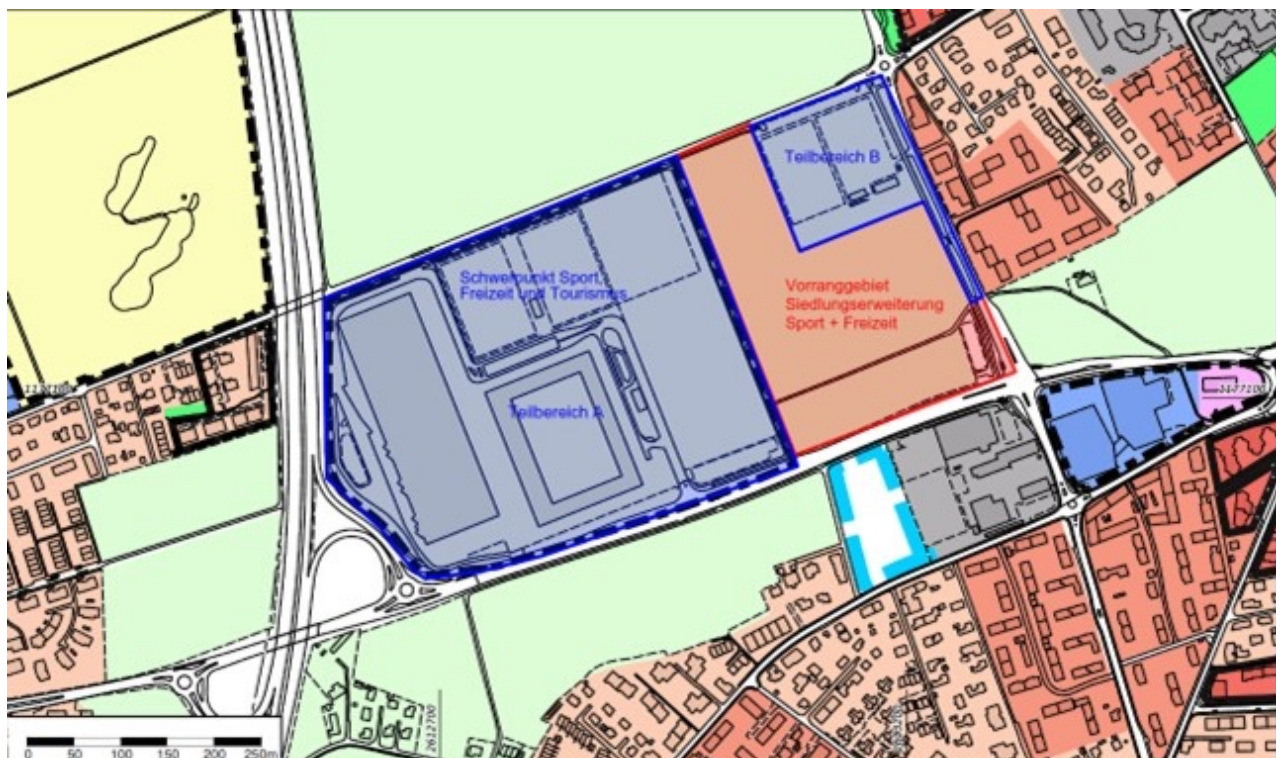
TOW.T-S.01.06

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
Tourismus/Freizeit/Erholung**



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Ab 2026 etappenweise Planung Bauprojekt / Realisierung	Private
2030	Umnutzung Teilbereich B im Rahmen der Gesamtnutzung Vorranggebiet Siedlungserweiterung	

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	AGR, Grundeigentümer, Archäologischer Dienst

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Der Sport- und Freizeitcluster in Thun Süd soll weiterentwickelt werden. Mit der Stockhorn-Arena und den zwei Rasenspielfeldern sind erste Bausteine gelegt. Innerhalb der bestehenden Zone mit Planungspflicht (ZPP AH, Teilbereich A) sowie

ZSF 103 (Teilbereich B) ist die Realisierung weiterer Sportanlagen möglich. 2022 gelangten Wacker Thun und der Verein Allmend 4 mit konkreten Projektideen – einer Ballsporthalle und einer Tennis-/Kletterhalle mit Aussentennisplätzen im unüberbauten Teil der ZPP AH – an die Stadt. Daraufhin startete die Stadt mit der Burgergemeinde Thun als Grundeigentümerin und den beiden Initianten die gemeinsame Planung. In einem qualitätssichernden Verfahren erarbeiteten die vier Parteien mit externen Fachleuten aus den Bereichen Architektur, Landschafts-, Verkehr- und Sportstättenplanung ein Richtprojekt. Dieses diente als Grundlage für die Teilüberbauungsordnung, welche die künftige Überbauung regeln und die Qualitäten sichern soll. Die Teil-UeO wurde dem Kanton zur Vorprüfung eingereicht. Im Teilbereich B ist – insbesondere im Hinblick auf die Womens' Euro 2025 - die Erneuerung eines Rasenspielfelds für den FC Rot-Schwarz geplant.

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	ja	
<b>Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten</b>	Prüfung Erweiterung Fahrtenkontingent des verkehrsintensiven Standorts Thun Süd Die UeO kann erst genehmigt werden, wenn die Erhöhung der Fahrtenzahl zum ViV-Standort Thun Süd im kantonalen Richtplan angepasst wurde (gem. Rücksprache mit Kanton 04.11.2024).		

# Massnahmenpaket Tourismus

## Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (RGSK 2025)

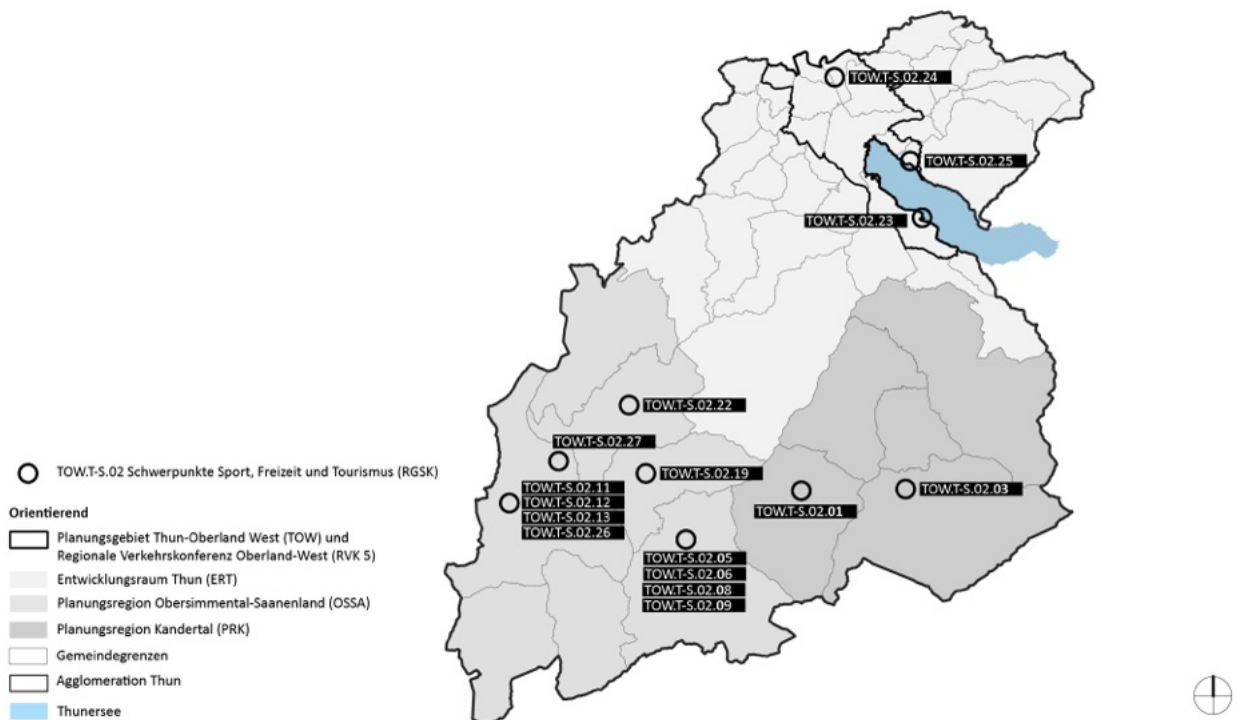
### TOW.T-S.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
Tourismus/Freizeit/Erholung**



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinden

AWN, Kanton, Region

#### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

**Zielsetzung:**  
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.  
In der Agglomeration sollen Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Tourismus an geeigneten Standorten, in Abstimmung mit der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung realisiert werden. Aufgrund der Grösse der Agglomeration Thun und eines künftigen Bevölkerungswachstums ist es elementar, genügend potenzielle Flächen für Freizeit, Erholung und Sport im Agglomerationsraum vorzusehen und diesen auch dementsprechend zu gestalten. Darunter zu verstehen sind Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Kultur wie Hallenbäder, Eisbahnen, Museen etc.

Umsetzung:

1. Als Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte.
2. Sie wurden aus den RTEK ERT, KA und OS-SA übernommen, haben die Mindestgrösse von 1 ha, liegen in der Bauzone und lassen eine dichte Nutzung zu.
3. In der Standortausscheidung wurden das Potenzial, die regionale Bedeutung sowie raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.).
4. Mit Hilfe von Siedlungsschwerpunkten für Sport, Freizeit und Tourismus soll eine Positivplanung vorgenommen werden. Entwicklungen an anderen Standorten sollen dadurch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn die Standorteignung gegeben ist.
5. Die Gemeinden wirken auf der politischen, planungsrechtlichen und bodenpolitischen Ebene aktiv auf die Realisierung der Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus hin und gewährleisten eine zeitgerechte Umsetzung der Infrastruktur.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.T-S.02.01	Adelboden, Nevada- und Schuler-Areal	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.03	Kandersteg, Schanzenareal / Betriebsgebäude	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.04	Kandersteg, Royal Park Hotel	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.05	Lenk, Tennis- und Eisbahncenter (TEC)	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.06	Lenk, Kurs- und Sportzentrum (KUSPO)	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.08	Lenk, Ferienresort Hohliebi	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.09	Lenk, Ferienresort Rothenbach (ZPP)	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.11	Saanen, Tribüne und Arealnutzung Tennis (Gstaad)	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.12	Saanen, Skifuture Rübeldorf	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.13	Saanen, Sportzentrum Areal (Gstaad)	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.19	St. Stephan, Sagiareal	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.22	Zweisimmen, Hotelprojekt Geselmatte	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.23	Spiez, Spiezer Bucht	3 (nach 2035)
TOW.T-S.02.24	Heimberg, Sportzentrum CIS	3 (nach 2035)
TOW.T-S.02.25	Oberhofen, Wichterheer-Gut	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.26	Saanen, Flugplatz und Polofeld	Daueraufgabe
TOW.T-S.02.27	Saanenmöser, Aellenmatte	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

Bezug zu weiteren Massnahmen:  
- Für die Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus gemäss Massnahmenblatt TOW.T-V.02 gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt C\_23
- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, 2015
- Diverse kommunale Konzepte



Teilmassnahme Tourismus

# Kandersteg, Schanzenareal / Betriebsgebäude

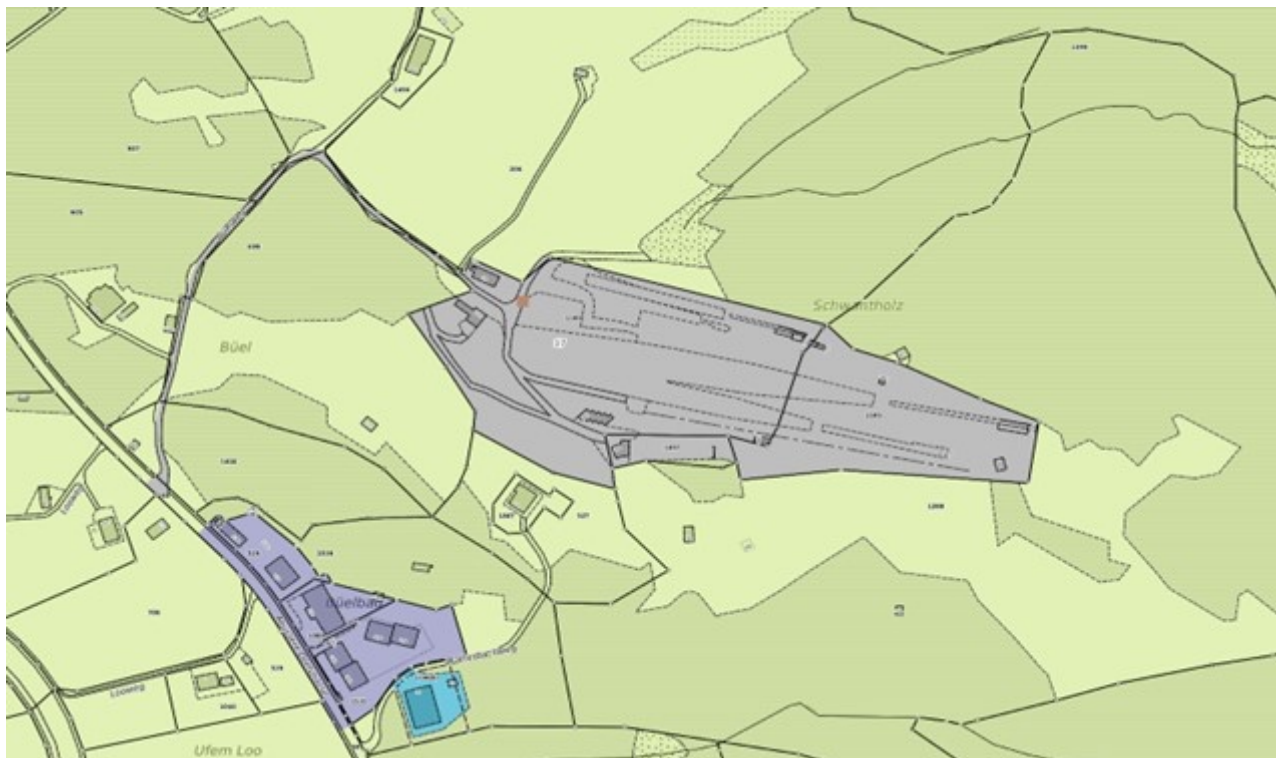
TOW.T-S.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
[ ] Ja [x] Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Das Projekt Nationales Nordic Skizentrum Kandersteg NNSK läuft (UeO im Verfahren), Projekt von überregionaler und teilweise internationaler Ausrichtung.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## Lenk, Tennis- und Eisbahncenter (TEC)

TOW.T-S.02.05

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
 Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Vorhanden und in Betrieb sind Sportanlagen, Restauration und Parkierung. 2012 genehmigte ZÖN; öffentliche Nutzungen, Sportanlagen, Parkierung und untergeordnet Dienstleistungsnutzungen. Planung läuft, Zeitplan offen.

**Koordination**

**Koordinationsstand  
 Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand  
 kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/  
 Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## Lenk, Kurs- und Sportzentrum (KUSPO)

TOW.T-S.02.06

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
 Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bestehende Dienstleistungs-, Restaurations- und Sportanlage mit Parkierung ist vorhanden seit 1984. Zentrum von überregionaler Bedeutung.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## Lenk, Ferienresort Hohliebi

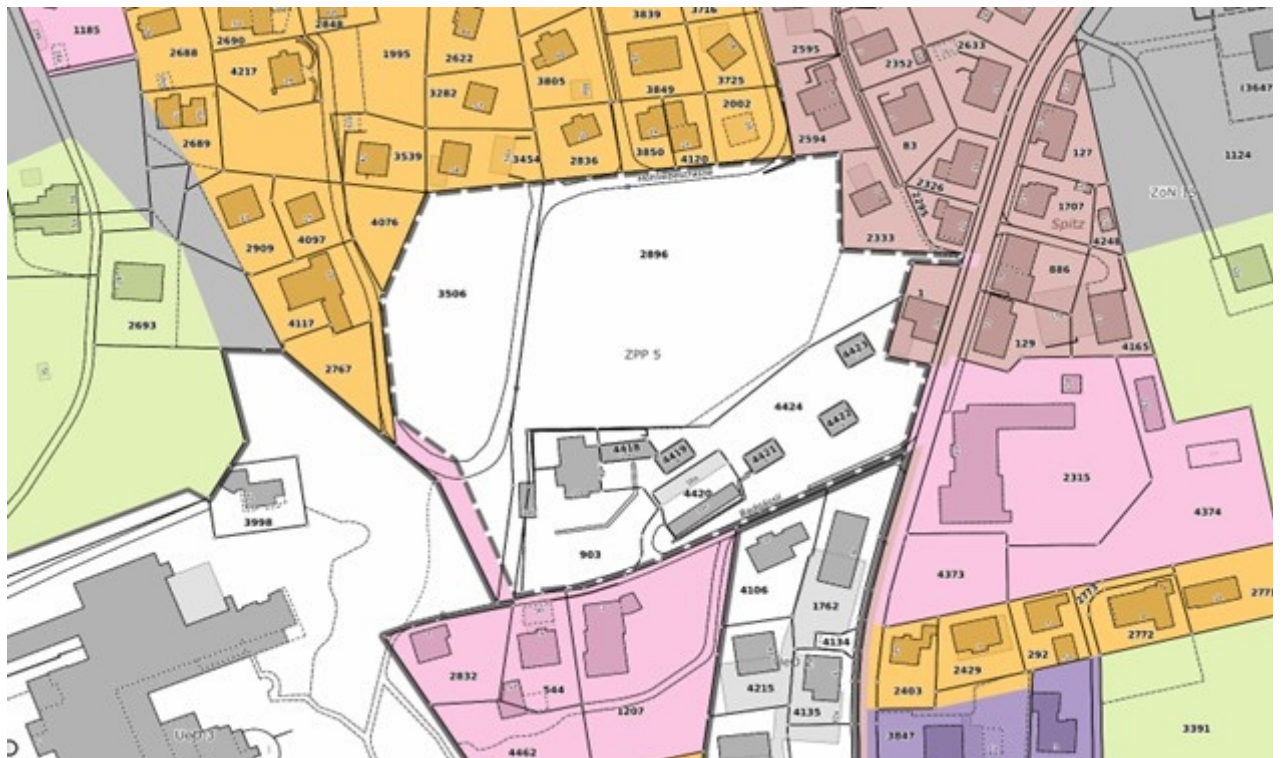
TOW.T-S.02.08

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
 Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene  
 Planungs- und  
 Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
 Stand der Planung**

Rechtskräftig als Kur- und Hotelzone (ZPP) eingezont. Teil-UeO Hohliebi besteht, laufendes Rechtsverfahren bei Stand Genehmigung.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/  
 Abhängigkeiten**

Entscheid des laufenden Rechtsverfahrens

# Teilmassnahme Tourismus

## Lenk, Ferienresort Rothenbach (ZPP)

TOW.T-S.02.09

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
 Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Rechtskräftig als Kur- und Hotelzone (ZPP) eingezont. Planung läuft, UeO im Verfahren. Projekt von regionaler Bedeutung.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

Teilmassnahme Tourismus

# Saanen, Tribüne und Arealnutzung Tennis (Gstaad)

TOW.T-S.02.11

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
 Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Langjährige, bestehende Nutzungen für verschiedene Kultur- und Sportevents. Gesamtprojekt Tribüne und Parkierung in Entwicklung.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## Saanen, Skifuture Rübeldorf

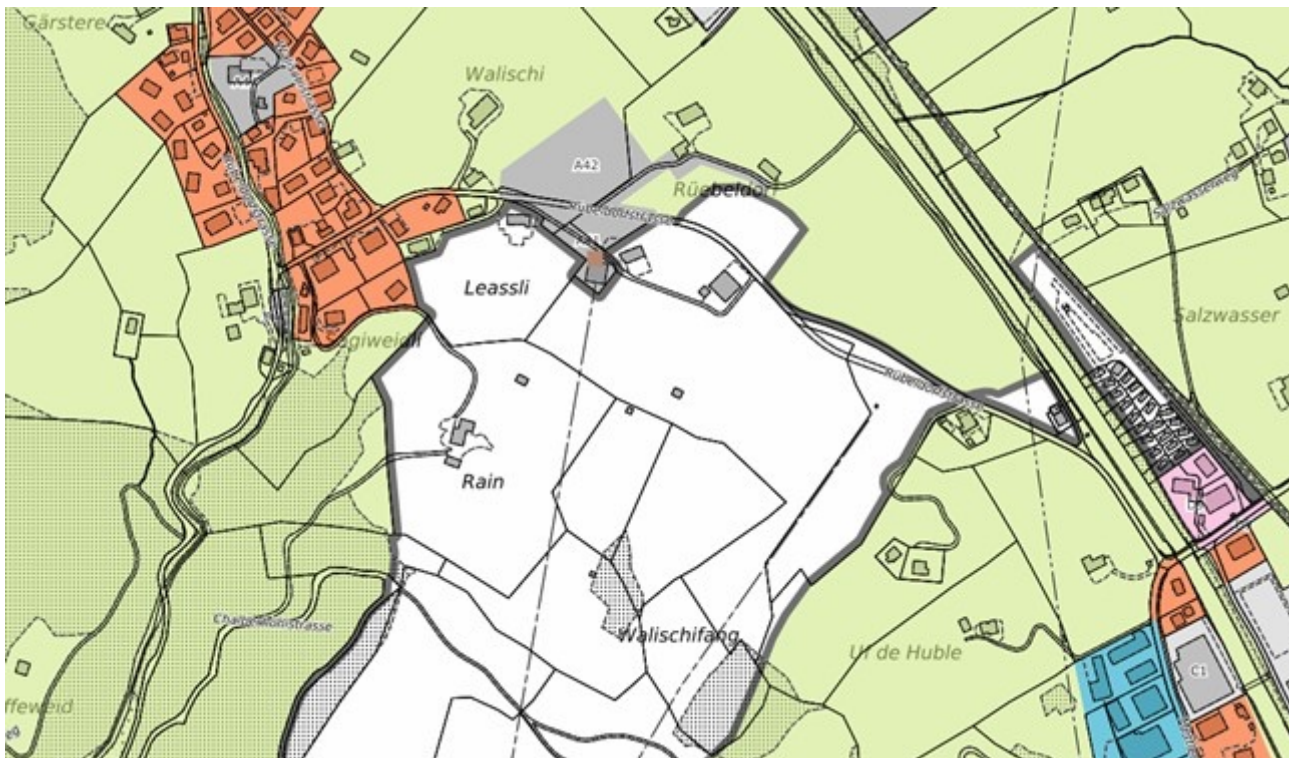
TOW.T-S.02.12

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
 Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Multifunktionale Wintersportanlage, Integration in UeO «Schneesportgebiet Eggli-Pra Cluen» erfolgt

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## Saanen, Sportzentrum Areal (Gstaad)

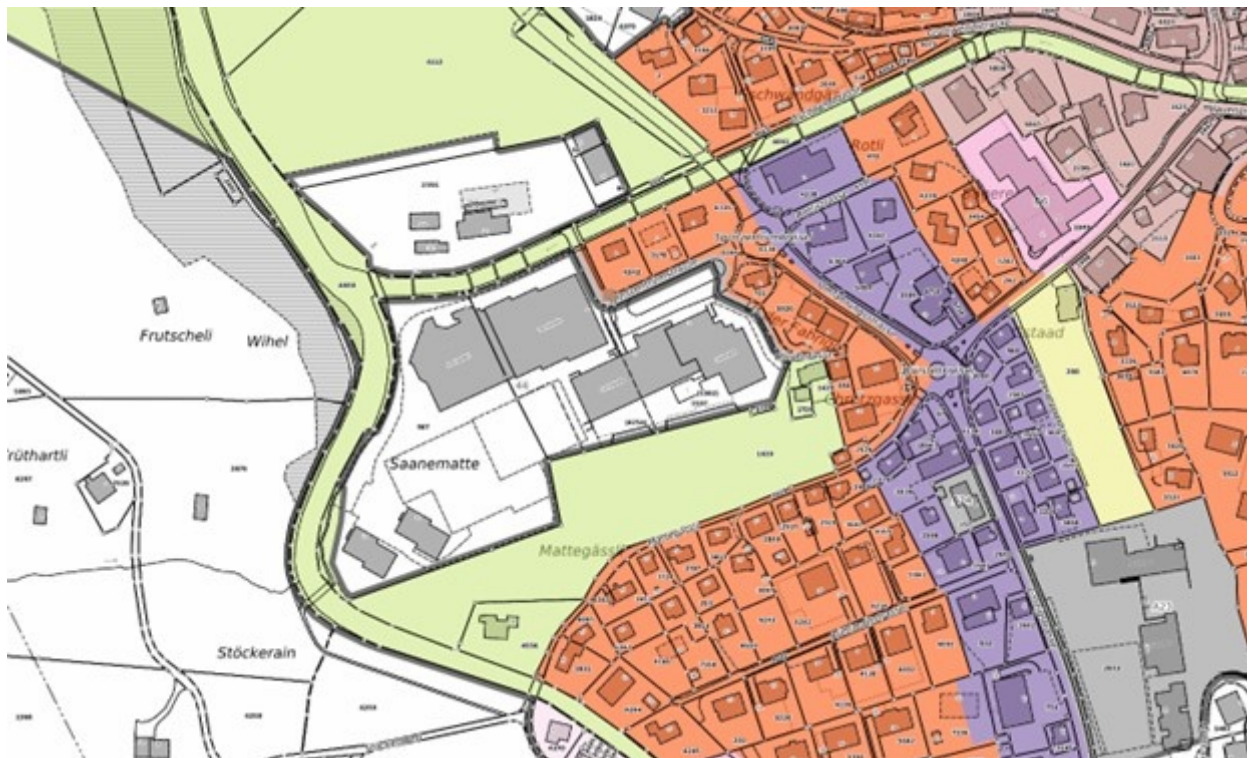
TOW.T-S.02.13

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja     Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
 Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Langjährig bestehende multifunktionale Sportanlage mit Menuhin-Festival-Zelt. Weiterentwicklung seit Februar 2020 im Gang

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## St. Stephan, Sagiareal

TOW.T-S.02.19

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie

**Schwerpunkt**

**Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Projekt für bewirtschaftete, touristische Wohnungen mit Nutzungsmix und Standort Einstieg ins Schneesportgebiet Gstaad mit Parkierung.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Vororientierung

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## Zweisimmen, Hotelprojekt Geselmatte

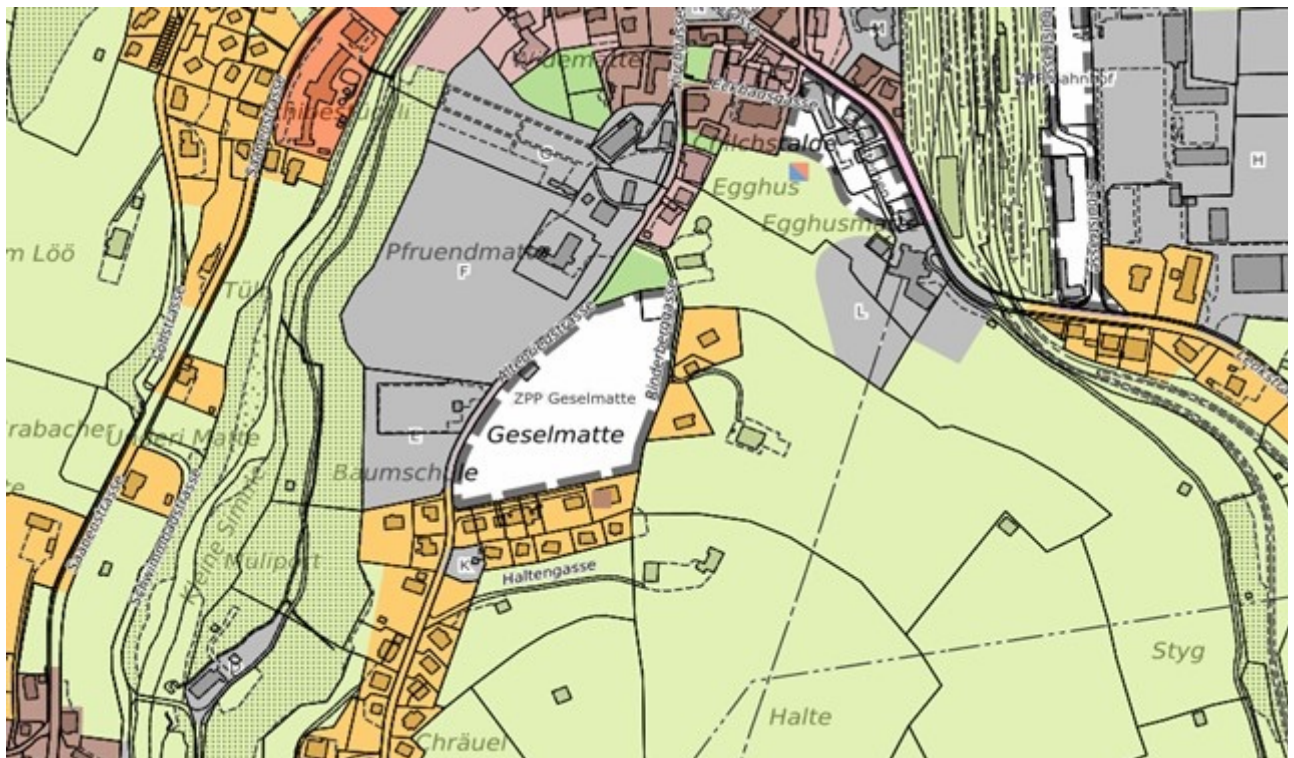
TOW.T-S.02.22

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt  
 Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

Rechtsgültige ZPP  
 Vorhandenes Projekt mit notwendiger Anpassung von ZPP und UeO. Projekt nicht abgeschlossen.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Zwischenergebnis

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## Spiez, Spiezer Bucht

TOW.T-S.02.23

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2026	Neuer Masterplan Bucht	Gemeinde
2029	USP Anpassung	Gemeinde

**Beteiligte Stellen**

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Kanton

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Sicherstellung und Stärkung der vorhandenen Sport- und Freizeitnutzungen. Zur Weiterentwicklung des Gebiets ist ab 2025 die Erarbeitung eines Masterplans vorgesehen.

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
Vororientierung	nein

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

ISOS, SFG

# Teilmassnahme Tourismus

## Heimberg, Sportzentrum CIS

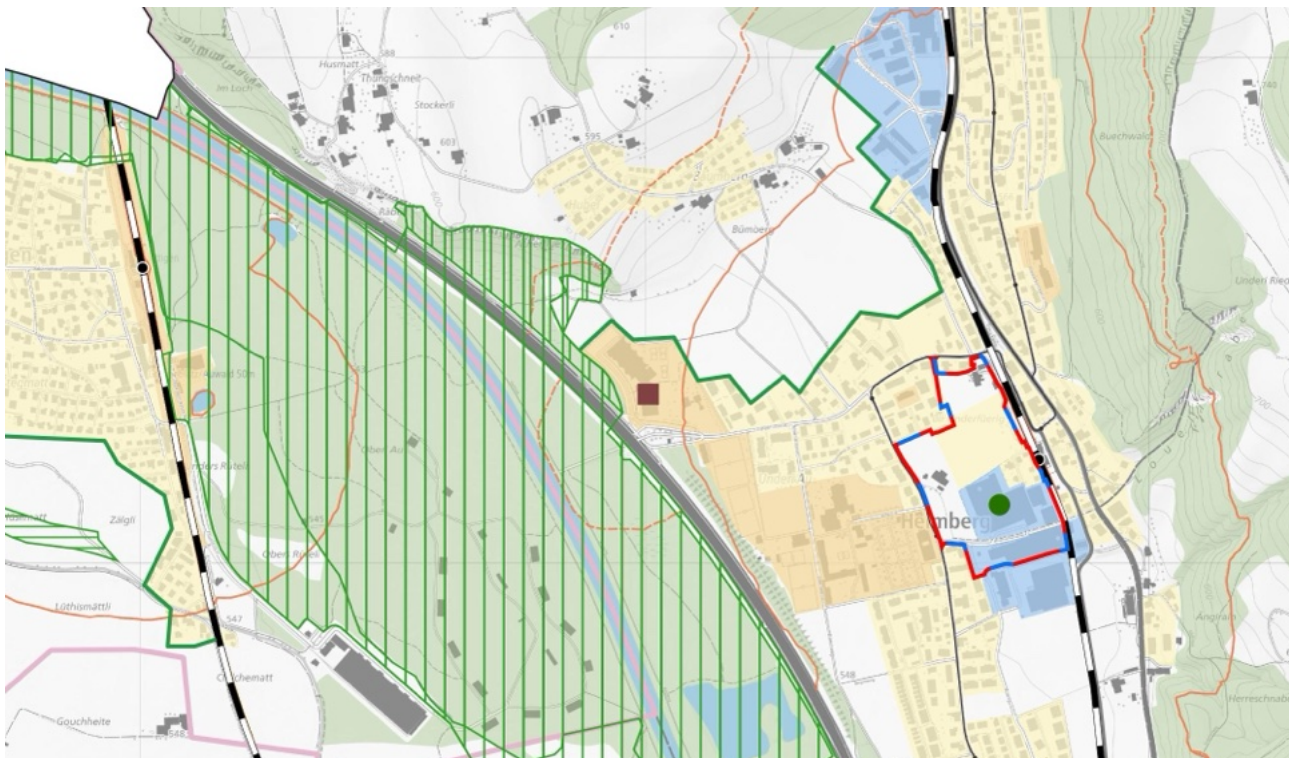
TOW.T-S.02.24

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinden

Region

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.T-S.1.2

Nach der Machbarkeitsstudie in den Jahren 2018 und 2019 wurde die Sanierung der bestehenden Anlage und der Neubau einer regionalen Schwimmhalle erwogen. Auf der Basis dieser Machbarkeitsstudie wurde vom Entwicklungsraum Thun (ERT) ein Kostenteiler erarbeitet und von den Gemeinden der Kredit für die Erarbeitung eines Vorprojektes gesprochen. Während Covid hatte das Sportzentrum mit den Massnahmen und den Erträgen zu kämpfen, wodurch das Vorprojekt nicht ausgelöst wurde. Nun werden die Gespräche mit den Gemeinden wieder aufgenommen. Das

Sportzentrum sieht der weiteren Entwicklung positiv entgegen, wobei das bestehende Projekt überarbeitet wird. Der weitere Zeitplan wurde noch nicht festgehalten.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>	
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>
	Vororientierung	nein

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## Oberhofen, Wichterheer-Gut

TOW.T-S.02.25

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Bisher TOW.T-S.1.3  
 Sicherstellung und Stärkung der vorhandenen Sport- und Freizeitnutzungen.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Vororientierung

nein

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## Saanen, Flugplatz und Polofeld

TOW.T-S.02.26

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie

**Schwerpunkt**

**Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Verschiedene Areale um den Flugplatz Saanen werden in diesem Massnahmenblatt zusammengefasst.

Flugplatz: Stetige Weiterentwicklung (früher TOW.T-S.02.15)

Polofeld: langjähriges internationales Poloturnier mit mobiler, zeitlich begrenzt eingesetzter Infrastruktur, keine konkreten Entwicklungsschritte bekannt (früher TOW.T-S.02.16)

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## Saanenmöser, Aellenmatte

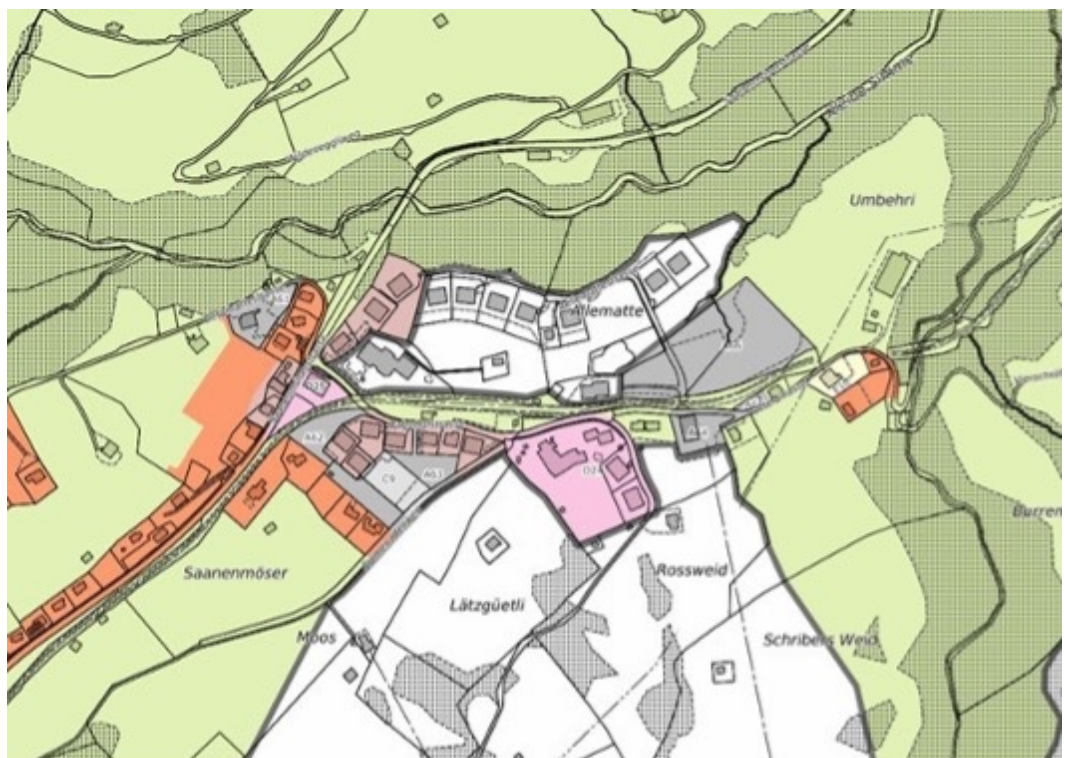
TOW.T-S.02.27

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Schwerpunkt**  
**Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

AWN

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Touristischer Ausgangspunkt und Einstiegsort in das Intensiverholungsgebiet «Rinderberg – Saanerslochgrat – Horneggli». Vorgesehen ist eine Nutzungsintensivierung mit breitem Angebot an Wohnraum für Einheimische und touristische Unterkünfte inkl. Hotel. Regelung Parkierung noch offen. Heute ZöN und UeO, teilweise überbaut.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**kantonaler Richtplan**

Zwischenergebnis

**Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten**

Für eine Festsetzung auf regionaler Ebene sind stufengerecht die vorgesehenen Nutzen

# Massnahmenpaket Siedlung

## Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus (AP 5)

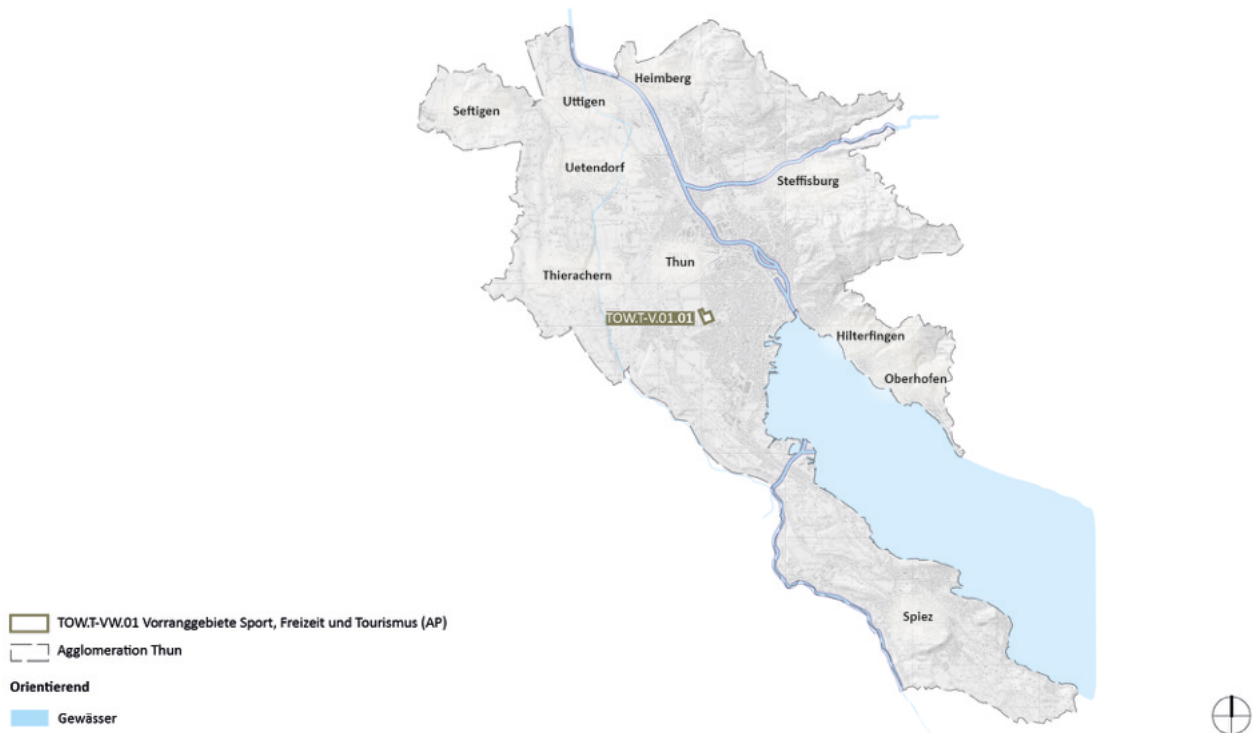
### TOW.T-V.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Gemeinden	AGR, Grundeigentümer, Region, TBA-OIK
<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	<p>Zielsetzung:                      Geeignete neue Standorte für Sport- und Freizeitnutzungen werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert. Aufgrund der Grösse der Agglomeration Thun und eines künftigen Bevölkerungswachstums ist es elementar, genügend potenzielle Flächen für Freizeit, Erholung und Sport im Agglomerationsraum vorzusehen und diesen auch dementsprechend zu fördern. Darunter zu verstehen sind Bauten und Anlagen für Sport, Freizeit und Kultur wie Hallenbäder, Eisbahnen, Museen etc.</p> <p>Umsetzung:                      1. Als Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte.                      2. Sie haben die Mindestgrösse von 1 ha und weisen ein spezifisches Potenzial für</p>	

die Ansiedlung von regional bedeutenden Sport-, Freizeit- und Tourismusnutzungen auf.

3. In der Regel liegen sie angrenzend an bestehende Sport-, Freizeit und Tourismusnutzungen.

4. Bei der Standortausscheidung werden raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.).

5. Mit den Vorranggebieten für Sport, Freizeit und Tourismus soll eine Positivplanung vorgenommen werden. Entwicklungen an anderen Standorten sollen dadurch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn die Standorteignung gegeben ist.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.T-V.01.01	Thun, Erweiterung Sport- und Freizeitcluster Thun Süd (ehem. Weststr. Nord)	1 (2025-2031)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- Für die Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus gemäss Massnahmenblatt TOW.T-S.01.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

Dokumente, Grundlagen  
- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt C\_23  
- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, Thun 2015

## Teilmassnahme Tourismus

# Thun, Erweiterung Sport- und Freizeitcluster Thun Süd (ehem. Weststr. Nord)

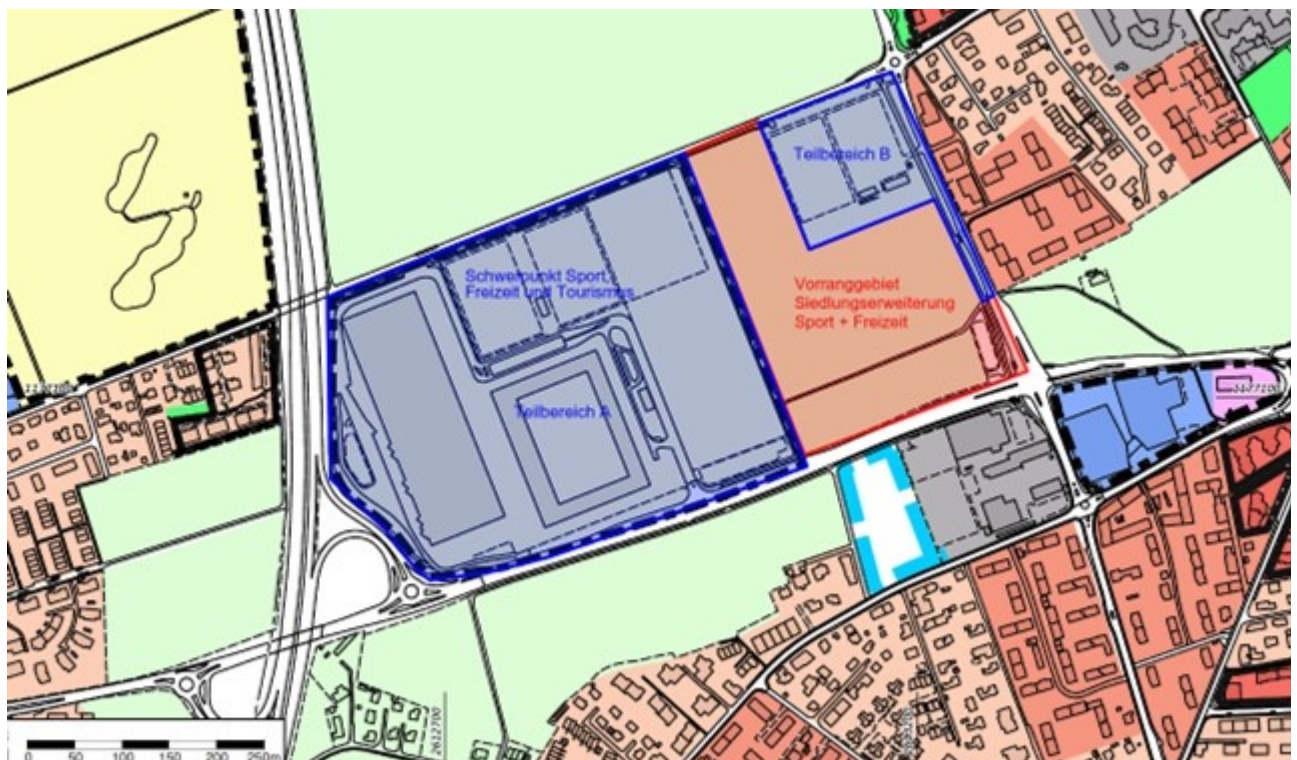
TOW.T-V.01.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
1 (2025-2031)

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Siedlung**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet Siedlungserweiterung**  
Übrige



### Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
2030	Erlas ZPP Weststrasse N (Einzonung)	Gemeinde
2032	Realisierung Sportcluster Weststrasse	Gemeinde

### Beteiligte Stellen

Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
Gemeinde	Region, AGR, TBA-OIK, Grundeigentümer

### Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung

Bisher Weststrasse Nord  
Seit längerer Zeit besteht der Bedarf nach mehr Sporthallenplätzen und Aussenspielflächen am Standort Burgerallmend in Thun. Der Bedarf nach Sport- und Freizeitanlagen wird mit der Entwicklung mehrerer Wohn- und Arbeitsgebiete im Westen der Stadt zudem künftig weiter steigen. Der Gemeinderat der Stadt Thun will den Bedürfnissen des Leistungssportes wie auch jenen des Schul- und Breitensports Rechnung tragen und plant auf dem Areal neben der Stockhorn Arena die

Weiterentwicklung des Sport- und Freizeitclusters. Diese Weiterentwicklung soll einerseits in der bestehenden Zone mit Planungspflicht «ZPP AH Sport und Einkauf» (Teilbereich A) sowie der Zone für Sport und Freizeit «ZSF 103» (Teilbereich B) und andererseits durch die Neueinzonung des Vorranggebiets Tourismus, Sport und Freizeit « Erweiterter Sport- und Freizeitcluster Thun Süd» erfolgen.

Mit der Weiterentwicklung des Sport- und Freizeitclusters Thun Süd wird eine (Teil-)Verlagerung der heutigen Sportnutzungen aus dem Lachenareal und die Freispielung dieses Areals als grosszügiger, öffentlich zugänglicher und nutzbarer Freiraum ermöglicht.

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand</b>		<b>Koordinationsstand</b>
	<b>Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>kantonaler Richtplan</b>
	Festsetzung	nein	

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Prüfung Erweiterung Fahrtenkontingent des verkehrsintensiven Standorts Thun Süd  
Die UeO kann erst genehmigt werden, wenn die Erhöhung der Fahrtenzahl zum ViV-Standort Thun Süd im kantonalen Richtplan angepasst wurde (gem. Rücksprache mit Kanton 04.11.2024).

Bei der Beanspruchung von FFF durch Festsetzung auf Stufe RGSK sind insbesondere der Flächenbedarf aus regionaler Sicht, der Standortnachweis mit umfassender Interessenabwägung, die Prüfung von Alternativen gem. Art. 11b Abs. 3 BauV, das wichtige kantonale Ziel gemäss Art. 11f Abs. 1 Bst. c BauV (RGSK) und erste Überlegungen zur optimalen Nutzung (minimale öV Erschliessungskategorie EGK gemäss Art. 11d BauV) nachvollziehbar darzulegen.

# Massnahmenpaket Tourismus

## Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus (RGSK 2025)

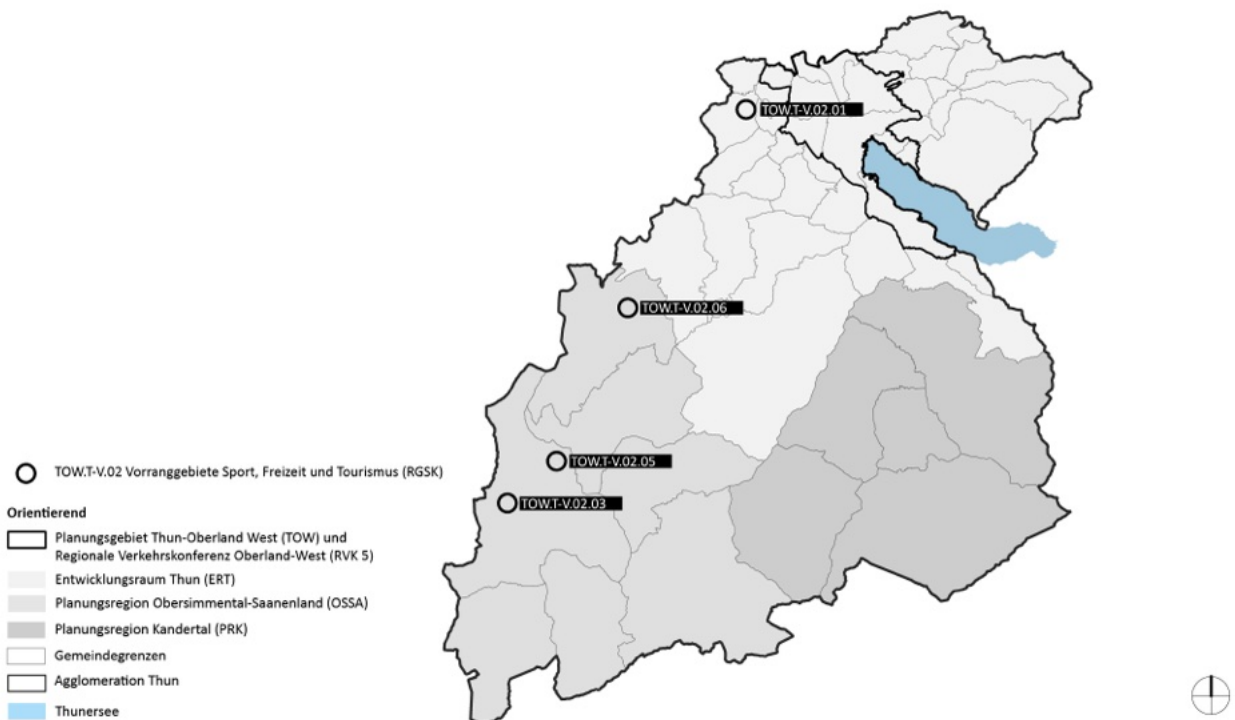
TOW.T-V.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet  
Tourismus/Freizeit/Erholung**



### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Gemeinden

AGR, Archäologischer Dienst, AWN,  
Grundeigentümer

### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

Für die zukünftige Entwicklung der touristischen Destinationen sind wichtige Investitions- und Entwicklungsgebiete als Vorranggebiete zu bezeichnen. Sie sind so angelegt und integriert, dass die Umweltbelastung und somit die Störung des Erholungswertes klein bleiben. Die Entwicklung sowie neue Anlagen sollen die Landschaft nicht beeinträchtigen.

#### Umsetzung:

1. Als Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus gelten die in der Richtplankarte bezeichneten Standorte.
2. Sie wurden aus dem RTEK KA und OS-SA übernommen und weisen ein spezifisches Potenzial für die Ansiedlung von regional bedeutenden Sport-, Freizeit-

und Tourismusnutzungen auf.

3. In der Regel liegen sie angrenzend an bestehende Sport-, Freizeit und Tourismusnutzungen.

4. Bei der Standortausscheidung werden raumplanerische Kriterien berücksichtigt (Standortattraktivität, ÖV-Erschliessung, Strassenerschliessung, Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu notwendigen Infrastrukturen etc.).

5. Mit den Vorranggebieten für Sport, Freizeit und Tourismus soll eine Positivplanung vorgenommen werden. Entwicklungen an anderen Standorten sollen dadurch nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden, wenn die Standorteignung gegeben ist.

**Teilmassnahmen  
des Pakets**

<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>RGSK- Umsetzungspriorität</b>
TOW.T-V.02.01	Wattenwil, Sportstätte Ey	Daueraufgabe
TOW.T-V.02.03	Saanen, Institut Le Rosey	Daueraufgabe
TOW.T-V.02.05	Saanen, Uf de Chessle (Saanenmöser)	Daueraufgabe
TOW.T-V.02.06	Boltigen, Touristische Nutzung Kohlenbergwerke	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

Bezug zu weiteren Massnahmen:

- Für die Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus gelten nach deren Einzonung die gleichen Bedingungen wie für die Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus gemäss Massnahmenblatt TOW.T-S.02.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Kantonaler Richtplan Massnahmenblatt C\_23  
- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) Bergregion Obersimmental-Saanenland und Planungsregion Kandertal, 2015

Teilmassnahme Tourismus  
**Wattenwil, Sportstätte Ey**

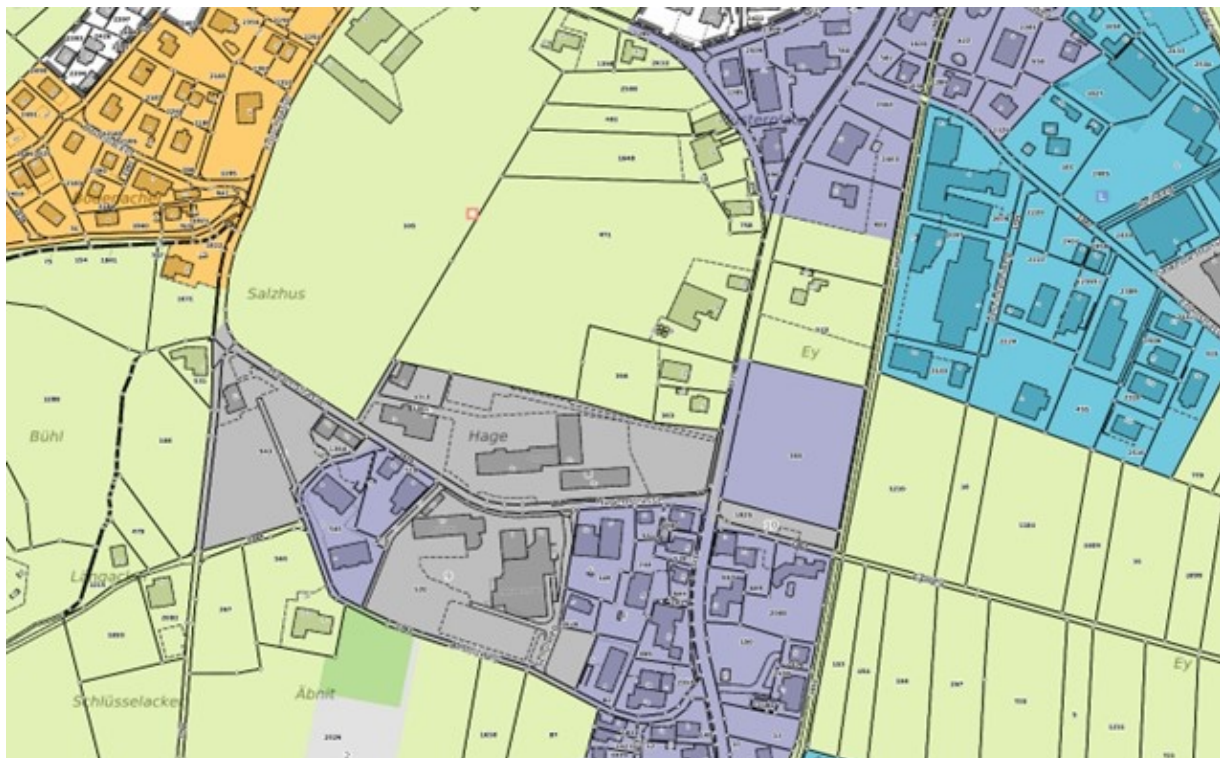
TOW.T-V.02.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet  
 Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene  
 Planungs- und  
 Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Grundeigentümer, AGR

**Massnahmenbeschrieb /  
 Stand der Planung**

Projekt für Ersatzneubau für die sanierungsbedürftige Turnhalle auf dem Schulareal Hage; ev. Synergien mit dem Fussballclub, Planung läuft.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Zwischenergebnis

**Koordinationsbedarf/  
 Abhängigkeiten**

Teilmassnahme Tourismus  
**Saanen, Institut Le Rosey**

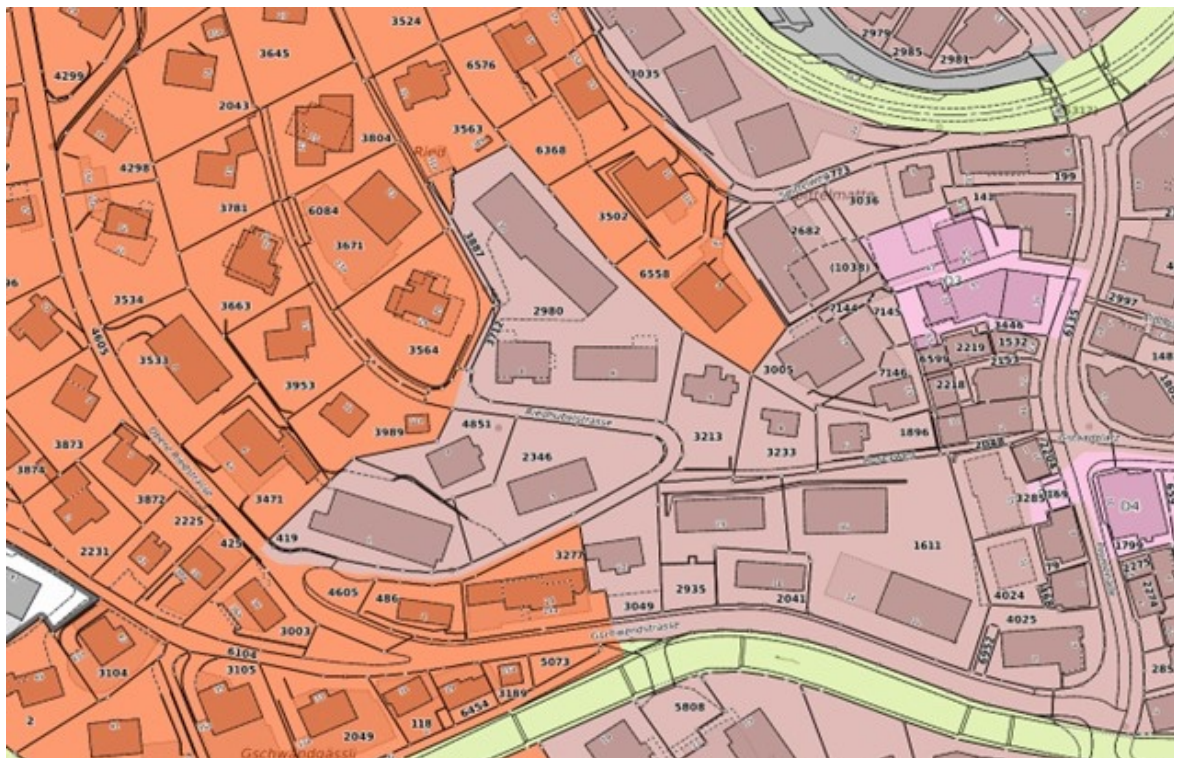
TOW.T-V.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet  
 Tourismus/Freizeit/Erholung**



**Vorgesehene  
 Planungs- und  
 Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
 Stand der Planung**

Rechtskräftig eingezont, keine konkreten Schritte bekannt  
 Regionale Bedeutung

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Zwischenergebnis

**Koordinationsbedarf/  
 Abhängigkeiten**

TOW.T-V.02.05

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie  
**Vorranggebiet  
Tourismus/Freizeit/Erholung**

Teilmassnahme Tourismus

## Saanen, Uf de Chessle (Saanenmöser)



**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

**Massnahmenbeschrieb /  
Stand der Planung**

UeO steht im Planerlassverfahren

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Festsetzung

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

# Teilmassnahme Tourismus

## Boltigen, Touristische Nutzung Kohlenbergwerke

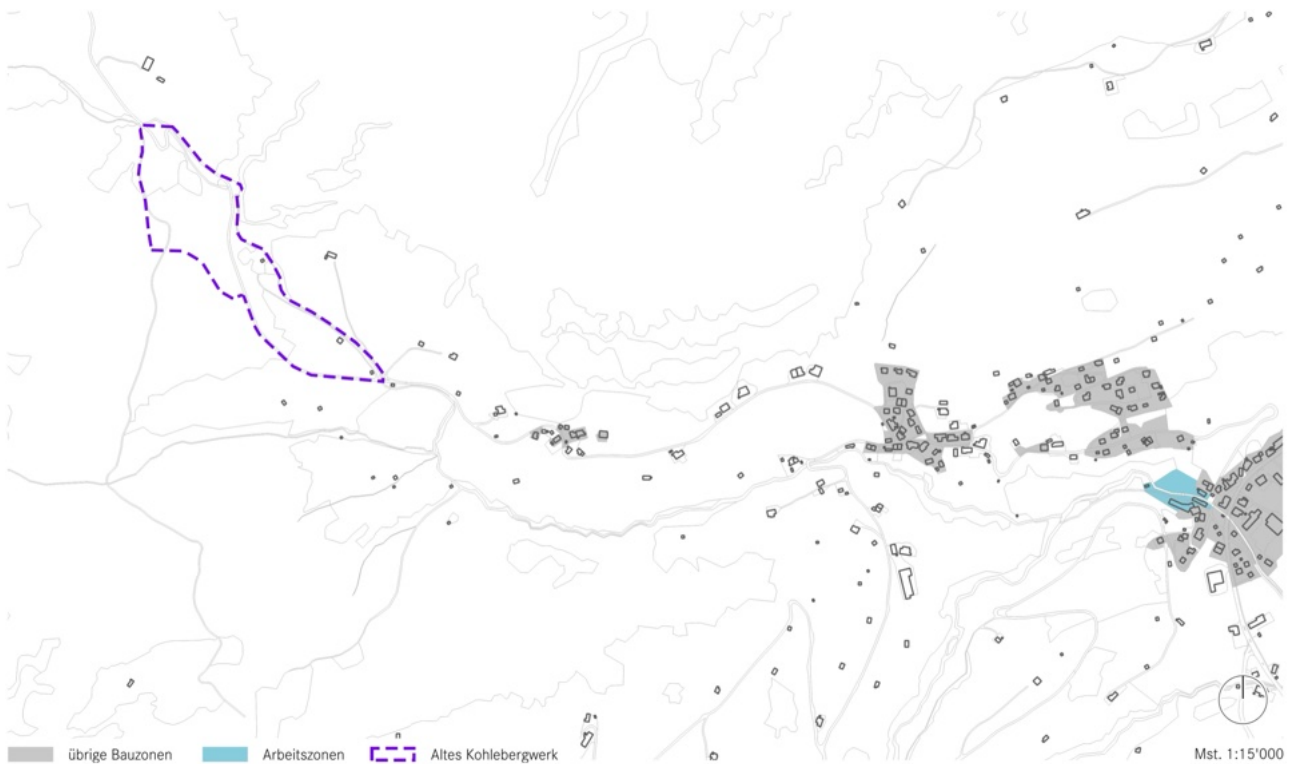
**TOW.T-V.02.06**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

Archäologischer Dienst, AWN

**Massnahmenbeschrieb / Stand der Planung**

Ein Teil der Stollen des ehemaligen Kohlenbergwerks in der Chlus oberhalb von Schwarzenmatt soll touristisch zugänglich gemacht und eine neue, erlebnisorientierte, museale touristische Attraktion realisiert werden. Der damalige Betrieb soll als historisch wichtiger Aspekt der schweizerischen Wirtschaftsgeschichte beleuchtet und erlebbar gemacht werden, wodurch das Vorhaben einen Beitrag zur Vervielfältigung des touristischen Angebots in der Region und dem Kanton Bern leisten wird. Die vorgesehene Nutzung sowie deren Auswirkungen sind im Bericht «Touristische Nutzung Kohlenbergwerke Boltigen» vom 19. November 2020 erläutert.

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

---

**Zwischenergebnis**

---

**Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten**

Wildschutzgebiet mit Einschränkungen für die Erholungsnutzung. Ausarbeitung eines Besucherlenkungs- und Beleuchtungskonzepts ist zwingend erforderlich. Allenfalls sind Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen nötig.

- Gefährdung gemäss Gefahrenkarte
- Gewässerraum / Wasserbaupolizei

# Einzelmassnahme Tourismus

## Erholungsgebiete (Agglomeration)

TOW.T-Ü.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja       Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte
	Region	Gemeinden

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	nein	

Koordinationsbedarf/  
Abhängigkeiten  
(Verkehr, Siedlung,  
Landschaft)

**Beschreibung  
(Zielsetzung und  
Umsetzung)**

Zielsetzung:  
Die für die Erholung bedeutenden Frei- und Grünflächen werden erhalten und gestärkt. Dafür wurden im Regionalen touristischen Entwicklungskonzept (RTEK) des Entwicklungsraums Thun (ERT) Intensiverholungsgebiete mit flächiger, touristischer

Nutzung (z.B. Skipisten, Golfanlagen, Rodelbahnen etc.) festgelegt, die sich jedoch ausnahmslos ausserhalb der Agglomeration befinden. Auf die Festlegung von Extensiverholungsgebieten wurde verzichtet.

In den Extensiverholungsgebieten findet die Erholung im Einklang mit der Natur statt. Die landschaftlichen Werte werden vorbildlich gepflegt und vor Beeinträchtigungen geschützt. Im Rahmen der Erarbeitung des AP 4. Generation hat sich gezeigt, dass innerhalb der Agglomeration Gebiete bestehen, die möglicherweise dieser Definition entsprechen. Sie sollen überprüft und hinsichtlich der nächsten AP-Generation festgelegt werden. Dort wo nötig sollen Massnahmen zur Verbesserung der Erholungsfunktion und/oder zum Schutz der Landschaft ergriffen werden.

Umsetzung:

1. Überprüfung und Festlegung von extensiven Erholungsgebieten in der Agglomeration.
2. Überprüfung der Notwendigkeit von Massnahmen für die einzelnen Gebiete.
3. Berücksichtigung und Umsetzung durch betroffene Gemeinden.

Flächenbeanspruchung FFF  
(ha)

Bezug zu weiteren  
Massnahmen

- Es ist eine Abstimmung mit den Ausgangspunkten der Erholung gemäss Massnahmenblatt TOW.T-Ü.03 erforderlich.

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Landschaftsrichtplan ERT, 2019  
- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, 2015

# Massnahmenpaket Tourismus

## Erholungsgebiete und überregionale Ausflugsziele (ländlicher Raum)

TOW.T-Ü.02

RGSK-Umsetzungspriorität

**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms

Ja  Nein

Massnahmenkategorie

**Freizeit, Erholung, Tourismus**

Unterkategorie

**Übriger Inhalt**

**Tourismus/Freizeit/Erholung**

### Beteiligte Stellen

### Federführende Stelle

### Weitere Beteiligte

Region

Därstetten, Erlenbach im Simmental, Gemeinde, Reichenbach im Kandertal, Stocken-Höfen, Wimmis

### Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)

#### Zielsetzung:

Die für die Erholung bedeutenden Frei- und Grünflächen werden erhalten und gestärkt. Dafür wurden in den Regionalen touristischen Entwicklungskonzepten (RTEK) der Regionen Entwicklungsraum Thun (ERT) sowie Kandertal und Obersimmental-Saanenland verschieden ausdifferenzierte Erholungsgebiete (Intensiv-/Extensiverholung) festgelegt. Für den ERT wurden zudem überregionale Ausflugsziele definiert.

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.

#### Umsetzung:

1. Als intensive und extensive Erholungsgebiete und als überregionale Ausflugsziele gelten die in der Richtplankarte festgelegten bzw. auf der Rückseite des Massnahmenblatts aufgeführten Gebiete. Sie wurden in den RTEK der entsprechenden Regionen festgelegt.
2. Überprüfung der Erholungsgebiete im Rahmen der nächsten RTEK-Revision.
3. Überprüfung der Notwendigkeit von Massnahmen für die einzelnen Gebiete.
4. Berücksichtigung durch betroffene Gemeinden.

### Teilmassnahmen des Pakets

Massnahmen-Nr.	Massnahmen-Titel	RGSK-Umsetzungspriorität
TOW.T-Ü.02.01	Diemtigen, Wiriehorn	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.02	Sigriswil, Niederhorn	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.03	verschieden Gemeinden, Niesen	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.04	verschiedene Gemeinden, Stockhorn	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.05	Frutigen, Elsigentalp-Metschalp	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.06	Kandersteg, Oeschinensee-Kandersteg	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.07	Kandersteg, Sunnbüel	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.08	Adeboden, Tschenten	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.09	Adelboden, Chuenisbergli	Daueraufgabe

TOW.T-Ü.02.10	Adelboden, Talstation Engstligenalp	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.11	Boltigen, Jaunpass	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.12	Saanen, Schönried-Saanenmoeser-Zweisimmen-St. Stephan	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.13	Saanen, Schönried-Wispile	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.14	Saanen, Wasserngrat	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.15	Lauenen, Wispile	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.16	Saanen, Gstaad-Saanen-Rougemont	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.17	Gsteig, Reusch-Oldenegg	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.18	Lenk, Betelberg	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.19	Lenk, Plain Morte	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.20	Gsteig, Faltschen	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.21	Reichenbach i.K., Kiental	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.22	Reichenbach i.K., Tschingel	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.23	Reichenbach i.K., Griesalp	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.24	Reichenbach i.K., Schwandi-Ey	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.25	Frutigen, Frutigen-Kanderbrücke	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.26	Kandergrund, Blausee, Rigelsee	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.27	Kandergrund, Kander-Blausee	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.28	Kandersteg, Kandersteg	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.29	Kandersteg, Oeschinensee	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.30	Kandersteg, Kandersteg-Wageti	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.31	Kandersteg, Seilpark	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.32	Kandersteg, Waldhus	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.33	Kandersteg, Gasterental-Selden	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.34	Burgistein, Sunnbüel-Spittelmatte	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.35	Adelboden, Allebach	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.36	Adelboden, Gilsmeder	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.37	Adelboden, Engstligenalp-Chindbettihore	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.38	Boltigen, Nüjeberg	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.39	Lenk, Metsch	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.40	Lenk, Hasleberg	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.41	Lauenen, Sattel	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.42	Lauenen, Lauenensee	Daueraufgabe
TOW.T-Ü.02.44	Boltigen, Bürtweidli, Einwasserungsstelle	Daueraufgabe

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

Das Erholungsgebiet Wiriehorn liegt im regionalen Naturpark Diemtigtal gemäss Massnahmenblatt TOW.L-Ü.04.

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

Für die einzelnen Gebiete sind die Festlegungen aus den Landschaftsrichtplänen ERT, KA und OSSA zu berücksichtigen. Keine Teilmassnahmenblätter.

Dokumente:

- Landschaftsrichtplan ERT, 2019
- Landschaftsrichtpläne Kandertal und Obersimmental-Saanenland, 2018
- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, 2015
- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) KA und OS-SA, 2016

# Einzelmassnahme Tourismus

## Ausgangspunkte der Erholung

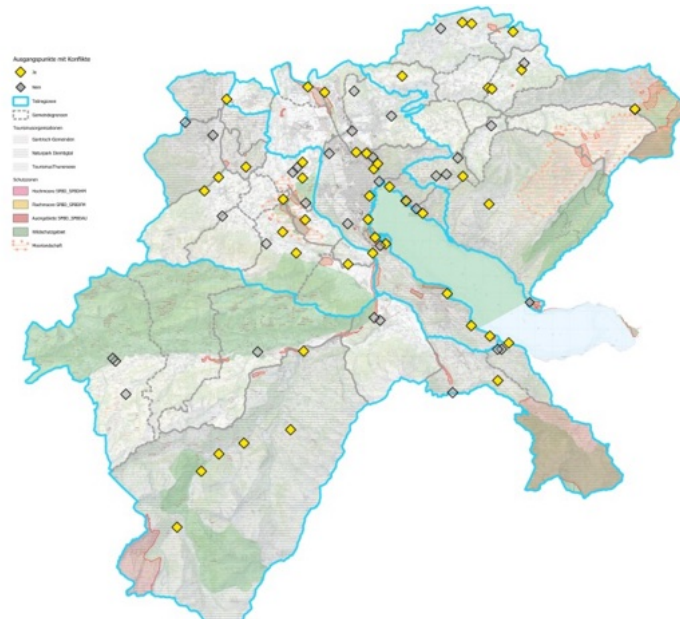
TOW.T-Ü.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
**Daueraufgabe**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja      Nein

Massnahmenkategorie

Unterkategorie



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	Region	Gemeinden
<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>
	Zwischenergebnis	nein
Koordinationsbedarf/ Abhängigkeiten (Verkehr, Siedlung, Landschaft)	- Die Landschaftsschutzgebiete gemäss Massnahmenblatt TOW.L-Schu.01 sind zu berücksichtigen. - Es ist eine Abstimmung mit den Intensiv- und Extensiverholungsgebieten gemäss Massnahmenblatt TOW.T-Ü.01 erforderlich	
<b>Beschreibung (Zielsetzung und Umsetzung)</b>	Zielsetzung: 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 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.

Umsetzung:

1. Konzept mit folgenden Inhalten:

- a. Überprüfung und Ergänzung der Ausgangspunkte der Erholung gemäss Landschaftsrichtplan ERT, insbesondere in der Agglomeration
  - b. Funktion und Infrastruktur (z.B. Zu- und Wegfahrt, ÖV, Parkplätze, Besucherlenkung)
  - c. Weiterentwicklung Ausgangspunkte (Möglichkeiten für Weiterentwicklung umgebender Gebiete, bessere Inwertsetzung vorhandener natürlicher und kultureller Potenziale)
2. Prüfung von konkreten Massnahmen und Umsetzung

Das Konzept wurde 2023 erarbeitet und mit einem Folgeprojekt 2024 weitergeführt. Der Fokus liegt nun auf der Umsetzung.

Flächenbeanspruchung FFF  
(ha)

Bezug zu weiteren  
Massnahmen

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

Bezug zu weiteren Massnahmen:

- Die Landschaftsschutzgebiete gemäss Massnahmenblatt TOW.L-Schu.01 sind zu berücksichtigen.
- Es ist eine Abstimmung mit den Intensiv- und Extensiverholungsgebieten gemäss Massnahmenblatt TOW.T-Ü.01 erforderlich
- Landschaftsrichtplan ERT, 2019
- Regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) ERT, 2015
- Konzept zur Umsetzung; Ausgangspunkte der Erholung ERT, 2023
- Weiterführendes Konzept für Infrastrukturen, Ausgangspunkte der Erholung ERT, 2024

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte

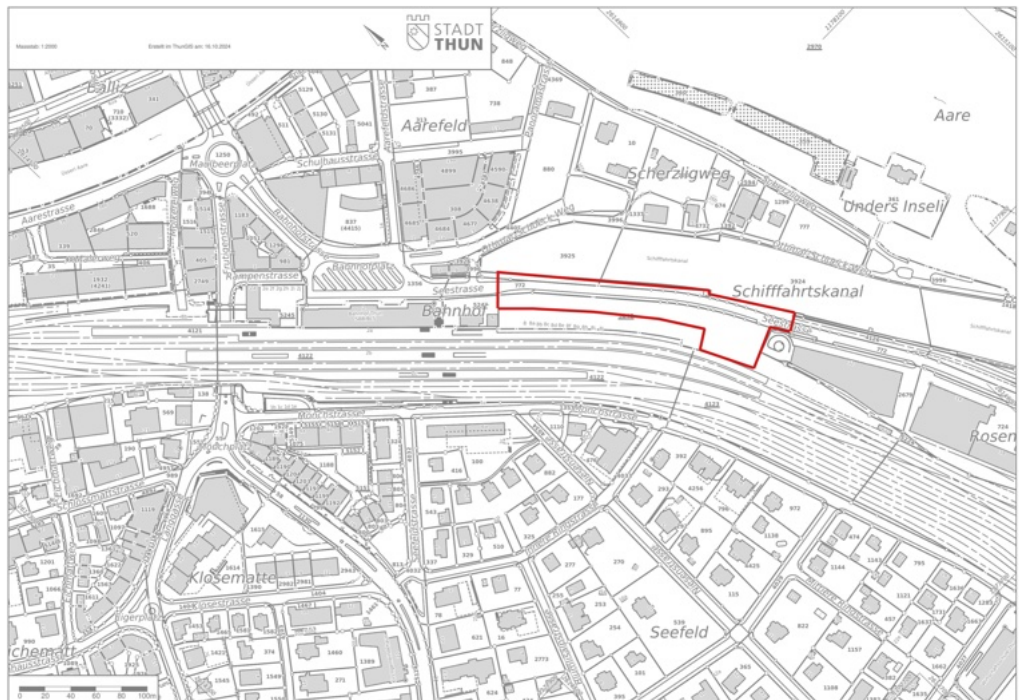
**TOW.KM-Mu.07**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Kombinierte Mobilität**

Unterkategorie  
**Multimodale Drehscheibe**



**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

AÖV, Archäologischer Dienst, BLS AG,  
RVK, SBB, TBA-OIK,  
Transportunternehmen

**Kosten/Termine**

**Kosten (Mio. CHF)**

**Baubeginn**

**Inbetriebnahme**

9.10

01.06.2032

01.01.2035

**Finanzierungsschlüssel**



**Massnahmenbeschreibung**

In einer ersten Etappe wird auf der Südseite des Bahnhofs (vgl. TOW.KM-Mu.08 – Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite) und an der Seestrasse der Spielraum geschaffen, um den Busbetrieb während der zweiten Etappe (Umgestaltung des aktuellen Bushofs – Bahnhofplatzes) aufrecht erhalten zu können. Die erste Etappe trägt somit zur Entlastung des Bahnhofplatzes sowie des Maulbeerkreisels bei. Sie wird in zwei Massnahmen – Teilbereich Südseite und Teilbereich Seestrasse/Schiffländte – unterteilt.

Teilbereich Seestrasse/Schiffländte (Nordseite): In der Seestrasse werden mit der neuen Buslösung Haltekanten mit teilweise überdachten Wartebereichen für die Linien 31, 32, 50, 51 (seitens Schiffländte) sowie 21, 25, 55 (seitens Gleise) umgesetzt. Diese kommen entlang dem Bereich der Schiffländte zu liegen, welcher in diesem Rahmen auf die neue Situation angepasst umgestaltet wird. Zur Verbreiterung des hinteren Bereichs der Schiffländte werden die Fahrspuren der Seestrasse auf diesem ersten Abschnitt auf beide Seiten der bestehenden Baumallee aufgeteilt. Dazu müssen einzelne Bäume entfernt, die bestehende Stützmauer versetzt und eine Geländeanpassung vorgenommen werden. Es wird beabsichtigt, den Rest der bestehenden Baumreihe zu erhalten. Dies kann weitere Abklärungen zur Folge haben (bspw. hinsichtlich Schutzmassnahmen). An der Seestrasse wird zwischen dem Areal Seestrasse und dem Areal Rosenau zudem ein Buswendepplatz angeordnet.

Die Kosten für die Massnahmen im Teilbereich Seestrasse/Schiffländte der ersten Etappe teilen sich gemäss Grobkostenschätzung +/-30% wie folgt auf (exkl. MWST):

- Planungskosten inkl. Nebenkosten CHF 1750000.-
- Umgestaltung Seestrasse CHF 7350000.-

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2025	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.06.2032	Baubeginn	Gemeinde

01.01.2035      Inbetriebnahme      Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Zwischenergebnis	ja	Vororientierung

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite (TOW.KM-Mu.08)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2. Etappe (TOW.KM-Mu.09)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse (TOW.KM-Mu.10)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte (TOW.KM-Mu.11)
- Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse (TOW.FVV-V.05)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- ESP BHF Thun Räumliches Entwicklungsleitbild (April 2024) (inkl. Entwicklungsleitplan)
- Vorstudie/Grobkostenschätzung ±30% Bahnhofraum Thun (2025)

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite

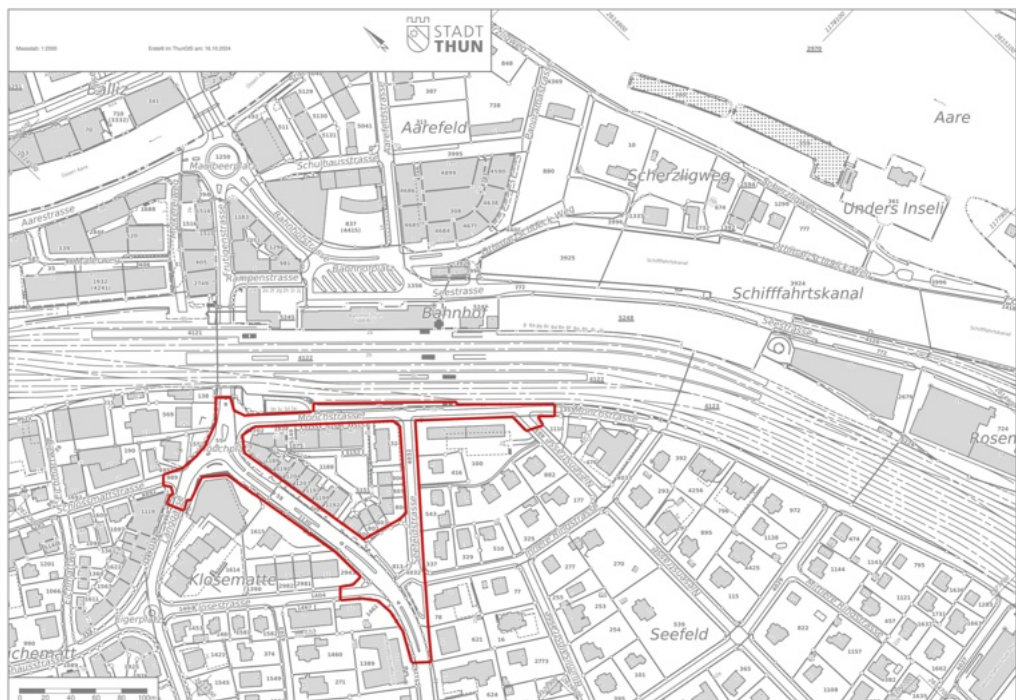
**TOW.KM-Mu.08**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Kombinierte Mobilität**

Unterkategorie  
**Multimodale Drehscheibe**



**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

AÖV, Archäologischer Dienst, BLS AG,  
RVK, SBB, TBA-OIK,  
Transportunternehmen

**Kosten/Termine**

**Kosten (Mio. CHF)**

**Baubeginn**

**Inbetriebnahme**

10.70

01.06.2032

01.01.2034

**Finanzierungsschlüssel**

Südseite Bahnhof: Situationsplan



**Massnahmenbeschreibung**

In einer ersten Etappe wird auf der Südseite des Bahnhofes und an der Seestrasse (vgl. TOW.KM-Mu.07 – Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffplände) der Spielraum geschaffen, um den Busbetrieb während der zweiten Etappe (Umgestaltung des aktuellen Bushofs – Bahnhofplatzes) aufrecht erhalten zu können. Die erste Etappe trägt somit zur Entlastung des Bahnhofplatzes sowie des Maulbeerkreisels bei. Sie wird in zwei Massnahmen – Teilbereich Südseite und Teilbereich Seestrasse/Schiffplände – unterteilt.

Teilbereich Südseite: Es werden barrierefreie Bushaltekanten mit teils gedeckten Wartebereichen und Sitzgelegenheiten für die Durchmesserlinie 3 (bestehend) und 4/5 (künftig) an der Seefeldstrasse und an der Mönchstrasse angeordnet. In den beiden Strassen mit Bushaltekanten wird ein Einbahnregime sowie weitgehend ein Fahrverbot für MIV eingeführt. Durch die Führung der Buslinien durch die Seefeld- und dann Mönchstrasse (sowohl Richtung Norden wie auch Süden) entfällt die bisherige Busspur auf dem Abschnitt der Frutigenstrasse, die zu einer grosszügigen Velospur umgestaltet wird. Die Knoten Mönchplatz und Frutigen-/Seefeld-/Klosestrasse werden entsprechend umgestaltet und für die Steuerung der Busquerungen unter Licht gestellt. In der Ecke Seefeld-/Mönchstrasse wird der Strassenraum auf die Schleppkurven der Busse angepasst. Der Ausgang der Personenunterführung (Rampe) wird angepasst, um die Fussgängerströme auf die neu verkehrsfreie Mönchstrasse zu lenken und somit die Ecke Seefeldstrasse-Mönchstrasse zu entschärfen (Verkehrssicherheit). Aufgrund der zu erwartenden Zunahme des Personenaufkommens auf dieser Seite des Bahnhofes wird zudem der Ausgang der Personenunterführung um eine weitere Treppe ergänzt. Zur Verbesserung des barrierefreien Zugangs kommt ein Aufzug hinzu. Zur Realisierung von zusätzlichen Veloabstellplätzen auf der Südseite werden Massnahmen aus den bisherigen Agglomerationsprogrammen umgesetzt. In der weiteren Planung sind die unterirdische Velostation (mit Anschluss an die Personenunterführung Nord) mit 650 Abstellplätzen, weitere Veloabstellplätze an der Ecke Mönchplatz/Schlossmattstrasse sowie ein sinnvoller Übergang für den Velo- und Fussverkehr über die Frutigenstrasse hin zur Personenunterführung Nord weiter zu verfolgen. Diese werden in den nächsten AP-Generationen als neue Massnahmen eingereicht.

Die Kosten für die unterschiedlichen Massnahmen im Teilbereich Südseite der ersten

- Etappe teilen sich gemäss Grobkostenschätzung +/-30% wie folgt auf (exkl. MWST):
- Planungskosten inkl. Nebenkosten CHF 2350000.-
  - Umgestaltung Frutigenstrasse CHF 2'950000.-
  - Umgestaltung Mönchstrasse CHF 2750000.-
  - Umgestaltung Seefeldstrasse CHF 2650000.-

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2025	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.01.2027	Vorprojekt	Gemeinde
01.06.2032	Baubeginn	Gemeinde
01.01.2034	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	ja	Vororientierung

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte (TOW.KM-Mu.07)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2. Etappe (TOW.KM-Mu.09)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse (TOW.KM-Mu.10)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte (TOW.KM-Mu.11)
- Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse (TOW.FVV-V.05)

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

- ESP BHF Thun Räumliches Entwicklungsleitbild (April 2024) (inkl. Entwicklungsleitplan)
- Vorstudie/Grobkostenschätzung ±30% Bahnhofraum Thun (2025)

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2. Etappe

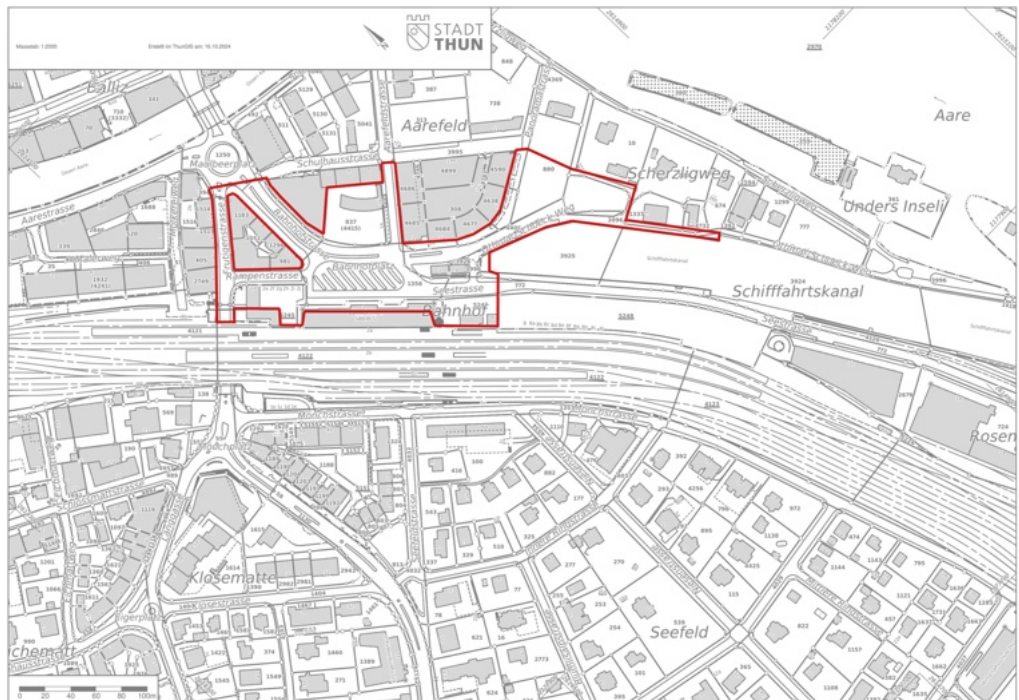
**TOW.KM-Mu.09**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Kombinierte Mobilität**

Unterkategorie  
**Multimodale Drehscheibe**



**Beteiligte Stellen**

**Federführende Stelle**

**Weitere Beteiligte**

Gemeinde

AÖV, Archäologischer Dienst, BLS AG,  
RVK, SBB, TBA-OIK,  
Transportunternehmen

**Kosten/Termine**

**Kosten (Mio. CHF)**

**Baubeginn**

**Inbetriebnahme**

15.60

01.01.2033

01.01.2036

**Finanzierungsschlüssel**



#### Massnahmenbeschreibung

In dieser zweiten Etappe wird der restliche Teilperimeter auf der Nordseite des Bahnhofs umgesetzt. Die Vorleistungen aus der ersten Etappe sorgen dafür, dass der Betrieb während der Neugestaltung der zweiten Etappe aufrecht erhalten werden kann. Eine weitere Aufteilung dieser umfassenden Massnahme zu einem späteren Zeitpunkt ist je nach Konkretisierung der Etappierung nicht auszuschliessen.

Die Vielzahl an Haltekanten auf dem Bahnhofplatz werden umgestaltet und auf vier parallel zum Bahnhofsgebäude stehende, barrierefreie Fliesskanten reduziert. Im Gegenzug wird nebst dem Bahnhofplatz und der Seestrasse auch die Bahnhofstrasse für Bushaltekanten beansprucht. Für die Haltekanten sind überdachte Wartebereiche und Sitzgelegenheiten vorgesehen. Darüber hinaus ist die Aufwertung von Rampen-, Ländte- und Aarefeldplatz, der Rampenstrasse, Teile der Aarefeld- und Panoramastrasse sowie der Schiffländte vorgesehen. Der Othmar-Schoeck-Weg wird von Bussen freigespielt und zugunsten des Langsamverkehrs und der Erholungsnutzung aufgewertet. Es verbleibt lediglich eine Reservekante zwischen der Post und dem Valentini-Gebäude.

Der gesamte Stadt- und Straßenraum, einschliesslich des Aarefeldplatzes, wird so umgestaltet, dass er den klimatischen Veränderungen und den städtischen Anforderungen als „Visitenkarte“ der Stadt gerecht wird. Dies umfasst u.a. die gezielte Pflanzung von Bäumen und eine ausgewählte Neugestaltung des Bodenbelags in den unterschiedlichen Bereichen.

Die Aufweitung des nordseitigen Aufgangs der Personenunterführung Mitte steht in engem Zusammenhang, ist jedoch nicht Teil dieser Massnahme (vgl. Massnahme TOW.KM-Mu.11 - Ausbau PU Mitte).

Der Bedarf an Veloabstellplätzen wird per 2035 auf 2600 bis 3500 geschätzt. Die heute rund 1700 Veloabstellplätze rund um den Bahnhof werden deshalb um weitere Standorte ergänzt.

Auf der Nordseite des Bahnhofs sollen die vorhandenen 450 Plätze am P+R-Parkplatz auf 850 erweitert und teils in den neuen Kopfbau des Seestrassen-Areals integriert werden (oberirdisch). Eine unterirdische, direkt an die Personenunterführung Mitte angeschlossene Velostation wird in Zusammenhang mit dem Ausbau der PU-Mitte weiterverfolgt. Im Bereich Othmar-Schoeck-Weg ist eine weitere Velostation mit rund

1000 zusätzlichen Abstellplätzen vorgesehen. Diese Aufrüstung steht in Zusammenhang mit der neuen Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse als wichtige Langsamverkehrsverbindung zwischen rechtem Seeufer und Bahnhof.

Die Kosten für die unterschiedlichen Massnahmen dieser zweiten Etappe teilen sich gemäss ersten Grobkostenschätzungen wie folgt auf (exkl. MWST):

- Planungskosten inkl. Nebenkosten CHF 2600000.-
- Umgestaltung Aarefeldplatz CHF 700000.-
- Umgestaltung Bahnhofplatz CHF 2900'000.-
- Umgestaltung Bahnhofstrasse CHF 1200000.-
- Umgestaltung Othmar-Schock-Weg CHF 800000.-
- Umgestaltung Panoramastrasse (inkl. Landerwerb) CHF 3100000.-
- Umgestaltung Rampenstrasse CHF 700000.-
- Umgestaltung Valentini CHF 800000.-
- Velostation (ebenerdig) Othmar-Schoeck-Weg CHF 1500000.-
- Velostation (ebenerdig) Seestrasse CHF 1275000.-

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2025	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2033	Baubeginn	Gemeinde
01.01.2036	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte (TOW.KM-Mu.07)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite (TOW.KM-Mu.08)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse (TOW.KM-Mu.10)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte (TOW.KM-Mu.11)
- Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse (TOW.FVV-V.05)
- Thun, ESP Bahnhof Thun (TOW.S-UV.01.20)

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

- ESP BHF Thun Räumliches Entwicklungsleitbild (April 2024) (inkl. Entwicklungsleitbild)
- ESP BHF Thun Grobkostenschätzung Kurzbericht
- ESP BHF Thun Grobkostenschätzung Kosten
- ESP BHF Thun Grobkostenschätzung Situation

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse

## TOW.KM-Mu.10

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

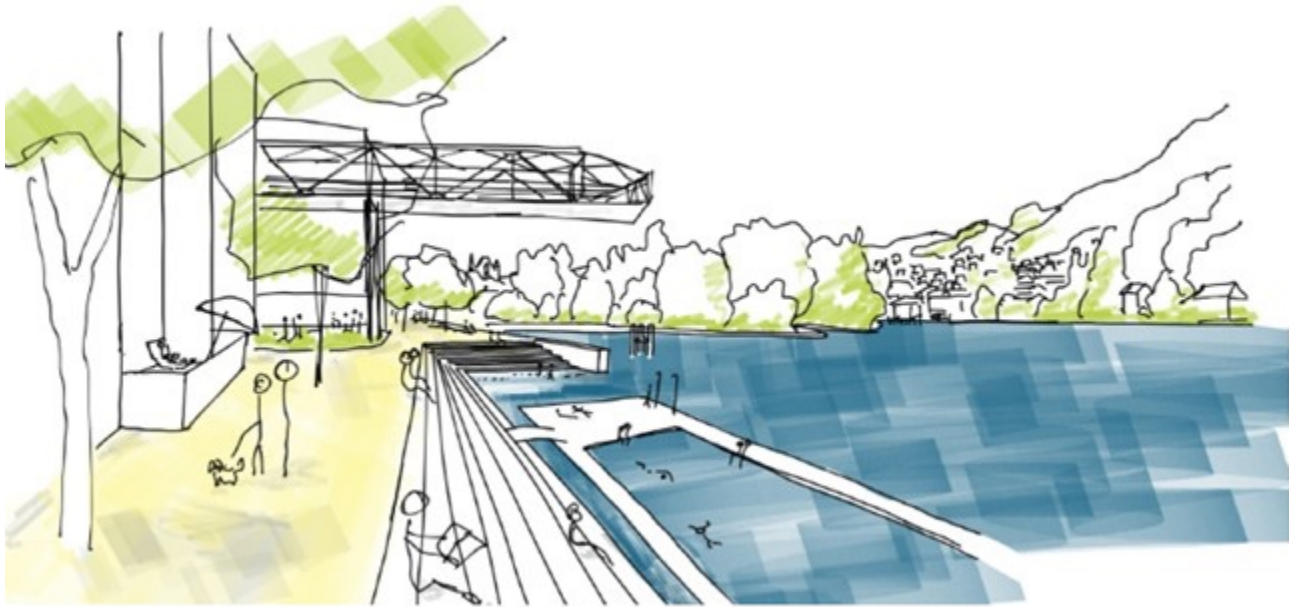
Massnahmenkategorie  
**Kombinierte Mobilität**

Unterkategorie  
**Multimodale Drehscheibe**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde	Archäologischer Dienst, BLS AG, LANAT, RVK, SBB	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	15.00	01.06.2037	31.12.2040

**Finanzierungsschlüssel**



**Massnahmenbeschrieb** Die Lage des Stadtquartiers Bahnhof Thun an Schifffahrtskanal und Aare ist einzigartig und bietet grosses Potential. Die Uferbereiche sollen für Zufussgehende durchgehend zugänglich gemacht und aufgewertet werden. Für die Freizeit- und Erholungsnutzung sollen ergänzende Angebote und Möglichkeiten geschaffen werden. Die Massnahmen sollen auf dem Abschnitt Schiffländte – Kleist-Insel sowie auf dem Abschnitt Schiffländte – Kohleweiher umgesetzt werden.

Der Strassenraum der Seestrasse soll ebenfalls aufgewertet werden. Auf dem Abschnitt Schiffländte bis Kohleweiher soll ein multifunktionaler Stadtboulevard entstehen. Die Entlastung vom MIV ist dabei zentral. Die Erfüllung der betrieblichen Raumbedürfnisse für den Busbetrieb muss sichergestellt werden.

Wichtig bei der Aufwertung von Uferbereich und Seestrasse ist die Umsetzung von Massnahmen zugunsten des Stadtklimas und der Biodiversität. Im Uferbereich muss die Erhaltung und Förderung der Äschenpopulation von nationaler Bedeutung mitberücksichtigt werden.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.03.2036	Studie	Gemeinde
01.06.2037	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2040	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis	nein	

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte (TOW.KM-Mu.07)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite (TOW.KM-Mu.08)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2. Etappe (TOW.KM-Mu.09)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte (TOW.KM-Mu.11)
- Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse (TOW.FVV-V.05)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

Einzelmassnahme Verkehr

## Thun, ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte

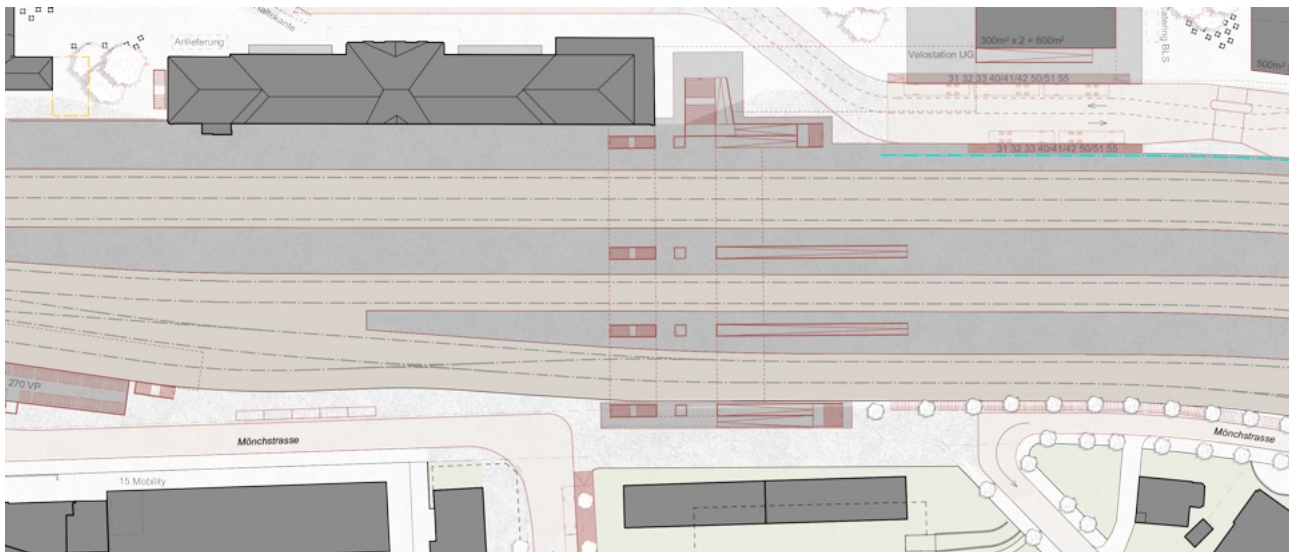
### TOW.KM-Mu.11

RGSK-Umsetzungspriorität  
**3 (nach 2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Kombinierte Mobilität**

Unterkategorie  
**Multimodale Drehscheibe**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>		<b>Weitere Beteiligte</b>
	Gemeinde		AÖV, Archäologischer Dienst, BLS AG, RVK, SBB
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	16.70	01.06.2037	01.06.2039

**Finanzierungsschlüssel**



**Massnahmenbeschrieb**

Die Hauptunterführung (PU-Mitte) des Bahnhofs Thun soll insgesamt ausgebaut und aufgewertet werden. Die Perrons sind künftig von der PU-Mitte zusätzlich mit Lift erschlossen. Ausserdem wird im Rahmen von Folgeplanungen eine unterirdische, direkt mit der Personenunterführung Mitte angeschlossene Velostation geprüft. Aufgrund der Übergabe der Infrastrukturen von der SBB an die BLS ist mit Verzögerungen hinsichtlich den gemäss Rahmenplan SBB geplanten neuen Gleis- und Perronanlagen zu rechnen, was sich direkt auf den Zeitplan der Anpassungen der Personenunterführung auswirkt. Deshalb wird die Massnahme in den C-Horizont zurückgestuft (wesentliche Abweichung vom Zeitplan gemäss AP 4. Generation).

Im Rahmen der Anpassungen an der Personenunterführung sollte auch der nordseitige Aufgang aufgeweitet werden, sodass eine gute Orientierung und ein weiter Blick in das Bahnhofsumfeld möglich werden. Diese Aufweitung steht gleichzeitig in engem Zusammenhang mit der Neugestaltung Bahnhof Thun 2. Etappe. Da es nun zu Verzögerungen bei der Anpassung der Personenunterführung kommt, die Neugestaltung des Bahnhofs jedoch voranschreitet, wird die Aufweitung stärker an die Neugestaltung des Bahnhofs gekoppelt und unabhängig von der restlichen PU-Aufwertung vorangetrieben (Erhöhung Reifegrad und Konkretisierung der Kosten). Es ist deshalb davon auszugehen, dass die beiden Massnahmen für das kommende Agglomerationsprogramm in unterschiedliche Horizonte aufgeteilt werden.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2033	Studie	Gemeinde
01.06.2037	Baubeginn	Gemeinde
01.06.2039	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	
	Zwischenergebnis	nein	

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte (TOW.KM-Mu.07)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite (TOW.KM-Mu.08)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2. Etappe (TOW.KM-Mu.09)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse (TOW.KM-Mu.10)
- Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse (TOW.FVV-V.05)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

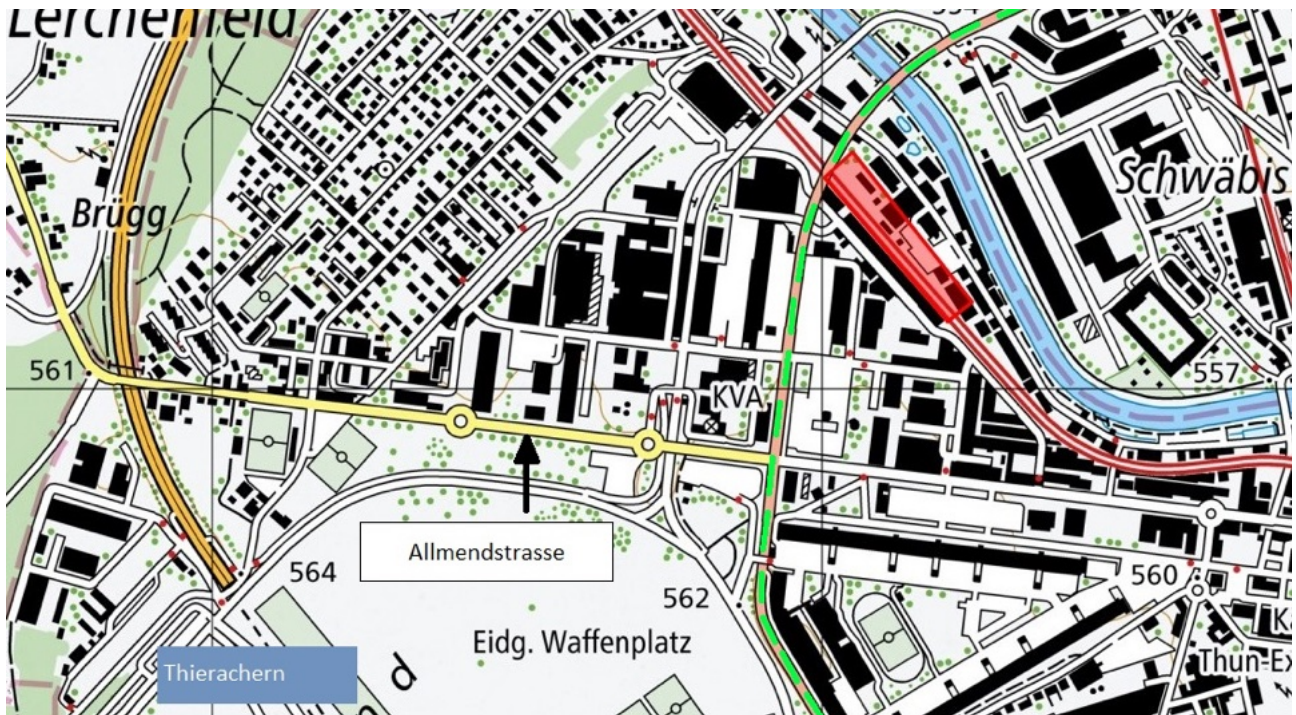
## Thun, S-Bahn Haltestelle ESP Thun Nord

### TOW.ÖV-Nat.01

Nationale Referenznummer  
AS35C01SBB08

Massnahmenkategorie  
Öffentlicher Verkehr Bahn

Unterkategorie  
Öffentlicher Verkehr Bahn (national)



#### Beschreibung der Massnahme

Im Frühsommer 2019 hat das eidgenössische Parlament die geplante S-Bahn Haltestelle Thun Nord im gleichnamigen Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord in den Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Eisenbahninfrastruktur aufgenommen. Im Zusammenhang mit dem Eigentumsabtausch des Bahnhofs Thun ist neu die BLS in Zusammenarbeit mit der SBB für die Planung und den der Bahnanlage im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) zuständig. Die Haltestelle Thun Nord soll von der S-Bahn im Aaretal bedient werden. Geprüft wird zudem die betriebliche Machbarkeit eines Halts der Gürbetallinie. Die neue S-Bahn-Haltestelle soll das rund 60 ha grosse Areal erschliessen, das seit dem Jahr 2000 in einem längeren Umnutzungsprozess sukzessive für zivile und wirtschaftliche Nutzungen zur Verfügung gestellt wird und längerfristig Raum für maximal 8500 Arbeitsplätze und 200 Einwohnerinnen und Einwohner bieten kann. Geplanter Baubeginn: 2031 (abhängig von weiteren Grossbaustellen im Aaretal). **Im Testplanungsverfahren werden die Erschliessungsvarianten erneut geprüft.**

#### Schnittstelle mit den Verkehrsnetzen der Agglomeration

Zusätzlich zum vorgesehenen Bahnangebot (Aaretallinie und ggf. auch die Gürbetallinie) soll auch der strassengebundene ÖV ins bzw. durch das Areal geführt und mit dem Bahnangebot verknüpft werden. Dazu sind folgende Massnahmen vorgesehen:

- Einführung einer tangentialen Buslinie zwischen Steffisburg und Thun, Zentrum Oberland  
(grün gestrichelt) (-> Massnahme TOW.ÖV-Str.3 (AP4))
- Direkter Zugang von der Bushaltestelle zur neuen S-Bahn-Haltestelle (auf der Alpenbrücke oder über Bahnhofzufahrt)  
(Machbarkeit und Zweckmässigkeit sind zurzeit noch nicht abschliessend geklärt) sowie Umfeldgestaltung neue S-Bahn-Haltestelle (-> Massnahme TOW.KM-Mu.05)
- Neue LV-Verbindungen Nord-Süd mit Bahnunterquerung und neuer Aarebrücke ins Schwäbisquartier (-> Massnahme TOW.KM-Mu.06)
- Für die Stadtbuslinie 4 (10-Min.-Takt, Lerchenfeld) soll die Option einer Anbindung an die S-Bahn-Haltestelle offengehalten werden.
- Die Regionalbuslinien 50/51 (Blumenstein) werden auch künftig via Allmendstrasse von/nach Thierachern und weiter verkehren.

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, ESP Thun Nord, Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus

**TOW.KM-Mu.05**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Kombinierte Mobilität**

Unterkategorie  
**Multimodale Drehscheibe**



## Beteiligte Stellen

## Federführende Stelle

## Weitere Beteiligte

Gemeinde

AÖV, BLS AG, Denkmalpflege,  
Grundeigentümer, RVK, SBB, TBA-OIK

## Kosten/Termine

## Kosten (Mio. CHF)

## Baubeginn

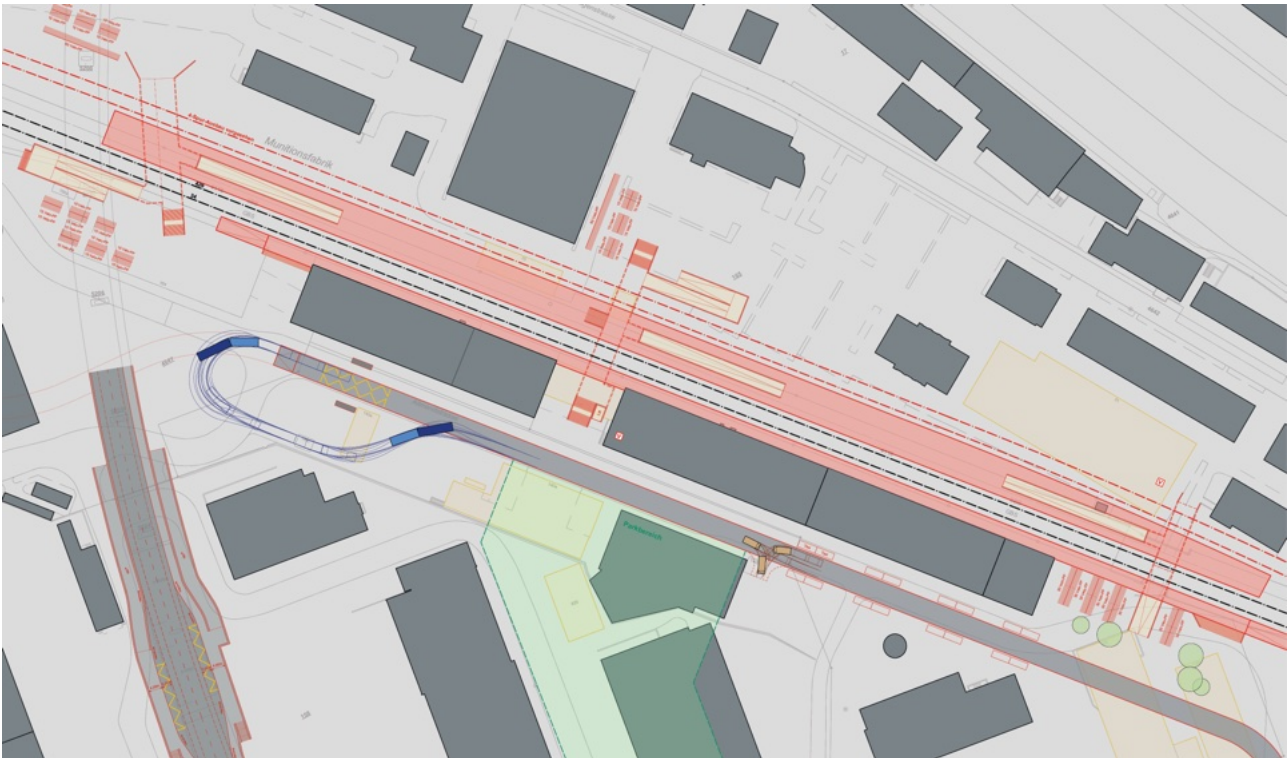
## Inbetriebnahme

9.30

01.01.2030

20.12.2033

## Finanzierungsschlüssel



**Massnahmenbeschrieb**

Der Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord ist der wichtigste Wirtschaftsstandort im Berner Oberland und einer von vier kantonalen Premium-Standorten. Der ESP soll im Verbund mit den militärisch-industriellen Nutzungen zu einem attraktiven Wirtschaftsstandort und neuem Stadtteil mit gemischter Nutzung entwickelt werden. Eine neue S-Bahn-Haltestelle (vgl. TOW.ÖV-Nat.01) und eine ergänzende tangentielle Buslinie, die von Steffisburg über den ESP Thun Nord und weiter in den Südwesten von Thun verkehrt, schaffen die Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität. Im Areal wird eine Verkehrsdrescheibe geschaffen, welche optimale Umsteigebeziehungen und die Kombination vielfältiger Mobilitätsformen ermöglicht.

Die vorliegende Massnahme umfasst die gesamte Umfeldgestaltung (Bahnhofplätze, Bushaltestellen, Veloparkierung und Sharing-Angebote) sowie die Zufahrt zur S-Bahn-Haltestelle für den Busverkehr. Im Rahmen der Masterplanung werden die Voraussetzungen für eine optimale Anbindung der Buslinien an die S-Bahn-Haltestelle geschaffen. Die Buserschliessung erfolgt ab dem Bypass. Die Bushaltekanten werden auf der Südseite der Bahnhaltestelle und abgestimmt auf die bahnsseitige Planung der Haltestelle und die Entwicklung der angrenzenden Baufelder angeordnet. Veloabstellplätze werden dezentral auf beiden Seiten der Bahnlinie zur Verfügung gestellt.

**Im Testplanungsverfahren werden die Erschliessungsvarianten erneut geprüft.**

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
20.12.2025	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
20.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	
	Zwischenergebnis	ja	Festsetzung
<b>Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung</b>			
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thun, S-Bahn Haltestelle ESP Thun Nord (TOW.ÖV-Nat.01)</li> <li>- Thun, ESP Thun Nord, Anbindung Velo- und Fusswegnetz an neue Bahnhaltestelle (TOW.KM-Mu.06)</li> </ul>		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S-Bahn-Haltestelle Thun Nord, Synthesebericht Workshopverfahren, Stadt Thun, 19. April 2021</li> <li>- Variantenstudie «Erschliessung S-Bahnhaltestelle Thun Nord» Ergebnisdokumentation und Technische Dokumentation, urbanista, 30. September 2024</li> </ul>		

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, ESP Thun Nord, Anbindung Velo- und Fusswegnetz an neue Bahnhaltestelle

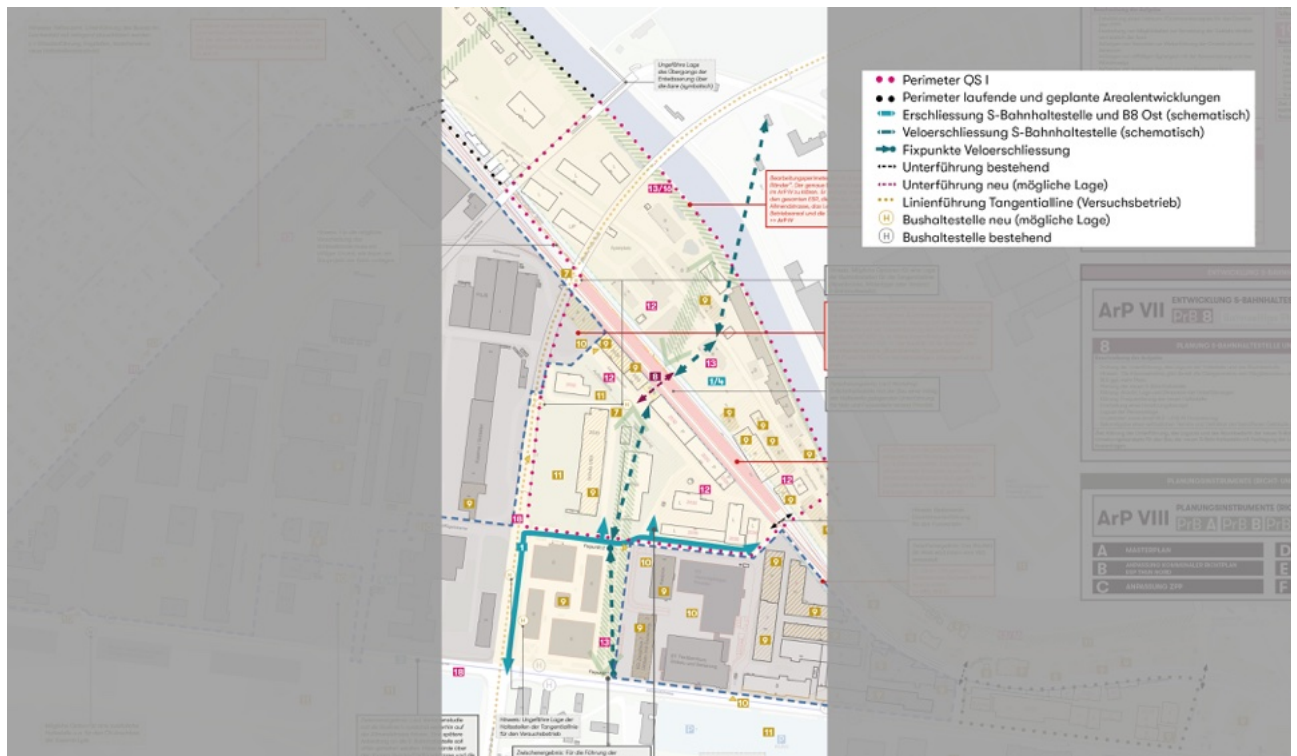
**TOW.KM-Mu.06**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Kombinierte Mobilität**

Unterkategorie  
**Multimodale Drehscheibe**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>
	Gemeinde	BLS AG, Denkmalpflege, Entwicklungsraum Thun, Grundeigentümer, SBB, Steffisburg, TBA-OIK

<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	6.20	01.01.2030	20.12.2033

**Finanzierungsschlüssel**

**Massnahmenbeschrieb** Damit die neue S-Bahn-Haltestelle Thun Nord ihre Funktion als Verkehrsdrehscheibe vollumfänglich entfalten kann, muss diese ans überkommunale und kommunale Fuss- und Velowegnetz angebinden werden.  
Diese Massnahme sieht entlang des vorgesehenen Grünraums eine direkte

Verbindung von der Allmendstrasse zur Bahnhofstetelle und weiter zur Uttigenstrasse vor. Damit wird die Haltestelle ans kantonale Velowegnetz der Alltagsrouten angebunden.

Die Verbindung soll zukünftig über die Aare verlängert werden, damit die Gemeinde Steffisburg an die Haltestelle angeschlossen werden kann.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
20.12.2025	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
20.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Zwischenergebnis		

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Thun, S-Bahn Haltestelle ESP Thun Nord (TOW.ÖV-Nat.01)
- Thun, ESP Thun-Nord, Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus (TOW.KM-Mu.05)

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

Fuss- und Veloverbindung zwischen Allmendstrasse und Uttigenstrasse: 500 m  
 Variantenstudie «Erschliessung S-Bahnhaltstetelle Thun Nord» Ergebnisdokumentation und Technische Dokumentation, urbanista, 30. September 2024

Einzelmassnahme Verkehr

# Elektrifizierung Ortsbuslinien Agglomeration Thun

## TOW.ÖV-E.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Öffentlicher Verkehr**

Unterkategorie  
**Elektrifizierung im ÖV**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Transportunternehmen	AÖV, RVK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	7.66	30.06.2028	31.12.2032

### Finanzierungsschlüssel

**Massnahmenbeschrieb** Diese Massnahme beinhaltet die gesamte Elektrifizierung aller betroffenen Buslinien im Ortsverkehr innerhalb der Agglomeration Thun.

Die Strategie stützt sich auf die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern ab. Um die Klimaziele des Bundes, des Kantons Bern und der Stadt Thun zu erreichen, soll die Fahrzeugflotte der STI schrittweise auf Elektromobilität umgestellt werden. Die

Elektrifizierung der Busflotte der STI ist eine zentrale Massnahme, um die Zielsetzungen ihrer Strategie zu erreichen (u. a. CO2-Neutralität der Busflotte bis 2036). Die notwendige Infrastruktur für das Depot Schwäbis für das Laden der Busse soll bis Ende 2025 bereitstehen. Per 2026 wird die STI die ersten E-Busse für den Einsatz in der Agglomeration Thun beschaffen. Ab 2028 sollen ausschliesslich Busse mit Elektrobetrieb beschafft werden.

Die Fahrzeuge werden auf den Linien 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 22 des Ortsverkehrs in und um Thun eingesetzt. Im Zeitraum des Agglomerationsprogramms der 5. Generation sind konkret folgende Busbeschaffungen vorgesehen:

- 2 Kleinbusse
- 18 Maxibusse
- 18 Gelenkbusse

Die Berechnung der anrechenbaren Kosten ist in der Tabelle Kostenübersicht\_TOW.ÖV-E.01 aufgeführt.

Die anrechenbaren Kosten für die Fahrzeugbeschaffung durch die STI im Zeitraum des A-Horizonts des AP 5 belaufen sich auf CHF 7.655 Mio.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.03.2024	Studie	Transportunternehmen

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.06.2028	Baubeginn	Transportunternehmen
31.12.2032	Inbetriebnahme	Transportunternehmen

Koordination	Koordinationsstand		Koordinationsstand
	Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	kantonaler Richtplan
	Festsetzung	nein	

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres** - Kostenübersicht TOW.ÖV-E.01 (Excel)

# Einzelmassnahme Verkehr

## Thun, BGK Innenstadt, 1. Etappe

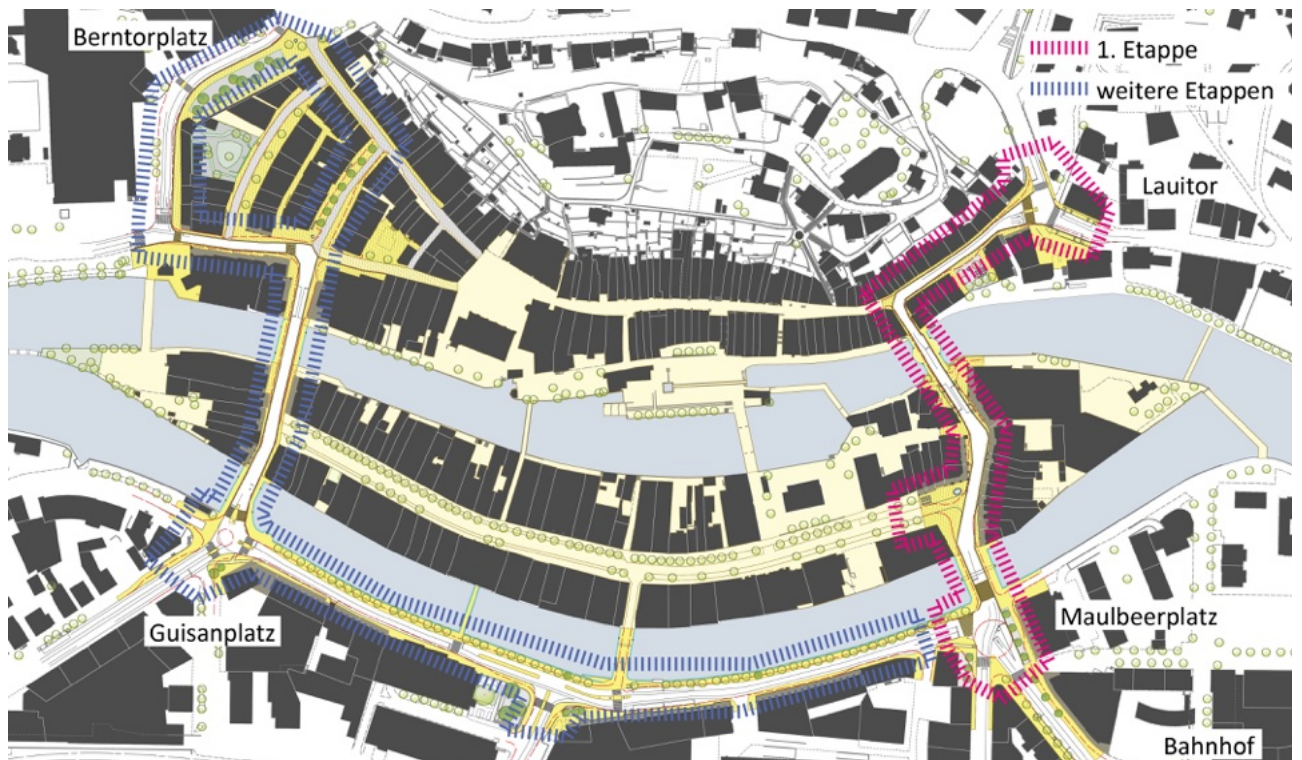
### TOW.MIV-Auf.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Motorisierter Individualverkehr**

Unterkategorie  
**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**



#### Beteiligte Stellen

#### Federführende Stelle

#### Weitere Beteiligte

Gemeinde

Denkmalpflege, TBA-OIK,  
Transportunternehmen

#### Kosten/Termine

#### Kosten (Mio. CHF)

#### Baubeginn

#### Inbetriebnahme

12.50

30.06.2031

30.06.2035

#### Finanzierungsschlüssel



### Massnahmenbeschrieb

Das Stadtentwicklungskonzept Thun STEK 2035 sowie das Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 (GVK) sehen die Aufwertung der Innenstadt vor. Für die Attraktivität und die Erreichbarkeit sind die Strassenräume rund um die Innenstadt entscheidend. Mit der Eröffnung des Bypass Thun Nord und der Umsetzung der flankierenden Massnahmen reduzierte sich die Verkehrsbelastung auf den aarequerenden Innenstadtachsen deutlich. Es gilt diese entsprechend ihrer Funktion als Stadt- wie auch als Verkehrsräume zukunftsfähig und unter dem Gesichtspunkt der Koexistenz auszugestalten. Das GVK legt, neben der allgemeinen Zielsetzung der Verflüssigung des Verkehrs, einen besonderen Fokus auf die Aufenthaltsqualität für den Fussverkehr, die Integration der Velorouten sowie die Zuverlässigkeit des Busverkehrs.

Über den Gesamtperimeter liegen eine Bestlösung und ein einheitliches Gestaltungskonzept sowie wo angebracht betriebliche Szenarien vor. Das erarbeitete Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) kann in Etappen umgesetzt werden:

- 1. Etappe: Achse Maulbeerplatz–Lauitor (Ostast)
- Weitere Etappen: Achse Berntorplatz–Guisanplatz (Westast), Achse Aarestrasse mit Bushaltestelle Postbrücke

Die 1. Etappe beinhaltet die Umgestaltung der Knoten Maulbeerplatz und Lauitor sowie deren Steuerung mittels Lichtsignalanlagen. Dieses neue Steuerungskonzept auf dem Ostast bildet die Basis für die weiteren Etappen im Gesamtperimeter und ermöglicht die Priorisierung der Busse und die Verbesserung des Verkehrsflusses sowie die Bewirtschaftung der Engstelle in der Oberen Hauptgasse. Durch die Bewirtschaftung können die Seitenbereiche für den Fussverkehr aufgewertet werden.

Die Gebäude erhalten klar definierte Vorzonen und der Auftakt zum Bälliz kann als grosszügige Platzfläche aufgewertet werden. Zentrales Element für die Ausgestaltung der Vorzonen bildet ein breites Natursteinband, welches die Fussverkehrsflächen vom fahrenden Verkehr trennt und gleichzeitig als taktile Leitlinie dient. Die Standorte für hindernisfreie Bushaltestellen sind definiert und entlang der Aare wird die bestehende Verbindungslücke für den Fussverkehr zwischen Aarestrasse und Scherzligweg geschlossen.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.11.2024	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.06.2031	Baubeginn	Gemeinde
30.06.2035	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung****Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte (TOW.KM-Mu.07)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite (TOW.KM-Mu.08)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2. Etappe (TOW.KM-Mu.09)
- Verkehrsmanagement Region Thun, A-Horizont (TOW.NM-VM.01)
- Thun, BGK Innenstadt, 2. Etappe (TOW.MIV-Auf.17)

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

DTV Bahnhofbrücke 2040: 10600  
Umsetzungsbereich: 7600 m2  
Gestaltung Verkehrs- und Stadträume Innenstadt Thun, Betriebs- und Gestaltungskonzept, Stauffenegger + Partner, Basler & Hofmann, Brügger Architekten, November 2024

# Einzelmassnahme Verkehr

## Thun, BGK Innenstadt, 2. Etappe

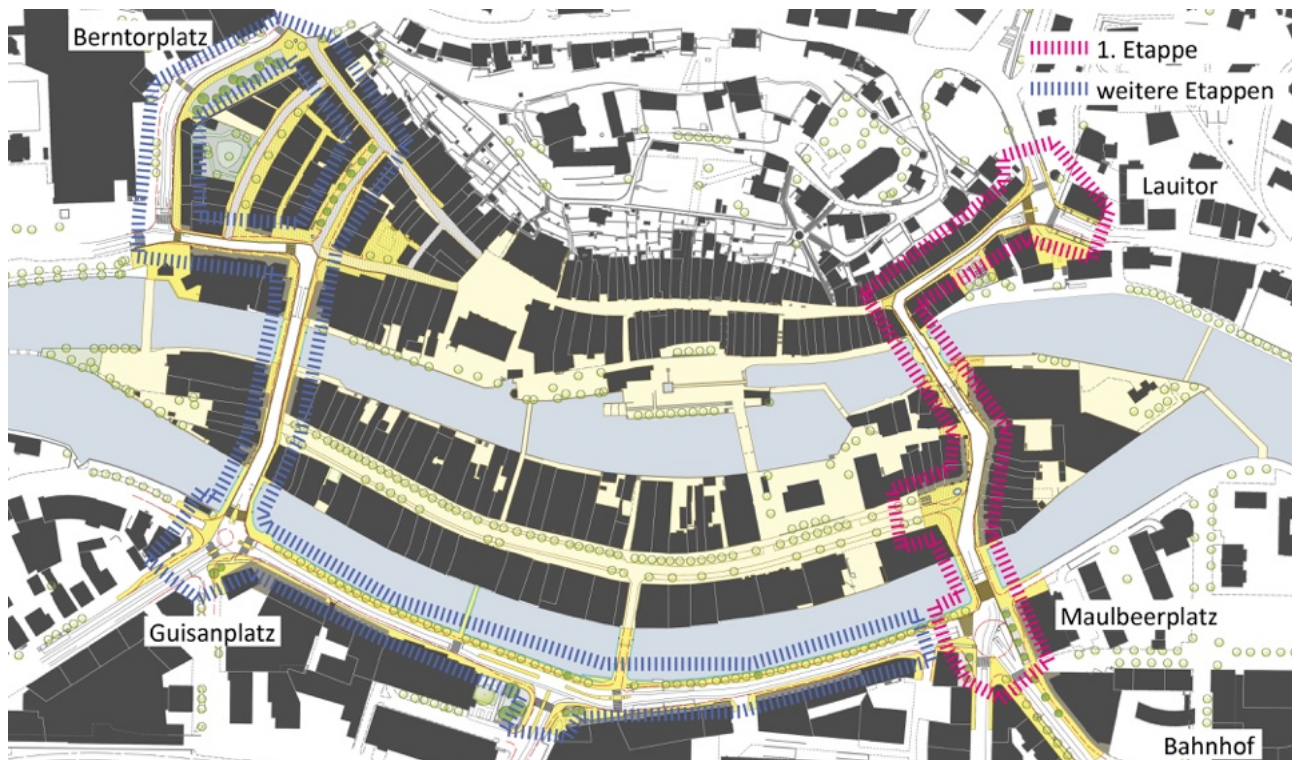
### TOW.MIV-Auf.17

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Motorisierter Individualverkehr**

Unterkategorie  
**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle	Weitere Beteiligte	
	Gemeinde	Denkmalpflege, Transportunternehmen	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	20.50	30.06.2034	30.06.2038

#### Finanzierungsschlüssel



**Massnahmenbeschrieb**

Die weiteren Etappen des Betrieb- und Gestaltungskonzeptes (BGK) Innenstadt sind:

- Achse Berntorplatz–Guisanplatz (Westast)
- Achse Aarestrasse mit Bushaltestelle Postbrücke

Der Westast beinhaltet die Verbreiterung der Vorzonen und Fussgängerbereiche. Die Gebäude erhalten klar definierte Vorzonen und die obere Marktgasse kann mit Bäumen aufgewertet werden. Zentrales Element für die Ausgestaltung der Vorzonen bildet ein breites Natursteinband, welches die Fussverkehrsflächen vom fahrenden Verkehr trennt und gleichzeitig als taktile Leitlinie dient. Die Verbesserung der Engstelle Schwäbischgasse für den Fussverkehr erfordert eine Dosierung des motorisierten Verkehrs auf dem übergeordneten Netz (vgl. Verkehrsmanagement Region Thun). Die Bushaltestelle Marktgasse wird hindernisfrei umgestaltet. Mit einem lichtsignalgesteuerten Knoten Guisanplatz können die Busse priorisiert und die Situation für den Veloverkehr verbessert werden.

Für die Aarestrasse liegen betriebliche Szenarien und Varianten für die Ausgestaltung der Bushaltestelle Postbrücke vor. Die Massnahme umfasst die Aufwertung der Promenade entlang der Aare und die hindernisfreie Bushaltestelle Postbrücke zusammen mit der Umgestaltung der Platzfläche.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.11.2024	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.06.2034	Baubeginn	Gemeinde
30.06.2038	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
	Festsetzung		
<b>Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung</b>			
<b>Bezug zu weiteren Massnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Thun, BGK Innenstadt, 1. Etappe (TOW.MIV-Auf.01)</li> <li>- Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte (TOW.KM-Mu.07)</li> <li>- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite (TOW.KM-Mu.08)</li> <li>- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2. Etappe (TOW.KM-Mu.09)</li> <li>- Verkehrsmanagement Region Thun, A-Horizont (TOW.NM-VM.01)</li> </ul>		
<b>Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres</b>	<p>DTV Allmendbrücke 2040: 12'200  DTV Aarestrasse 2040: 12'900  Quadratmeter Umsetzungsbereich: Westast 11'500 m2, Aarestrasse 8500 m2  Gestaltung Verkehrs- und Stadträume Innenstadt Thun, Betriebs- und Gestaltungskonzept, Stauffenegger + Partner, Basler &amp; Hofmann, Brügger Architekten, November 2024</p>		

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, BGK Siegenthalergut

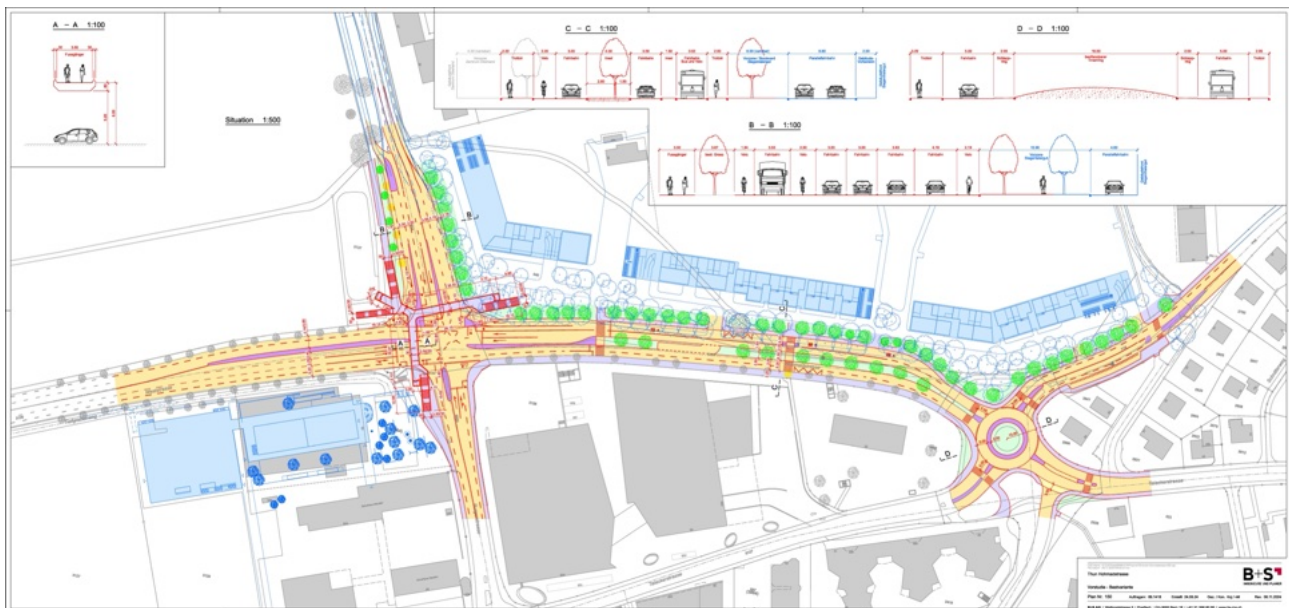
## TOW.MIV-Auf.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

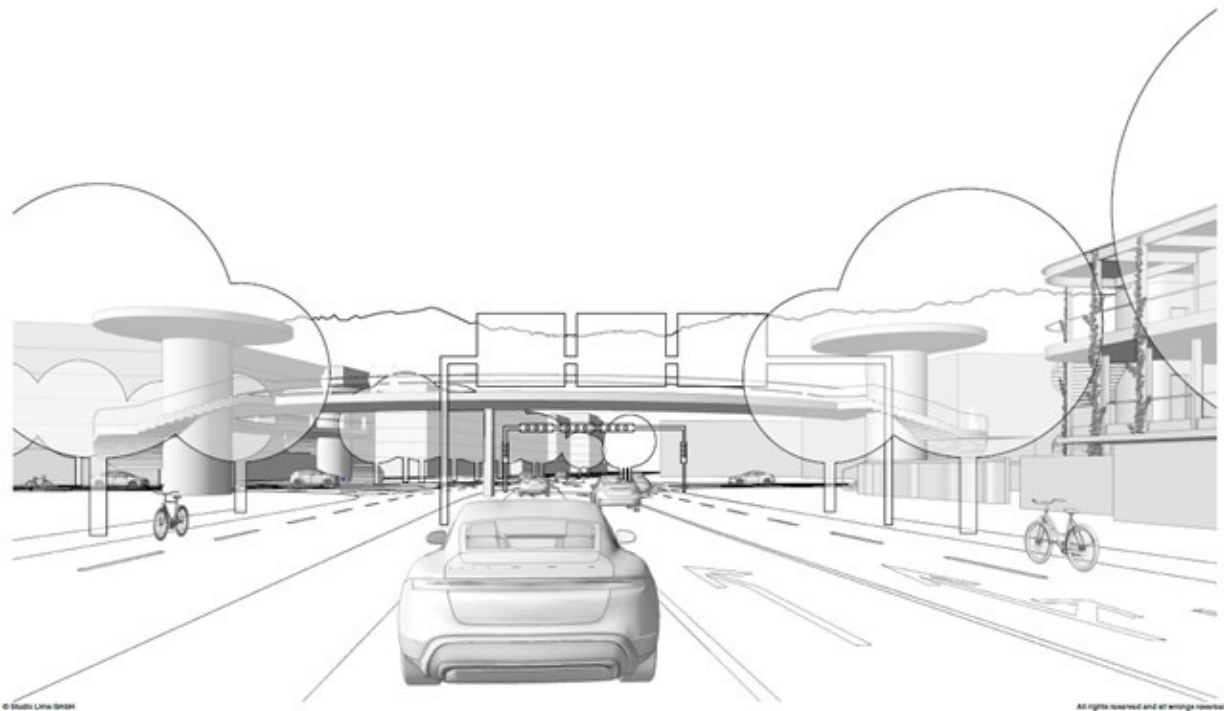
Massnahmenkategorie  
**Motorisierter Individualverkehr**

Unterkategorie  
**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde	TBA-OIK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	10.20	01.01.2030	31.12.2032

**Finanzierungsschlüssel**



#### Massnahmenbeschrieb

In Abstimmung mit den umliegenden Siedlungsentwicklungen (Siegenthalergut, Sport- und Freizeitcluster Thun Süd, Schulerweiterung Neufeld etc.) ist im Bereich der Hohmadstrasse (inkl. angrenzende Knoten) eine verkehrliche Neuorganisation und städtebauliche Aufwertung des Strassenraums erforderlich.

Mit der Umgestaltung des Strassenraums werden die verkehrliche Erschliessung in angrenzende Bereiche optimiert (insbesondere neue FVV-Querungen über Burger-, West- und Hohmadstrasse zum Zentrum Oberland, Schulhaus Neufeld (Schulwegsicherung) und Burgerallmend (Sport- und Freizeitcluster)); Lücken im städtischen Fussverkehrs- und Velonetz (u.a. Anbindung an neue Velohauptroute Burgerstrasse) geschlossen; die Anbindung bestehender und künftiger Buslinien an neue Siedlungsgebiete ermöglicht; der Verkehrsfluss und -sicherheit bei den Knoten West-/Burger-/Hohmadstrasse und Knoten Hohmad-/Talackerstrasse sichergestellt sowie der Strassenraum begrünt und stadträumlich aufgewertet.

Die umzusetzenden Massnahmen sind in folgenden Teilbereichen vorgesehen:

- Knoten West-/Burger-/Hohmadstrasse (6.9 Mio. CHF): Umgestaltung des LSA-Knotens mit Veloführung à Niveau (indirektes Linksabbiegen; Schliessung der Netzlücke Velohauptroute Burgerstrasse Nord-Süd) und einer Fussgänger-Überführung, welche Siegenthalergut, Sport- und Freizeitcluster Thun Süd und Schule Neufeld sicher und direkt verbindet (zentrale Schulwegverbindung).
- Hohmadstrasse (2.8 Mio. CHF): Aufwertung des Strassenraums durch breite Mittelstreifen für Baumpflanzungen, zusätzliche FVV-Querungen Siegenthalergut - Zentrum Oberland sowie beidseitige Bushaltestellen zur Sicherstellung bestehender (Linie 2 und 3) und künftiger Buslinien (Tangentallinie Steffisburg-Thun Oberland sowie ggf. neue Linie/Umlegung Linie 2).
- Kreisels Talacker-/Hohmadstrasse (0.5 Mio. CHF): Sanierung und Aufwertung mittels Vergrösserung des Innenrings (Erhöhung Verkehrssicherheit Unfallschwerpunkt 1043).

**Abgeschlossene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2025	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2030	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung		

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung****Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- Thun, Siegenthalergut (Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen) (TOW.S-VW.01.08)
- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast, A-Horizont (TOW.FVV-Ü.01.04)
- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld, A-Horizont (TOW.FVV-Ü.01.05)
- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast, B-Horizont (TOW.FVV-Ü.02.04)
- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld, B-Horizont (TOW.FVV-Ü.02.05)
- Verkehrsmanagement Region Thun, A-Horizont (TOW.NM-VM.01)
- Verkehrsmanagement Region Thun, B-Horizont (TOW.NM-VM.02)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

Fläche Umsetzungsbereich: ca. 20'700 m<sup>2</sup>  
DTV (2045, ohne Massnahmen):  
Knoten Burger-/Weststrasse:  
- Weststrasse West: 23460 Fz./Tag  
- Burgerstrasse Süd: 10160 Fz./Tag  
- Weststrasse Ost: 17460 Fz./Tag  
- Burgerstrasse Nord: 19230 Fz./Tag  
Knoten Hohmad-/Talackerstrasse:  
- Hohmadstrasse West: 17'530 Fz./Tag  
- Talackerstrasse Ost: 9'310 Fz./Tag  
- Talackerstrasse West: 13'660 Fz./Tag  
- Hohmadstrasse Ost: 6'960 Fz./Tag  
Vorstudie BGK Siegenthalergut (Hohmadstrasse) (inkl. Kostenschätzung +/-30%)

## Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, BGK Dürrenast-Neufeldquartier

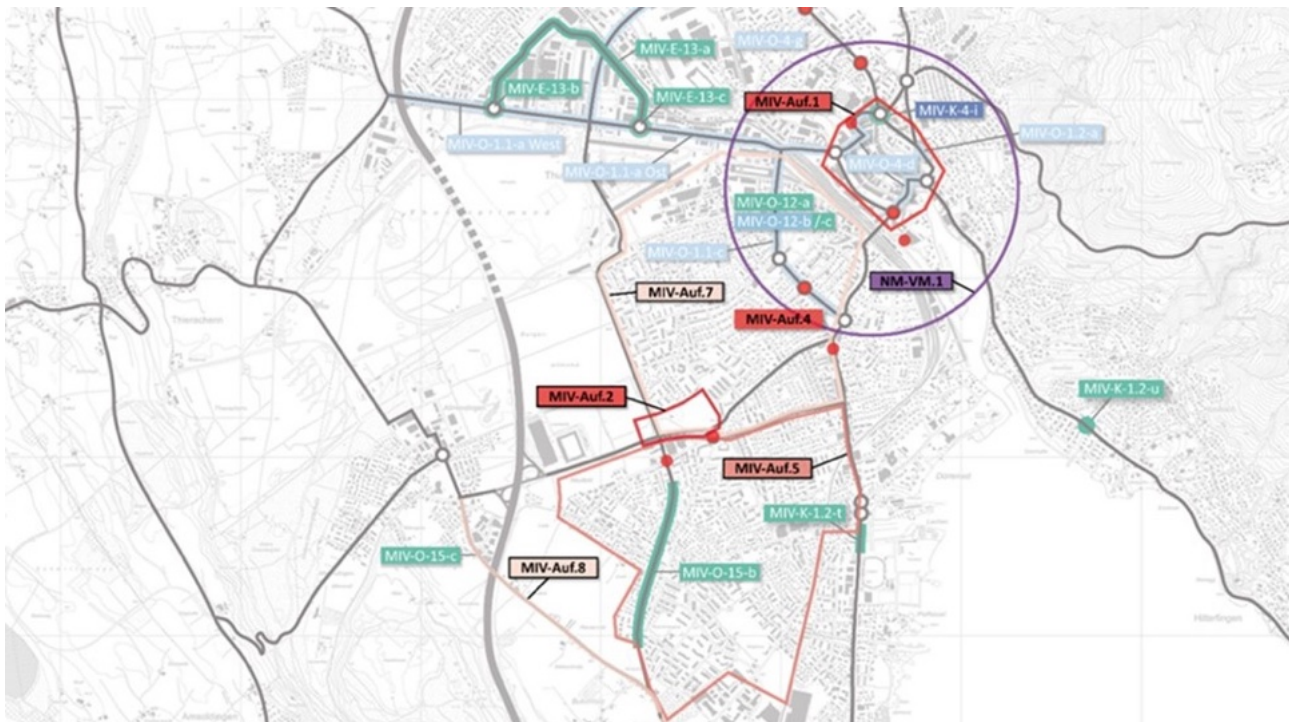
## TOW.MIV-Auf.05

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Motorisierter Individualverkehr**

Unterkategorie  
**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
	Gemeinde		TBA-OIK
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	7.20	31.12.2032	31.12.2033

### Finanzierungsschlüssel

### Massnahmenbeschrieb

Das Gesamtverkehrskonzept 2035 der Stadt Thun (GVK, Massnahme G3-b) sieht für das Wohngebiet Dürrenast-Neufeld eine quartierverträgliche Strassenraumgestaltung und eine zweckmässige Verkehrsorganisation an. Dies umfasst die Verringerung von Immissionen auf die Wohngebiete, das Vermeiden von Durchgangsverkehr, ein behinderungsarmer Betrieb der Buslinien, attraktive Velo- und Fusswegverbindungen sowie ein situationsgerechtes Parkierungsregime.

Es soll ein Betriebs- und Gestaltungskonzept entwickelt werden, welches folgende Massnahmen prüft bzw. festlegt (nicht abschliessend):

- Geschwindigkeitsregimes
- Vortrittsregelungen
- Übergänge vom Basisnetz ins Quartiernetz
- Verkehrslenkungsmassnahmen
- Grad der Koexistenz der Verkehrsträger
- gezielte Erschliessung von Arealentwicklungen
- Festlegung bedeutender öffentlicher Räume
- Gestaltung des Strassenraums: Fahrbahn und Fahrbahnaufteilung (MIV, Busse, Velostreifen, Fussverkehrsverbindungen längs und quer, Parkierung im Strassenraum, Begegnungsräume, Orte zum Verweilen, Gestaltung und Bepflanzung mit Bäumen usw.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2026	Studie	Gemeinde
31.12.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung		

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Thun, BGK Siegenthalergut (TOW.MIV-Auf.02)
- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast, A-Horizont (TOW.FVV-Ü.01.01)
- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast, A-Horizont (TOW.FVV-Ü.01.04)
- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld, A-Horizont (TOW.FVV-Ü.01.05)
- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast, B-Horizont (TOW.FVV-Ü.02.01)
- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast, B-Horizont (TOW.FVV-Ü.02.04)
- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld, B-Horizont (TOW.FVV-Ü.02.05)

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

Fläche: ca. 60000 m2 (ca. 6 km \* 10m)  
 DTV (2030): ca. 2'000 bis 9'000 (max. WS = Buchholzstrasse - West)  
 Gesamtverkehrskonzept (GVK) 2035 Stadt Thun

# Einzelmassnahme Verkehr

## Spiez, BGK Dorfzentrum / Bahnhof

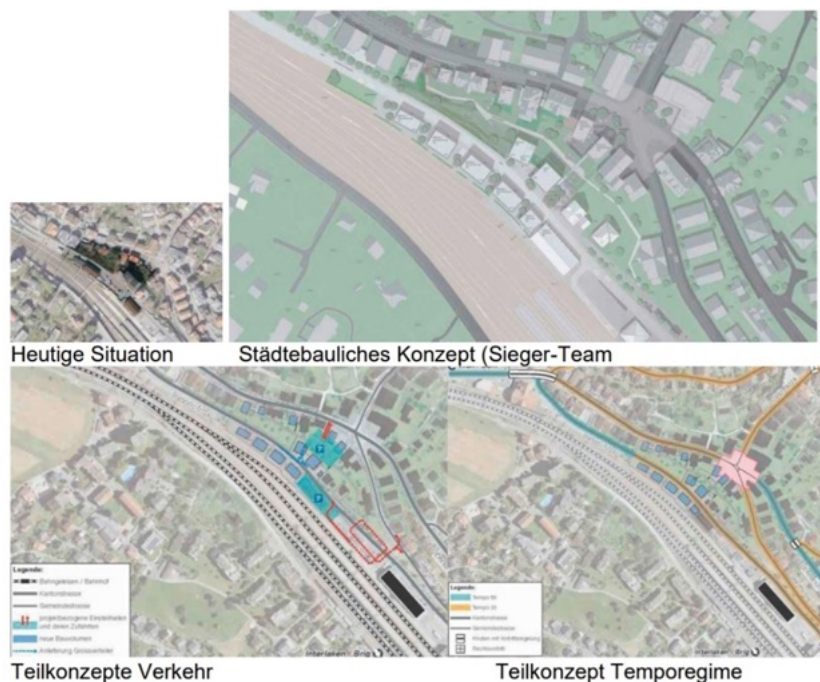
### TOW.MIV-Auf.09

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Motorisierter Individualverkehr**

Unterkategorie  
**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**



Quelle: Testplanung «Zentrum Spiez», Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 6. Januar 2020

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde	TBA-OIK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	7.50	31.12.2032	31.12.2033

### Finanzierungsschlüssel

**Massnahmenbeschrieb** Die Gemeinde Spiez möchte ihr Ortszentrum stärken. Die ortsbauliche Situation ist unbefriedigend. Andererseits ist das Entwicklungspotenzial in diesem äusserst gut mit ÖV erschlossenen Gebiet gross. Das Ortszentrum soll zum Einkaufen einladen, attraktiv sein für den Tourismus und eine gute Durchwegung für den Fuss- und Veloverkehr aufweisen. Zudem soll ein sinnvoller Umgang mit dem motorisierten Verkehr auf den Hauptverkehrsstrassen gefunden werden. Der Bearbeitungsperimeter

umfasst die «Kernzone Spiez» (Zone mit Planungspflicht) sowie die Arbeitszone Gewerbe entlang der Gleise. Ein wichtiges Ziel der Planung ist auch, eine neue attraktive, hindernisfreie Verbindung zwischen der Bahnhofstrasse und dem Kronenplatz resp. der Oberlandstrasse zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund wurde 2019/2020 eine Testplanung mit vier Planerteams durchgeführt. Die baulichen Ausprägungen werden in separaten Studien weiterentwickelt. Bestandteil der Zentrumsentwicklung ist eine verkehrliche Neugestaltung. Für den Fussverkehr ist eine neue Verbindung zwischen Bahnhof und Oberlandstrasse – Kronenplatz zu schaffen (voraussichtlich mit Liftsystem). Es sind neue (unterirdische) Parkierungsmöglichkeiten zu schaffen, namentlich für die mit Detailhandel verdichtete Nutzung im Zentrum. Die Zugänglichkeiten des MIV sind auf beiden Achsen sicherzustellen, das Temporegime ist aber zu beruhigen (Tempo 30) und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Dazu ist ein Betriebs- und Gestaltungskonzept zu erstellen. Das BGK Ortszentrum Spiez wird mit dem fast fertiggestellten AP-Projekt Umgestaltung Oberlandstrasse abgestimmt.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
06.01.2020	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2032	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung		

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Spiez, Entwicklung Zentrum (TOW.S-UV.01.17)

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

«Spiez, Entwicklung Zentrum» TOW.S-UV.01.17 mit den weiteren Planungsschritten:  
 - Verkehrsstudie Zentrum  
 - Verkehrsrichtplan

Dokumente/Weiteres:

Fläche: 7000 m<sup>2</sup> (ca. 700 m \* 10 m Breite)

DTV (2030): ca. 4000 Fahrzeuge (Bahnhofstrasse)

Testplanung: Testplanung «Zentrum Spiez», Schlussbericht des Beurteilungsgremiums vom 6. Januar 2020

Einzelmassnahme Verkehr

## Schönried, Sanierung Ortsdurchfahrt

### TOW.MIV-Auf.14

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Motorisierter Individualverkehr**

Unterkategorie  
**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	TBA-OIK	Gemeinden	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	6.50	31.12.2026	31.12.2028
<b>Finanzierungsschlüssel</b>	Ausserhalb AP-Perimeter: - Kanton: 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen		
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Verkehrstechnische Sanierung der Ortsdurchfahrt mit Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrs und Geschwindigkeitsreduktion, Verbesserung der Fussgängerlängs- und -querbeziehungen (Schulwegsicherheit). Behindertengerechter Umbau der Bushaltstellen. Ziele: Verstetigung des Verkehrs, Erhöhung der Schulweg- und generell der		

Verkehrssicherheit, Erhöhung der Aufenthaltsqualität.  
DTV: ca. 4500

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte:  
17.11.2014 Schwachstellenanalyse, TBA-OIK  
12.06.2013 Aufnahme Strassennetzplan 2014–2029, RRB Nr. 0761, TBA-OIK  
xx.03.2018 Planungsstudie, TBA-OIK

<b>Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
---	---------------	---------------------------------------	-----------------------------

<b>Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte</b>	<b>Termin</b>	<b>Planungs-/Finanzierungsschritt</b>	<b>Federführende Stelle</b>
	01.10.2021	Studie	TBA-OIK
	31.12.2026	Baubeginn	TBA-OIK
	31.12.2028	Inbetriebnahme	TBA-OIK

<b>Koordination</b>	<b>Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK</b>	<b>Kantonale Richtplanrelevanz</b>	<b>Koordinationsstand kantonaler Richtplan</b>
	Vororientierung	nein	

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

**Bezug zu weiteren Massnahmen** Sanierung Gemeindestrassen (Grubenstrasse, Bahnhofstrasse, Hubelstrasse) -> Inhaltlich und zeitlich wird die Projektierung der Massnahmen koordiniert

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres** DTV: ca. 4500

Dokumente:  
- TBA, Flächendeckende Schwachstellenanalyse OIK I 2014 (Stand 17. November 2014)  
- TBA/BVE Kt. BE, Strassennetzplan 2014–2029, RRB Nr. 0761 vom 12. Juni 2013, angepasst am 31. Mai 2017  
- Planungsstudie, März 2018, im Auftrag des OIK I

Einzelmassnahme Verkehr

## Därstetten, Sanierung Niveauübergang

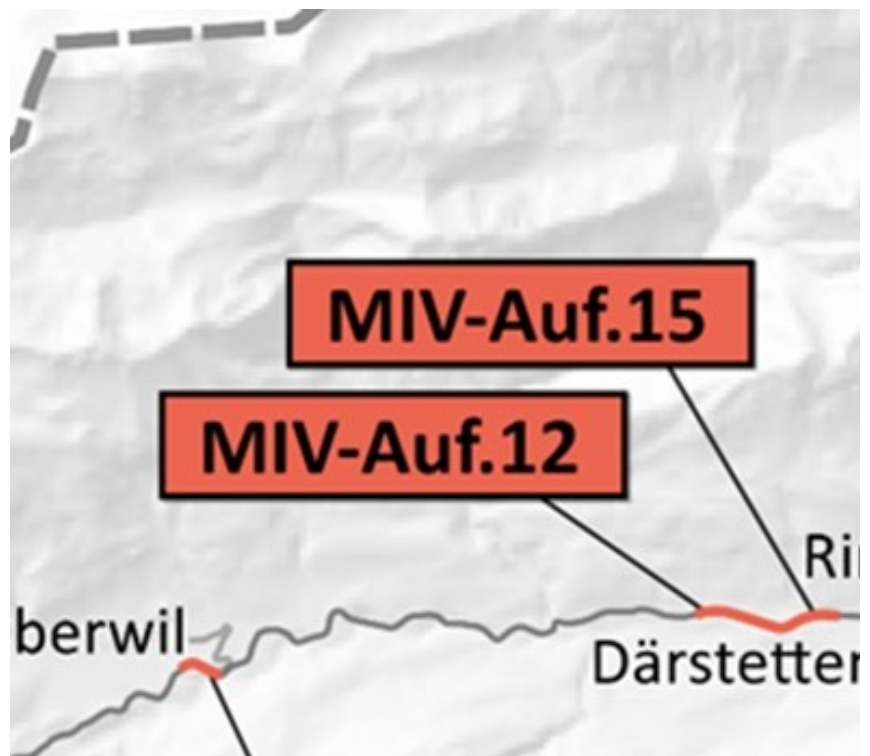
### TOW.MIV-Auf.15

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Motorisierter Individualverkehr**

Unterkategorie  
**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	BLS AG	TBA-OIK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	18.57	01.01.2024	31.12.2025
<b>Finanzierungsschlüssel</b>	Ausserhalb AP-Perimeter: - 100 % BLS AG, materieller Mehrwert durch Kanton zu tragen		
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Verschieben des Bahnübergangs infolge nötiger Perronverlängerung  Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte: 2000 Korridorstudie Simmental, TBA-OIK 12.06.2013 Aufnahme Strassennetzplan 2014–2029, RRB Nr. 0761, TBA-OIK		

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte:  
2024 Plangenehmigungsverfahren BLS

**Abgeschlossene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

01.10.2022

Studie

BLS AG

01.01.2024

Baubeginn

BLS AG

31.12.2025

Inbetriebnahme

BLS AG

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Vororientierung

nein

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

Kein Bezug

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

DTV: ca. 8000

Dokumente:

- Korridorstudie Simmental, 2000

- TBA/BVE Kt. BE, Strassennetzplan 2014–2029, RRB Nr. 0761 vom 12. Juni 2013,  
angepasst am 31. Mai 2017

Einzelmassnahme Verkehr

## Steffisburg, BGK Ziegeleistrasse

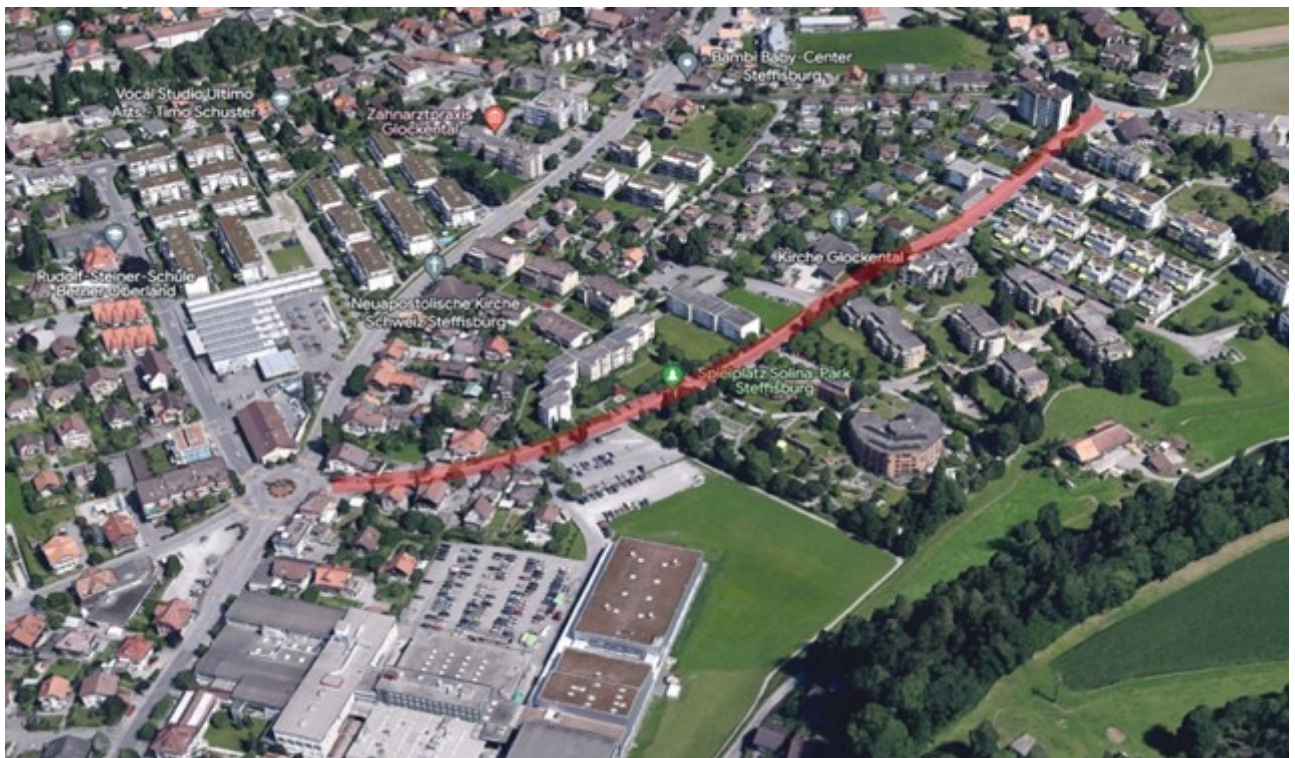
### TOW.MIV-Auf.16

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Motorisierter Individualverkehr**

Unterkategorie  
**Aufwertung/Sicherheit Strassenraum**



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
		Gemeinde	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	0.85	31.12.2028	31.12.2030

Finanzierungsschlüssel



**Massnahmenbeschrieb**

Die Ziegeleistrasse verbindet ab dem Ziegeleikreisel die Kantonsstrassen Thunstrasse und Glockenthalstrasse mit der Erlenstrasse. Mit der Inbetriebnahme des Bypass Thun Nord ist sie die logische und kürzeste Verbindung ab Autobahnzubringer nach Homberg/Teuffenthal. Die Überprüfung der Ziegeleistrasse in Bezug auf Geschwindigkeit und die generelle Verkehrssicherheit ist im MB M2 des Verkehrsrichtplans Steffisburg enthalten.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.06.2024	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2028	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2030	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

DTV 2040: 3600 (Osten) bis 5000 (Westen)

Einzelmassnahme Verkehr

## Erlenbach i.S., Ortsumfahrung

### TOW.MIV-U.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**3 (nach 2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Motorisierter Individualverkehr**

Unterkategorie  
**Umfahrung**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	TBA-OIK	Gemeinden	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	120.71		
<b>Finanzierungsschlüssel</b>	Ausserhalb AP-Perimeter: - Kanton: 100% der Kosten bei Massnahmen auf Kantonsstrassen		
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	Die Umfahrungsstrasse soll die Ortschaft Erlenbach im Simmental vom motorisier-ten Durchgangsverkehr entlasten. Kernstück der Umfahrung ist das Tunnelbau-werk. Für die Variante mit dem Portal West bei der Stockhornbahn weist der Tunnel eine Länge von 1360m auf. Bei der Variante Leimeren beträgt die Tunnellänge 1555 m, was eine Mehrlänge von 195 m ergibt.		

Bei der Projektierung ist versucht worden, die Beeinträchtigung der Umwelt im Bereich der Tunnelportale und der Anschlüsse möglichst klein zu halten. Die Linienführung ist in den Portalbereichen deshalb bewusst auf eine tiefe Ausbaugeschwindigkeit von 60 km/h ausgelegt worden.

Die technische Machbarkeit ist durch Vorprojekt nachgewiesen. In den 90er Jahren herrschte zwischen Gemeinde, Planungsregion und Kanton Konsens über die Notwendigkeit einer Umfahrung Erlenbach. Gemeinde und OIK I konnten sich jedoch längere Zeit nicht über den Standort des Westportals des Tunnels einigen, was die weitere Projektierung blockierte. 1999 begann die Erarbeitung der Korridorstudie Simmentalstrasse. Darin wurde der übrige, grosse Massnahmenbedarf an der Kantonsstrasse zwischen Wimmis und Zweisimmen aufgezeigt. Wegen des hohen Finanzbedarfs für die Realisierung dieser Massnahmen im Vergleich zu den dem Kanton für den Strassenbau zur Verfügung stehenden Mitteln akzeptierte der damalige Gemeinderat, die Realisierung der Umfahrung zugunsten der übrigen Massnahmen im Simmental vorläufig zurückzustellen.

Die im 2023 abgeschlossene verkehrstechnische Sanierung der Ortsdurchfahrt dient der längerfristigen Überbrückung, bis die Umfahrung realisiert ist. Im Kernbereich von Erlenbach können die Defizite nicht behoben werden.

Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte:

- 11.1990 Variantenstudie TBA-OIK
- 05.1992 Mitwirkungsbericht, TBA-OIK
- 02.1997 Vorprojekt, Erläuterungsbericht, TBA-OIK
- xx.2000 Korridorstudie Simmentalstrasse, TBA-OIK

Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte:

Nicht vor 2030, Projektierung, TBA-OIK

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Koordination**

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK		Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Vororientierung		ja	Vororientierung

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

Die im 2020 beginnende verkehrstechnische Sanierung der Ortsdurchfahrt dient der längerfristigen Überbrückung, bis die Umfahrung realisiert ist. Im Kernbereich von Erlenbach können die Defizite nicht behoben werden.

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

DTV: ca. 10000

Dokumente:

- Ausbau Simmentalstrasse, Variantenstudie, Emch+Berger, November 1990
- Ausbau Simmentalstrasse, Mitwirkungsbericht, Emch+Berger, Mai 1992
- Umfahrung Erlenbach, Vorprojekt, Erläuterungsbericht Emch+Berger, Februar 1997
- Korridorstudie Simmentalstrasse, 2000

# Massnahmenpaket Verkehr

## Kategorie Verkehrsmanagement, A-Horizont

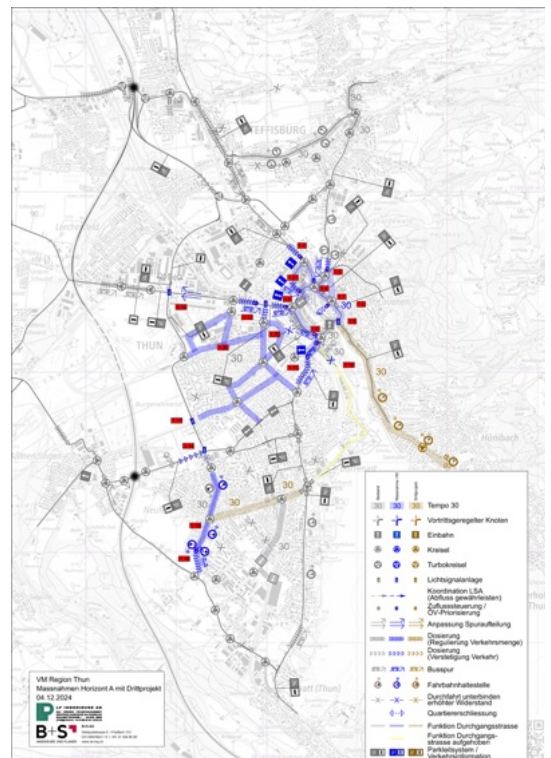
### TOW.NM-VM.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



**Kosten (Mio. CHF)**

9.55

**Leistungseinheiten**

Typ	Anzahl	Einheit
Verkehrsmanagement Kat.1	13	Knoten
Verkehrsmanagement Kat.2	9	Knoten

**Finanzierung**

Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten  
 Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

**Konzeption  
 Massnahmenpaket**

Konzeption  
 Massnahmenpaket Unter dem Namen «Verkehrsmanagement Region Thun / Busbevorzugung» (NM-VM-1) wurden in den AP1-3 bereits verschiedene Elemente umgesetzt. Einzelne Massnahmen aus dem VM-Paket waren Bestandteil der flankierenden Massnahmen des Bypass Thun-Nord. Seit Eröffnung des Bypasses sind weitere bauliche Massnahmen hinzugekommen, z.B. der Umbau Berntorkreisel, der Ausbau Lauitorstutz, mehrere Buspriorisierungen oder das Parkleitsystem. Zudem wurden verschiedene Wirkungskontrollen des Bypass Thun Nord von 2018 bis 2023 durchgeführt (s. Hauptbericht). Grundsätzlich wurden die Verkehrsziele erreicht, namentlich konnte der Verkehr auf den zwei Aarequerungen durch das Einbahnregime

um 40% gesenkt und die Stausituationen auf der Bernstrasse eliminiert werden.

Mit dem AP 2. Generation liegt für die Region Thun ein Verkehrsmanagement-Konzept vor. Es bestehen weiterhin mehrere neuralgische Schwachpunkte mit Verkehrsüberlastungen und grossen Fahrplanabweichungen des öffentlichen Verkehrs insb. auf der Frutigenstrasse, auf der Hofstettenstrasse und auf dem Maulbeerplatz. Vor diesem Hintergrund wurde das regionale VM-Konzept aus dem Jahr 2010 komplett überarbeitet (Vergleich AP4, Massnahmenblatt TOW.NM-VM-1).

Folgende Leitsätze gelten für das überarbeitete Verkehrsmanagement Region Thun:

- Berechenbare Reisezeiten für alle Verkehrsmittel durch stetigen Verkehrsfluss auf dem Basisnetz ermöglichen
- Die Sättigung des Strassennetzes im innerstädtischen Bereich in den Spitzenstunden reduzieren
- Die Fahrplanstabilität der Buslinien in der ganzen Region gewährleisten
- Ausweichverkehr ins Quartiernetz bzw. auf die Quartierstrassen vermeiden
- Die Stauraumbewirtschaftung erfolgen ausserhalb der Innenstadtbereiche

Aus den definierten Leitsätzen abgeleitet, gelten folgende konkreten Ziele:

- ÖV: Verlustzeiten < 2 Min (Anschlussicherung Bahn/Bus)
- Zuverlässige Reisegeschwindigkeit von mindestens 25 km/h auf dem Basisnetz (ausgenommen Dosierstrecken)

Das gesamte Massnahmenkonzept VM-Region Thun sieht einen inneren und äusseren Dosierungsring sowie eine zusätzliche Dosierung beim Autobahnanschluss Thun Nord vor. Der innere Dosierungsring umfasst die Innenstadt, während der äussere Dosierungsring sich um die Aussenquartiere legt. Um zusätzlichen Binnenverkehr zu vermeiden, werden Dosierungen bei den Parkhäusern und wichtigen Arealen mit viel Publikumsverkehr vorgesehen. Massnahmen zur direkten Entlastung der Innenstadt werden als vordringlichen Handlungsbedarf betrachtet. Die Umsetzung des gesamten Massnahmenkonzept erfolgt in drei Etappen mit folgenden strategischen Zielen:

- 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 B-Horizont): lokale und flankierende Massnahmen mit lokalen Auswirkungen

Die Teilmassnahmen der Etappe 1 werden im A-Horizont ausgeführt. Bei diesen Massnahmen ist der Handlungsbedarf besonders gross und die Dringlichkeit gegeben. Insbesondere die Innenstadt leidet unter der grossen Verkehrsbelastung zur Spitzenstunde, was zu hohen Verlustzeiten des ÖV führt.

Die Massnahmen im A-Horizont umfassen Dosierungen und Zulaufsteuerungen auf allen Zufahrtsstrecken der Innenstadt, namentlich auf der Bernstrasse, Grabenstrasse, Allmendstrasse, Frutigenstrasse, Hofstettenstrasse und Thunstrasse (TOW.NM-VM.01.03, 01.04, 01.05, 01.06, 01.09, 01.13, 01.15, 01.21). Damit wird ein geschlossener Dosierungsring um die Innenstadt erstellt. Auf den Achsen mit öffentlichem Verkehr sind Busbevorzugungen vorgesehen (TOW.NM-VM.01.04, 01.05, 01.06, 01.08, 01.09, 01.13, 01.15, 01.17, 01.18, 01.19, 01.21). Die Massnahmen verhindern ein Zusammenbruch der Leistungsfähigkeit der Knoten auf dem Innenstadtring und reduzieren die Verlustzeiten des ÖV. Damit die Dosierungsstrecken nicht via Quartiernetz umgangen werden, sind Massnahmen zum Schutz der Quartiere vorgesehen (TOW.NM-VM.01.10, 01.16, 01.18, 01.19, 01.20). So sollen Einbahnregime, Temporeduktionen und dynamische Sperren eingeführt werden. Eine Verstärkung des Verkehrs und eine zuverlässige Reisezeit soll mit einer Temporeduktion auf 30 km/h auf dem Innenstadtring erreicht werden (TOW.NM-VM.01.02). Diese Massnahme führt ausserdem zu einer Reduktion von Luft- und Lärmbelastungen sowie zu einer besseren Aufenthaltsqualität.

Damit die Leistungsfähigkeit des Schlossbergkreisel gesteigert werden kann, ist eine Dosierung der Ausfahrt Schlossberg-Parking geplant (TOW.NM-VM.01.07).

Der erste Dosierungsring um die Innenstadt, soll mit Massnahmen zur Verkehrsverlagerung und -lenkung auf die tangentialen Strassenachsen ergänzt werden. Dazu sind Massnahmen bei den Knoten in den Aussenquartieren notwendig. Der Knoten Allmendstrasse/ General-Wille-Strasse (TOW.NM-VM.01.12) verfügt über eine ungenügende Leistungsfähigkeit. Mit einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur auf

der Allmendstrasse stadtauswärts wird die Leistungsfähigkeit erhöht. Der Nutzen des Bypass Thun Nord wird so zusätzlich gesteigert und die Verlustzeiten zur Spitzenstunde reduziert.

Der Kreisel Burgerstrasse / Länggasse / Allmendingenallee soll mit einem LSA-gesteuerten Knoten ersetzt werden (TOW.NM-VM.01.17). Dank dieser Massnahme kann der tangentielle Verkehrsfluss optimal priorisiert und gleichzeitig der Ausweichverkehr durch das Westquartier minimiert werden. Mit einer öV-Bevorzugung wird die Buspriorisierung am Knoten für sämtliche Buslinien sichergestellt. Ebenfalls sind Anpassungen am LSA-gesteuerten Knoten West-/ Burger-/ Hohmadstrasse (TOW.NM-VM.01.14) vorgesehen. Der Verkehrsstrom Weststrasse – Hohmadstrasse soll plafoniert und der Verkehrsstrom Weststrasse – Burgstrasse priorisiert werden. So wird die Innenstadt entlastet und der tangentielle Verkehrsfluss gefördert.

Die Massnahmen werden mit einem übergeordneten Wegweisungskonzept (TOW.NM-VM.01.11) ergänzt. Dies soll eine optimale Information und Lenkung der Verkehrsteilnehmenden ermöglichen und den Verkehrsfluss verbessern. Alle Massnahmen müssen auf Basis der aktuellen Verkehrslage aufeinander abgestimmt und koordiniert werden. Dazu ist eine umfassende Verkehrslage und Verkehrsdatenerfassung (TOW.NM-VM.01.22) vorgesehen. Mit Hilfe von Verkehrsdetektoren wird die aktuelle Verkehrslage, das Verkehrsaufkommen sowie der Verkehrszustand in Echtzeit erfasst. Die erhobenen Daten werden anschliessend im kantonalen Verkehrsrechner analysiert, ausgewertet und laufend für die Steuerung der verschiedenen Anlagen verwendet. Diese Koordination bedingt einen Ausbau des bestehenden kantonalen Verkehrsrechners (TOW.NM-VM.01.01). Dank der gegenseitigen Abstimmung und der übergeordneten Koordination wird mit den Verkehrsdetektoren und dem Verkehrsrechner die Wirkung der Einzelmassnahmen verstärkt.

**Zweckmässigkeit**

**Bezug zu Zukunftsbild**

Die Massnahme unterstützt die Lenkung des Strassenverkehrs auf das Basisnetz und erhöht die Zuverlässigkeit des Busverkehrs. Sie verbessert die Rahmenbedingungen für ein attraktives und sicheres Velowegnetz und die Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte, insbesondere in den innenstädtischen Gebieten.

**Bezug zu Handlungsbedarf**

Es besteht Handlungsbedarf zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Gesamtverkehrssystems, zur Sicherung der Fahrplanstabilität des Strassen-ÖV und zur Reduktion der Stausituationen in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere auf den Einfallsachsen zum rechten Thunerseeufer und auf dem Innenstadtring.

**Bezug zu Teilstrategie**

Die Massnahme setzt auf eine verstärkte Nutzung des Bypass Thun und die Lenkung des Verkehrs auf das Basisnetz, gemäss der Teilstrategie Strasse und dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun. Sie verbessert die Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte und erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Velo- und Fussverkehr.

**Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien**

**Verkehr (WK 1)**

Die Massnahme verbessert den Verkehrsfluss und die Zuverlässigkeit des Busverkehrs durch gezielte Dosierungen und Buspriorisierungen.

**Siedlung (WK 2)**

Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Reduktion von Staus wird die Attraktivität der Siedlungsschwerpunkte erhöht.

<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Die Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit durch angepasste Verkehrsführungen und die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs.
<b>Umwelt (WK 4)</b>	Die Reduktion des motorisierten Verkehrs und die Förderung des öffentlichen Verkehrs tragen zur Verringerung der Umweltbelastungen wie Lärm und Abgasemissionen bei.

<b>Teilmassnahmen</b>	<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>
	TOW.NM-VM.01.01	Erweiterung Verkehrsrechner Kanton Bern	0.85
	TOW.NM-VM.01.02	Verstetigung Verkehrsfluss Hauptachse Innenstadt	0.10
	TOW.NM-VM.01.03	Dosierung Bernstrasse, Kyburgkreisel	0.20
	TOW.NM-VM.01.04	Zuflusssteuerung / Buspriorisierung Berntorkreisel auf der Bernstrasse	0.30
	TOW.NM-VM.01.05	Umgestaltung Knoten Lauitor mit Buspriorisierung	1.20
	TOW.NM-VM.01.06	Dosierung Thunstrasse mit Buspriorisierung (Busspur)	0.80
	TOW.NM-VM.01.07	Dosierung Schlossberg-Parking	0.30
	TOW.NM-VM.01.08	Knoten Maulbeerplatz Zuflusssteuerung und Buspriorisierung	0.20
	TOW.NM-VM.01.09	Dosierung Guisanplatz mit Buspriorisierung, Busspur Allmendstrasse	0.50
	TOW.NM-VM.01.10	Widerstand Mittlere Strasse	0.30
	TOW.NM-VM.01.11	Wegweisungskonzept	0.20
	TOW.NM-VM.01.12	Umgestaltung Knoten Allmendstrasse, General-Wille-Strasse	1.50
	TOW.NM-VM.01.13	Dosierung und Busspur Allmendstrasse	0.50
	TOW.NM-VM.01.14	Dosierung Knoten Weststrasse	0.20
	TOW.NM-VM.01.15	Optimierung Dosierung mit Buspriorisierung Frutigenstrasse	0.20
	TOW.NM-VM.01.16	Widerstand Seestrasse	0.30
	TOW.NM-VM.01.17	Umbau Kreisel Burgerstrasse / Länggasse zu LSA-Knoten mit Buspriorisierung	0.20
	TOW.NM-VM.01.18	Dosierung Buchholzstrasse mit Buspriorisierung	0.50
	TOW.NM-VM.01.19	Fahrbahnhaltestellen Buchholzstrasse und Tempo 30	0.20
	TOW.NM-VM.01.20	Quartierschutz Durchfahrtswiderstand im Westquartier	0.10
	TOW.NM-VM.01.21	Dosierung Grabenstrasse mit Buspriorisierung	0.50
	TOW.NM-VM.01.22	Verkehrslage- und Verkehrsdatenerfassung	0.40

# Teilmassnahme Verkehr

## Erweiterung Verkehrsrechner Kanton Bern

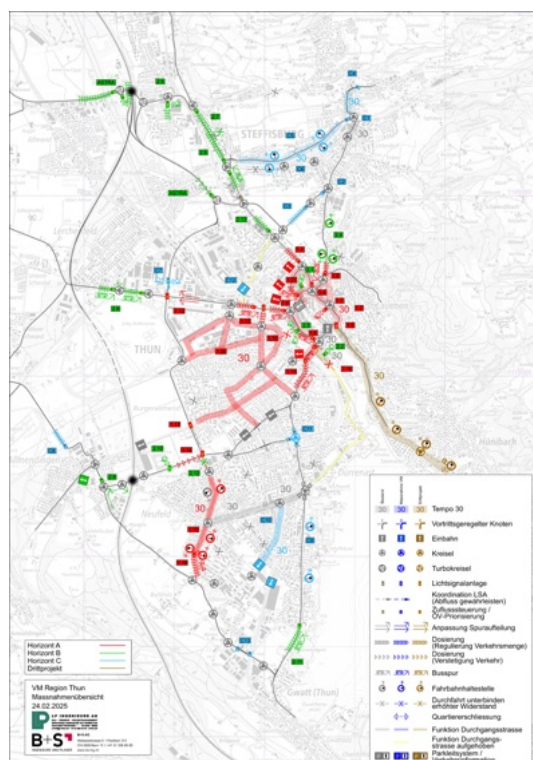
**TOW.NM-VM.01.01**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
**[x] 5.Generation [ ] Nein**

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.85	01.01.2028	31.12.2030	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Erweiterung des bestehenden kantonalen Verkehrsrechners (VR BE) ermöglicht eine übergeordnete und koordinierte Steuerung der verschiedenen Teilmassnahmen und die Erfassung der aktuellen Verkehrslage und -daten. Die beschlossenen VM-			

Massnahmen der Etappen 1-3 können so optimal umgesetzt und koordiniert werden.  
Die gegenseitige Abstimmung verstärkt die Wirkungen der Massnahmen.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

Teilmassnahme Verkehr

# Verstetigung Verkehrsfluss Hauptachse Innenstadt

**TOW.NM-VM.01.02**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	TBA-OIK I		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.10	01.07.2028	31.12.2028	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Auf dem Innenstadtring wird Tempo 30 eingeführt, um den Verkehr zu verstetigen. Aufgrund der hohen Verkehrsdichte ist in Spitzenstunden ohnehin keine höhere			

Geschwindigkeit möglich. Die Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit und stärkt die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsteilnehmer in der Innenstadt.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Teilmassnahme Verkehr

## Dosierung Bernstrasse, Kyburgkreisel

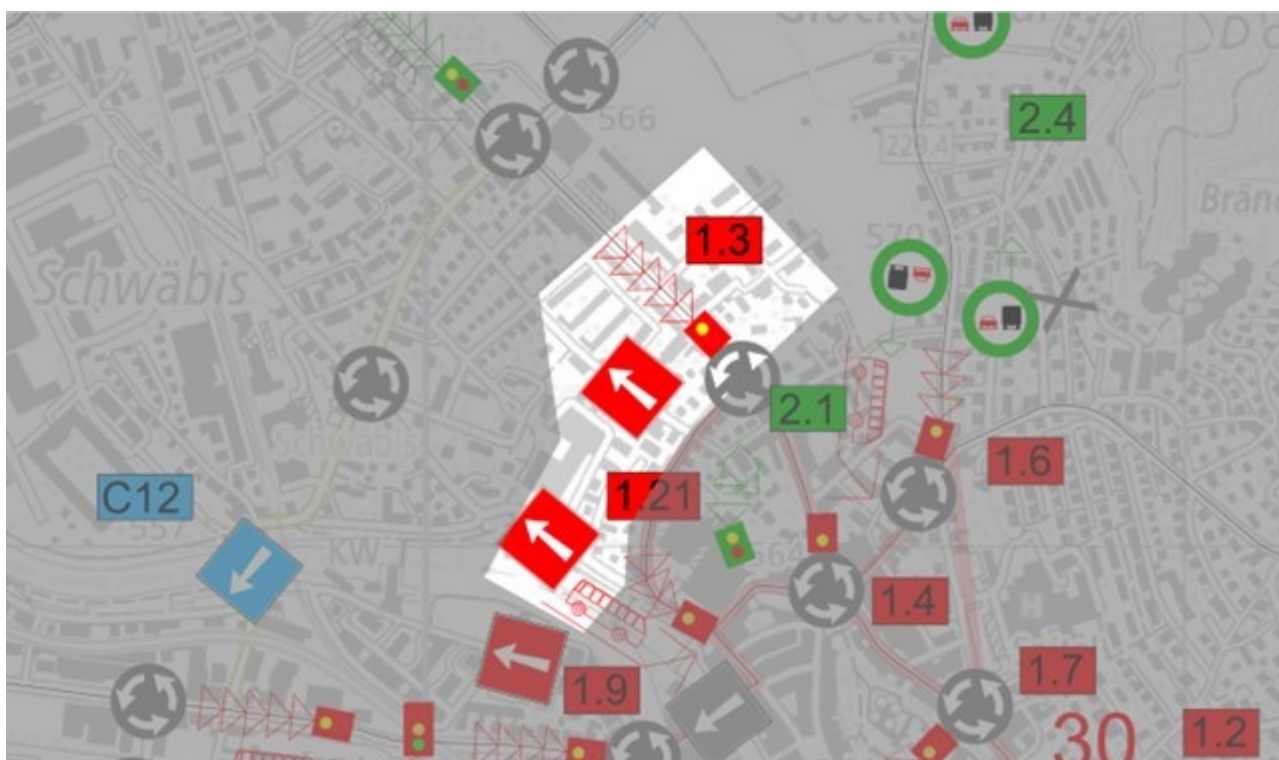
**TOW.NM-VM.01.03**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.07.2029	31.12.2029	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Dosierung auf der Bernstrasse stadteinwärts vor dem Kreisel an der Kyburgstrasse entlastet die Innenstadt und fördert die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs. Als flankierende Massnahme zum Schutz der Quartiere vor Ausweichverkehr wird auf			

kurzen Streckenabschnitten der Schlosstrasse und Grabenstrasse das Einbahnregime eingeführt.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## TOW.NM-VM.01.04

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

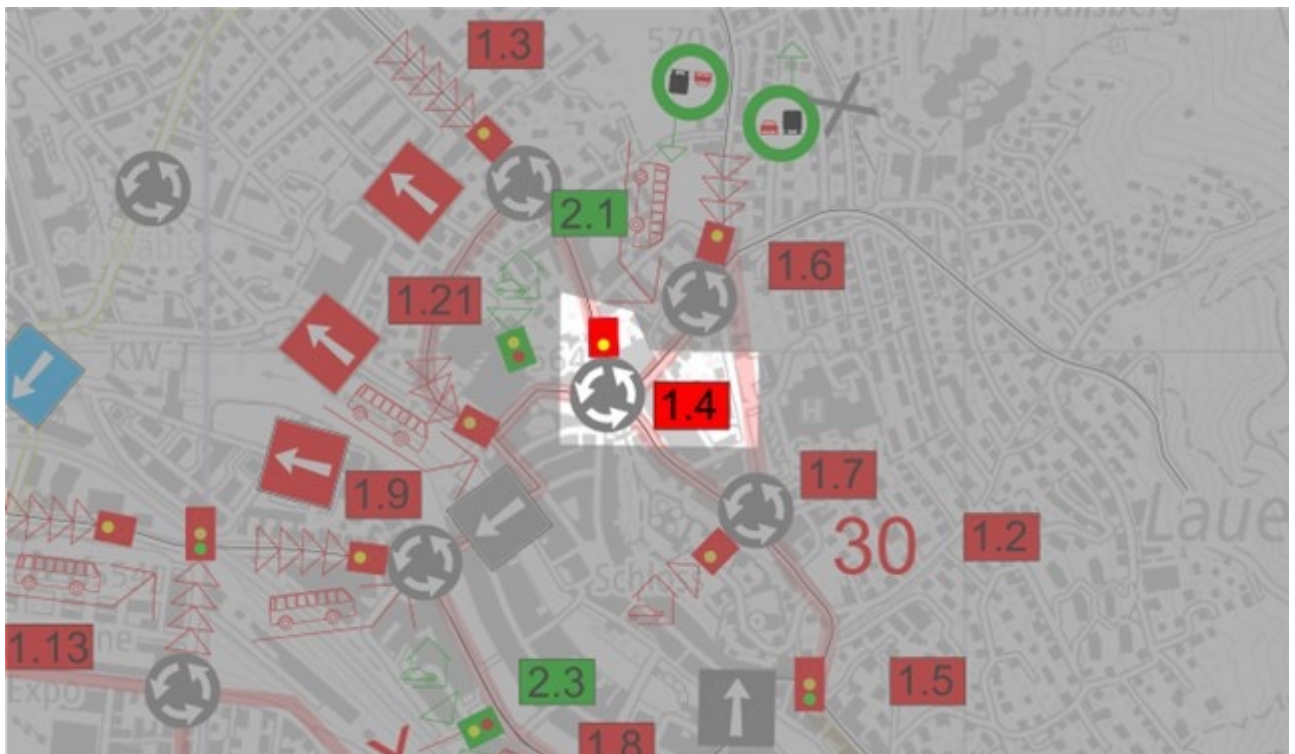
Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**

Teilmassnahme Verkehr

# Zuflusssteuerung / Buspriorisierung Berntorkreisel auf der Bernstrasse



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	TBA-OIK I, Thun		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.30	01.01.2029	31.12.2029	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Mit der Zuflusssteuerung auf der Bernstrasse kann der Bus auf der Achse Marktgasse – Steffisburgstrasse priorisiert werden. Die Buspriorisierung reduziert die ÖV-Verlustzeiten und fördert die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs. Durch die			

gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs wird die Belastung des Individualverkehrs reduziert und die Attraktivität des Nahverkehrs gesteigert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

Teilmassnahme Verkehr

# Umgestaltung Knoten Lauitor mit Buspriorisierung

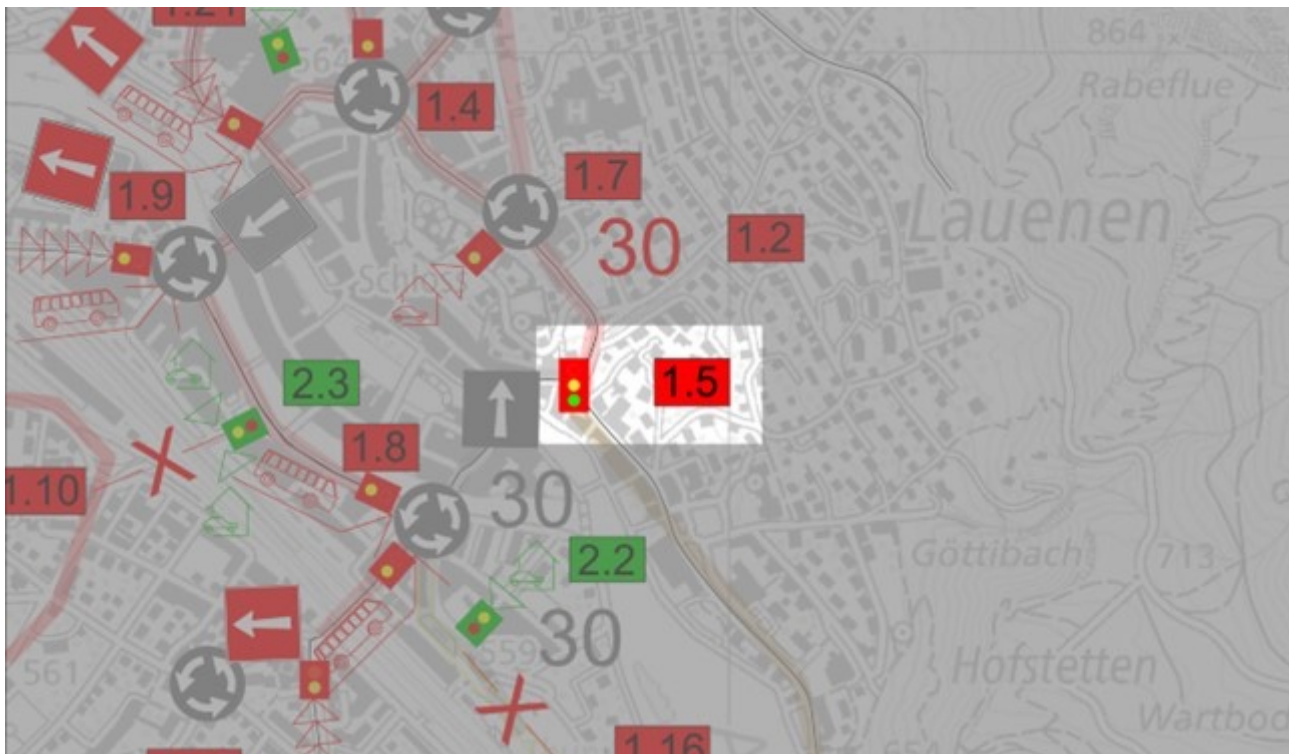
**TOW.NM-VM.01.05**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-OIK I	Thun		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	1.20	01.04.2029	31.12.2029	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Leistungsfähigkeit beim Kreisell Lauitor wird erhöht und die Fahrbeziehung rechtes Thunerseeufer priorisiert. Dies erhöht den Verkehrsfluss und reduziert die ÖV-			

Verlustzeiten. Diese Massnahme ist Bestandteil des Verkehrsmanagement Rechtes Thunerseeufer (VM ReSu).

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## Teilmassnahme Verkehr

# Dosierung Thunstrasse mit Buspriorisierung (Busspur)

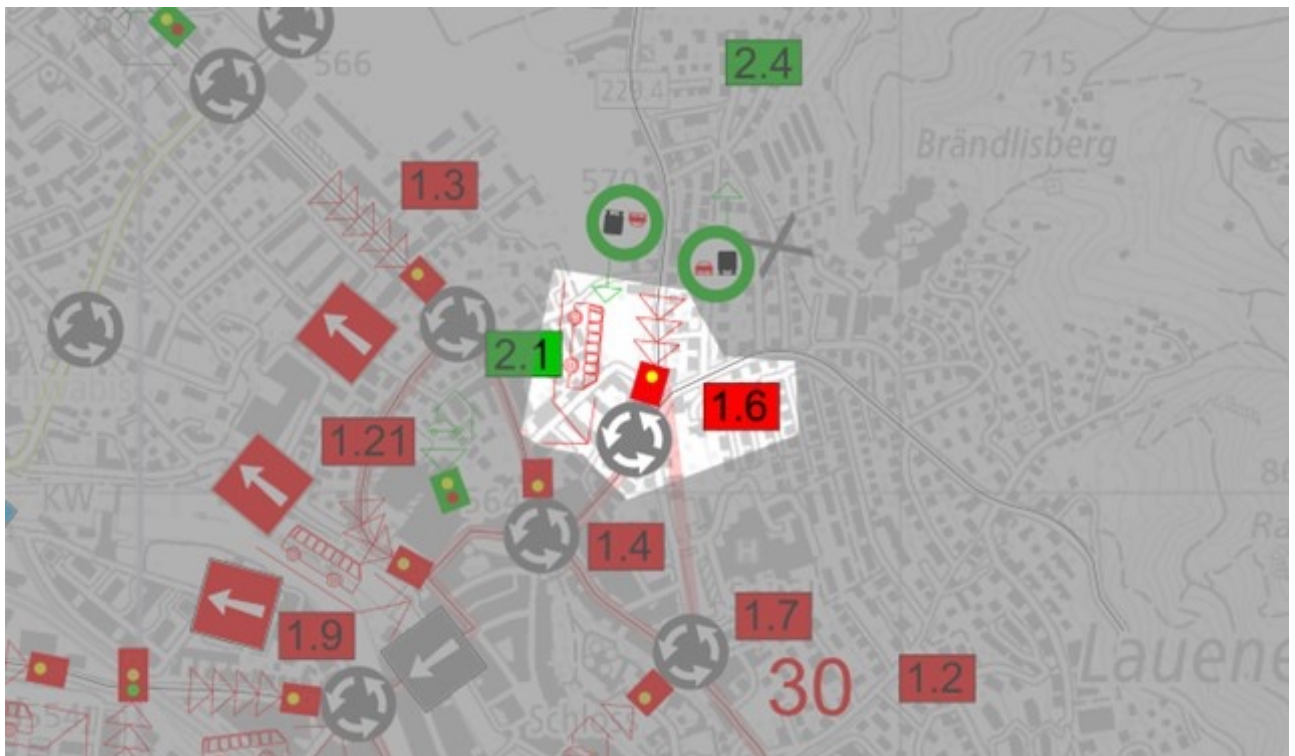
**TOW.NM-VM.01.06**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-OIK I	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.80	01.01.2030	30.06.2030	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Dosierung auf der Thunstrasse mit Buspriorisierung (Busspur) stadteinwärts entlastet die Innenstadt und reduziert die ÖV-Verlustzeiten, was zu einer Verbesserung der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs führt. Durch die gezielte Förderung des			

öffentlichen Verkehrs wird die Belastung des Individualverkehrs reduziert und die Attraktivität des Nahverkehrs gesteigert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Teilmassnahme Verkehr

## Dosierung Schlossberg-Parking

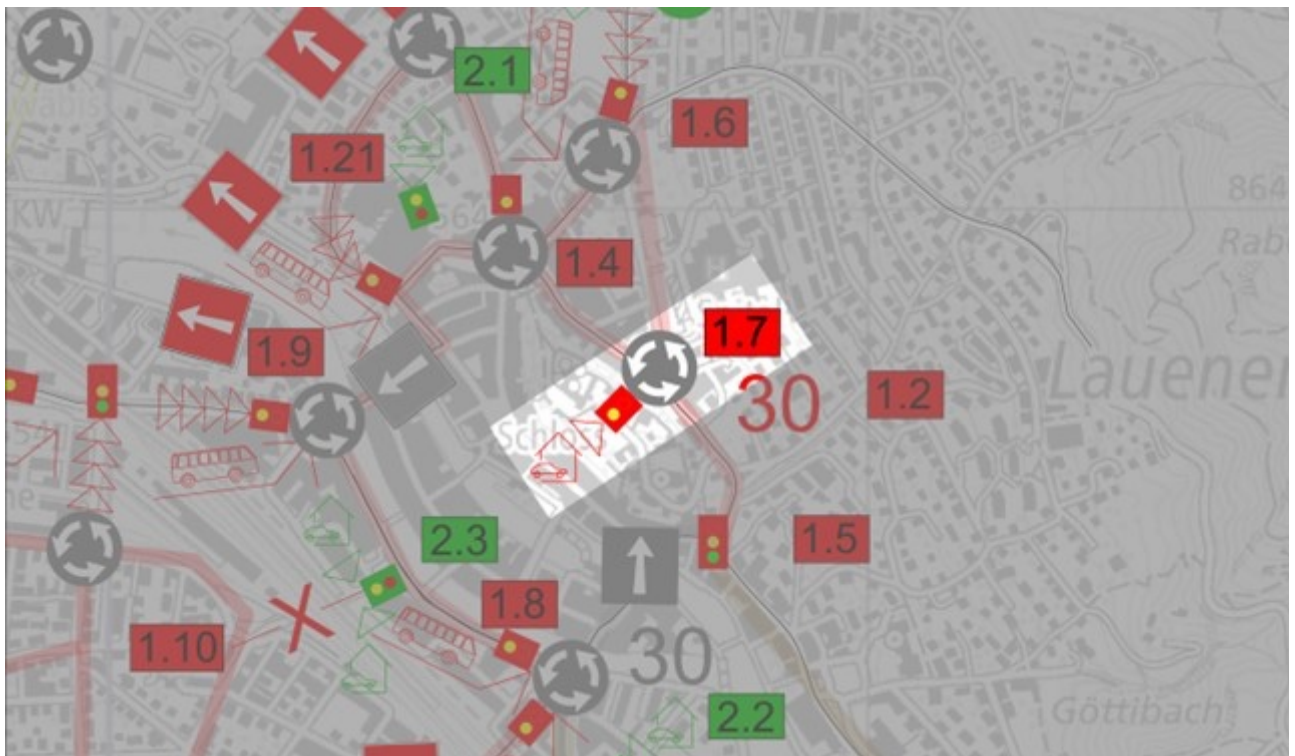
**TOW.NM-VM.01.07**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.30	01.01.2026	31.12.2026	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Dosierung der Ausfahrt des Schlossberg-Parking reduziert den Binnenverkehr zur Spitzenstunde und führt zu einer Entlastung der Verkehrsachsen im Zentrum. Diese			

Massnahme ist Bestandteil des Verkehrsmanagement Rechtes Thunerseeufer (VM ReSu) und wird als Eigenleistung ausgeführt.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

Teilmassnahme Verkehr

# Knoten Maulbeerplatz Zufusssteuerung und Buspriorisierung

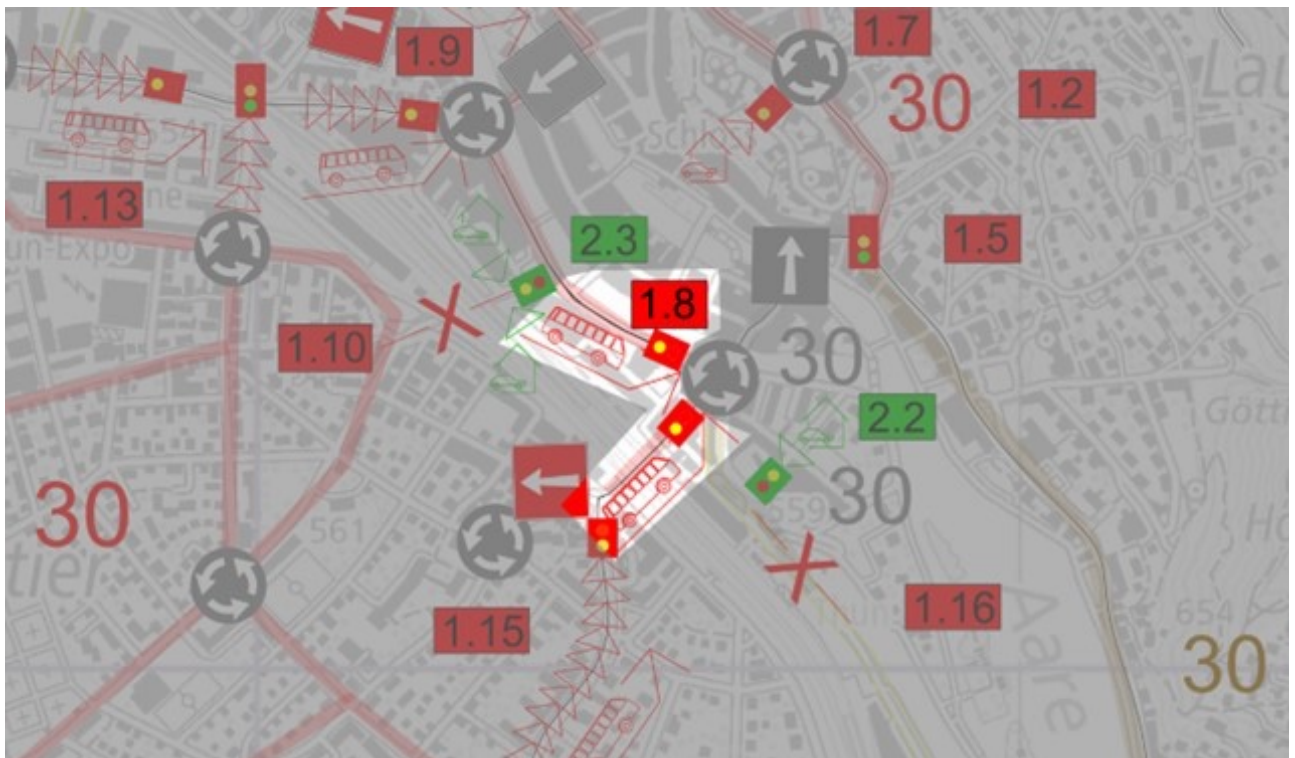
**TOW.NM-VM.01.08**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	TBA-DLZ-VM		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.01.2031	31.12.2031	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Dosierung mit Buspriorisierung (Busspur) stadteinwärts auf der Frutigenstrasse entlastet die Innenstadt und fördert die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs. Die			

Zuflusssteuerung auf der Aarestrasse ermöglicht ausserdem einen verbesserten Verkehrsfluss und verhindert ein Überstauen des Knotens.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## TOW.NM-VM.01.09

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

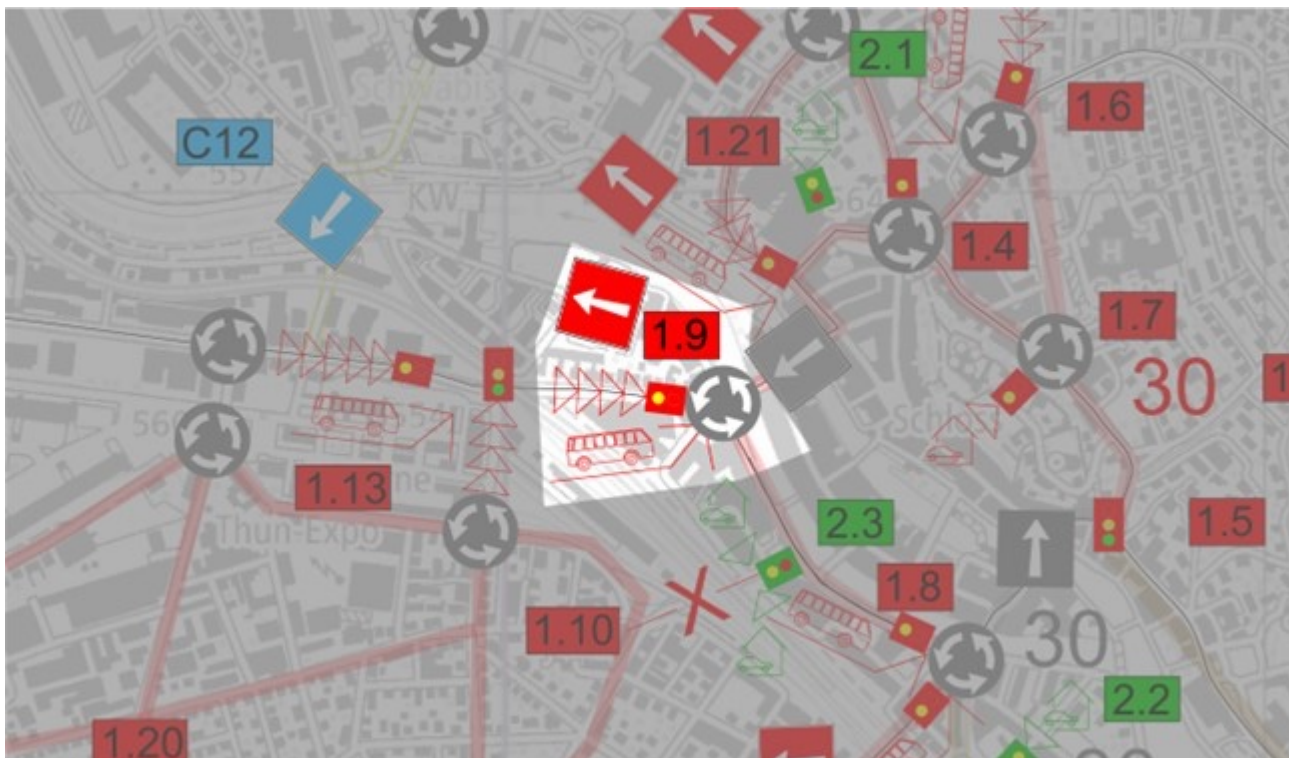
Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**

Teilmassnahme Verkehr

# Dosierung Guisanplatz mit Buspriorisierung, Busspur Allmendstrasse



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.50	01.01.2029	30.09.2029	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Dosierung auf der Allmendstrasse mit Buspriorisierung (Busspur) stadteinwärts entlastet die Innenstadt und reduziert die ÖV-Verlustzeiten, was zu einer Verbesserung der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs führt. Durch die gezielte Förderung des			

öffentlichen Verkehrs wird die Belastung durch den Individualverkehr reduziert und die Attraktivität des Nahverkehrs gesteigert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Teilmassnahme Verkehr

## Widerstand Mittlere Strasse

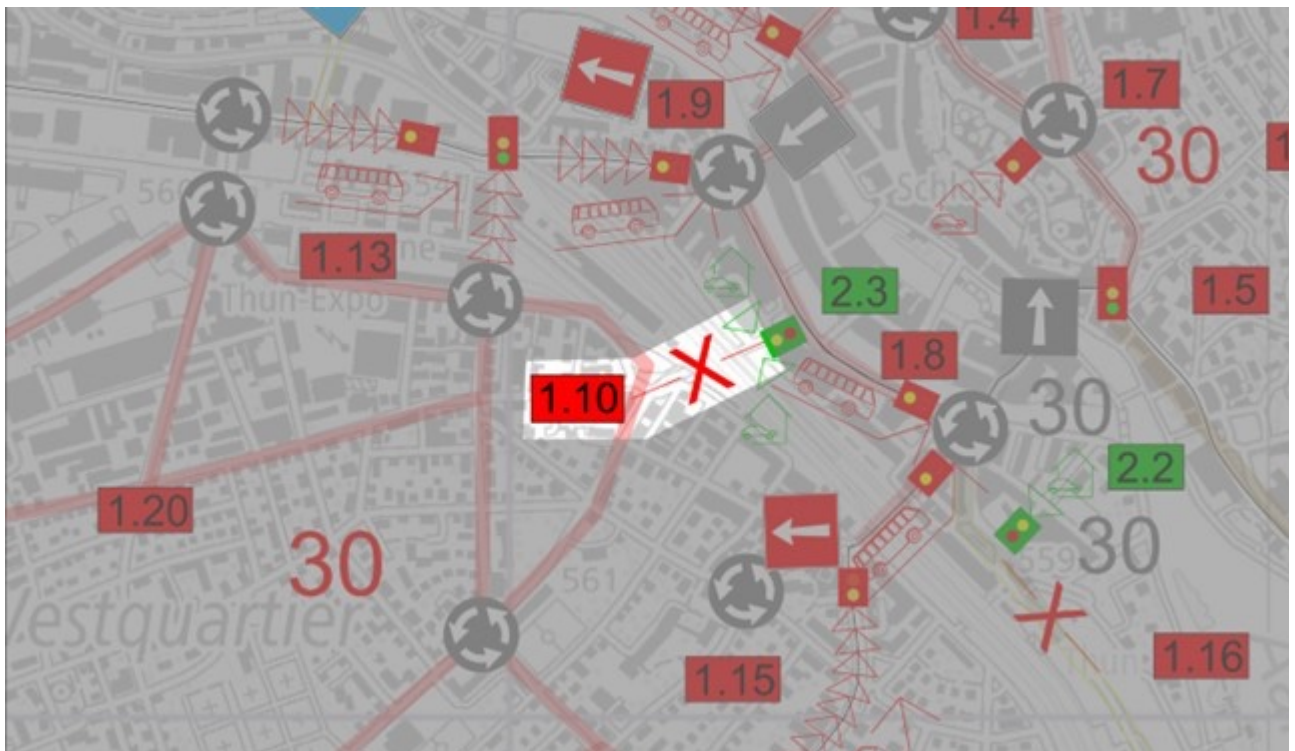
**TOW.NM-VM.01.10**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.30	01.10.2031	31.12.2031	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die temporäre Sperre (stadteinwärts) der Mittlere Strasse im Bereich Bahnunterführung schützt das Quartier vor Ausweichverkehr und ermöglicht einen geschlossenen Dosierungsring um die Innenstadt. Dies entlastet die Innenstadt und fördert die			

Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs. Durchfahrt für den Langsamverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr ist jederzeit gewährleistet.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Teilmassnahme Verkehr

## Wegweisungskonzept

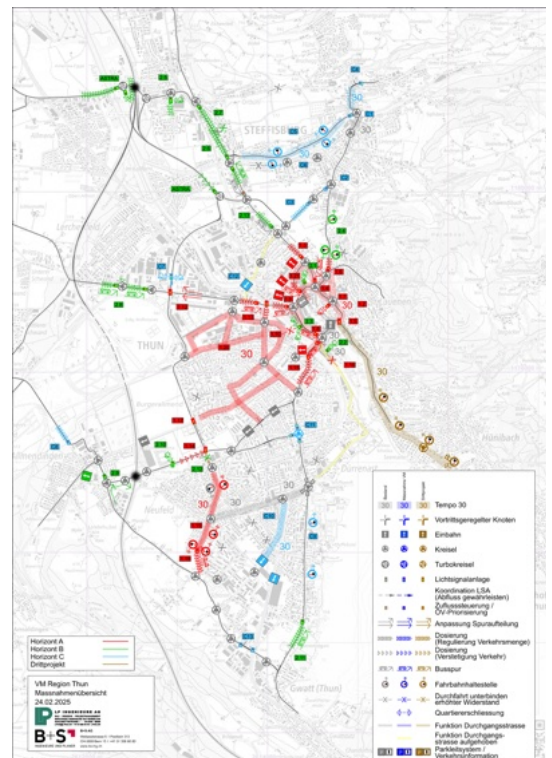
**TOW.NM-VM.01.11**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-OIK I	Thun		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.07.2028	30.09.2028	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Inbetriebnahme eines Wegweisungskonzepts ermöglicht die Lenkung des Verkehrs auf dem Basisnetz und führt somit zu einer Reduktion der Verkehrsbelastung auf dem			

untergeordneten Strassennetz. Wird als Sofortmassnahmen und Eigenleistung umgesetzt.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

Teilmassnahme Verkehr

# Umgestaltung Knoten Allmendstrasse, General-Wille- Strasse

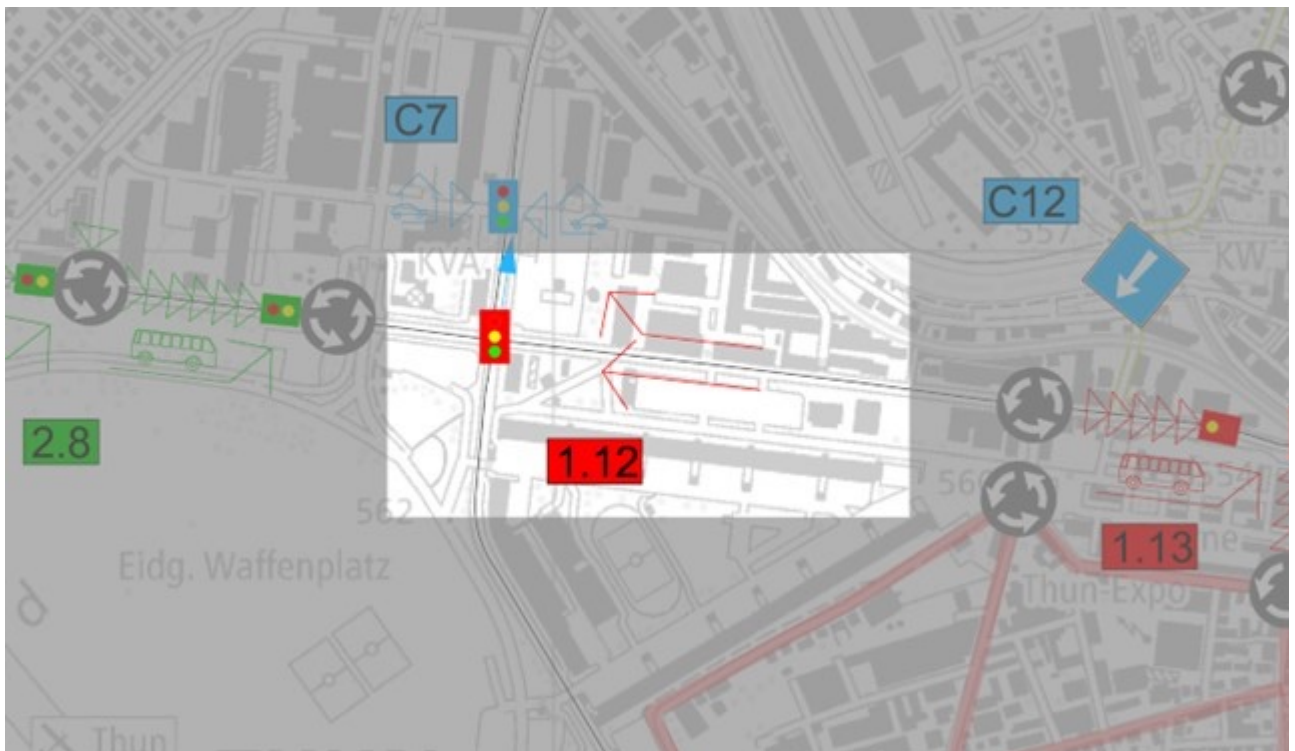
**TOW.NM-VM.01.12**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-OIK I	Thun		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	1.50	01.07.2030	31.12.2030	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Der Knoten an der Allmendstrasse /General-Wille-Strasse verfügt über eine ungenügende Kapazität mit der Konsequenz von Fahrzeitverluste des öffentlichen Verkehrs. Mit einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur stadtauswärts wird die			

Leistungsfähigkeit erhöht und der Verkehr auf den Bypass gelenkt. Mit dem verbesserten Verkehrsfluss wird die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs gefördert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)  
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## Teilmassnahme Verkehr

# Dosierung und Busspur Allmendstrasse

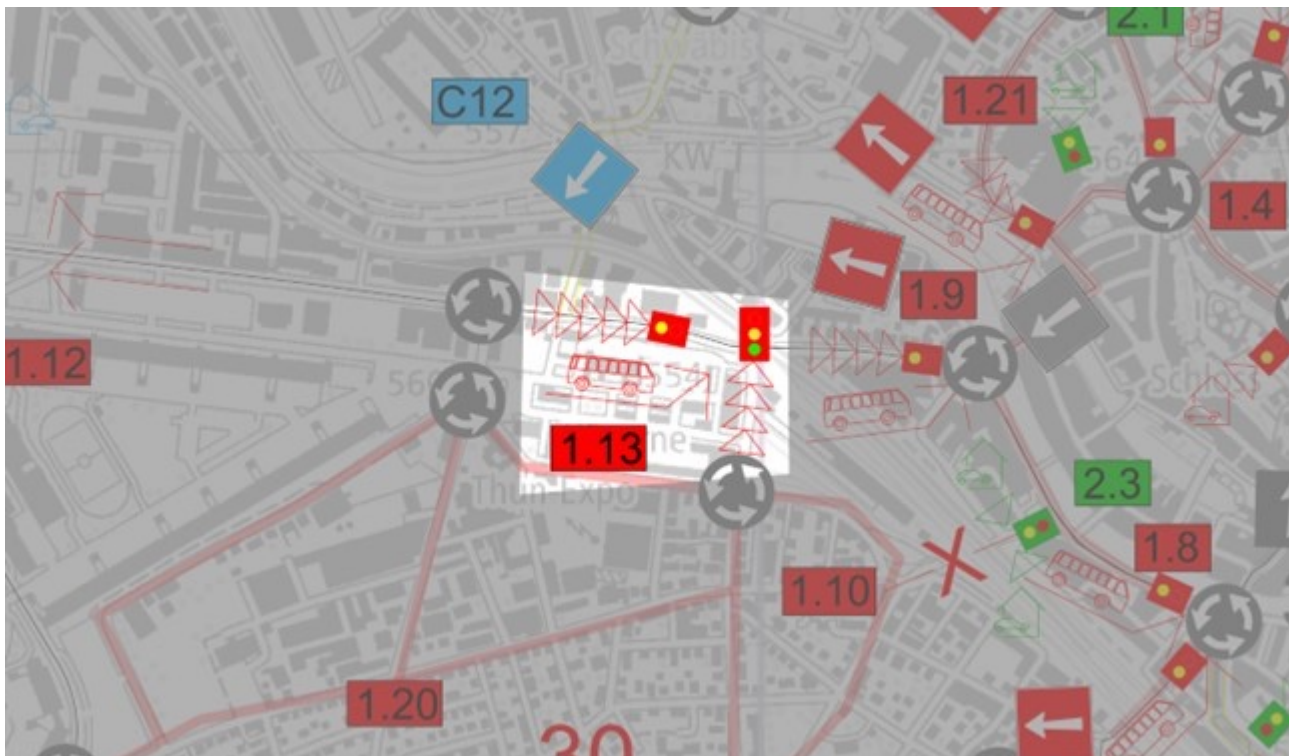
**TOW.NM-VM.01.13**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.50	01.10.2029	30.06.2030	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Stadteinwärts ist eine Busspur mit Dosierung auf der Allmendstrasse vorgesehen. Dies entlastet die Innenstadt und reduziert die ÖV-Verlustzeiten, was zu einer Verbesserung der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs führt. Durch die gezielte Förderung des			

öffentlichen Verkehrs wird die Belastung durch den Individualverkehr reduziert und die Attraktivität des Nahverkehrs gesteigert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Teilmassnahme Verkehr

## Dosierung Knoten Weststrasse

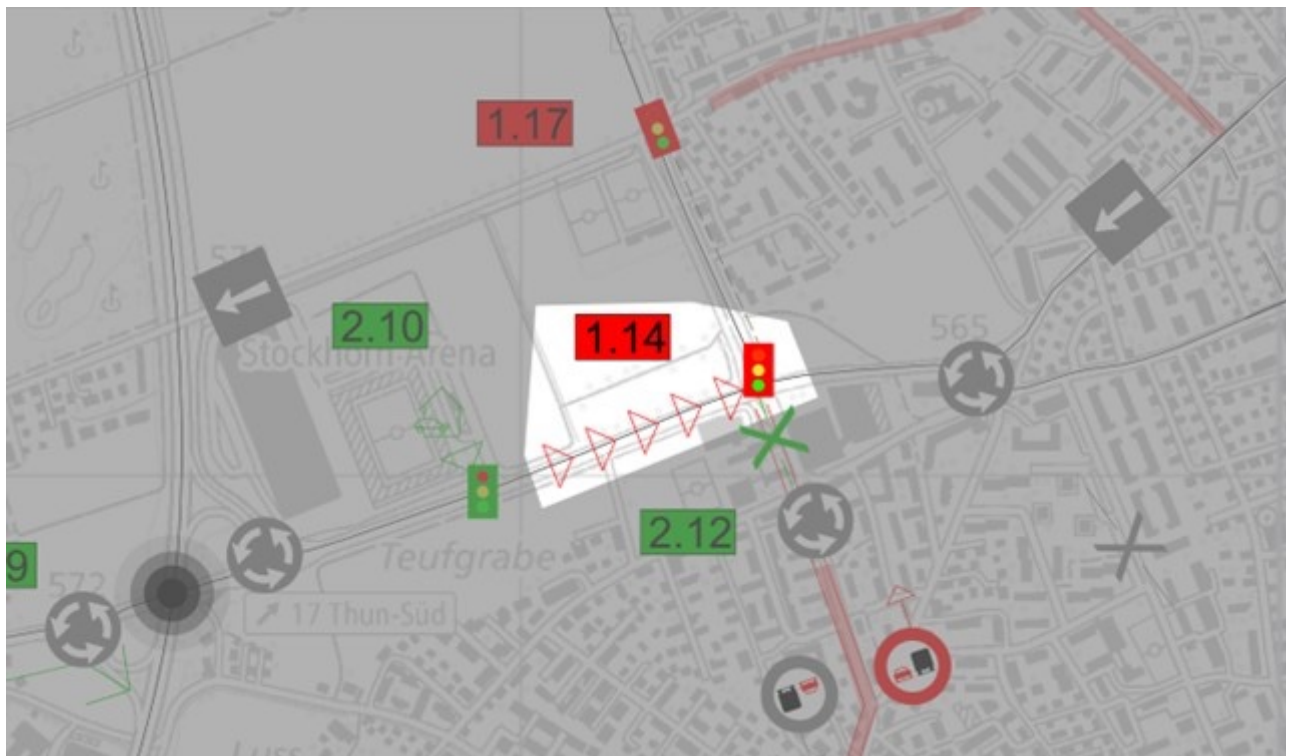
**TOW.NM-VM.01.14**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	TBA-DLZ-VM		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.01.2031	30.06.2031	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Beim LSA gesteuerten Knoten Weststrasse, wird die Geradeausbeziehung stadteinwärts Weststrasse – Hohmad- /Talackerstrasse dosiert und die Fahrbeziehung			

Weststrasse – Burgerstrasse priorisiert. Der Verkehr wird auf die tangentielle Achse gelenkt und das Zentrum der Stadt Thun vom Verkehr entlastet.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## Teilmassnahme Verkehr

# Optimierung Dosierung mit Buspriorisierung Frutigenstrasse

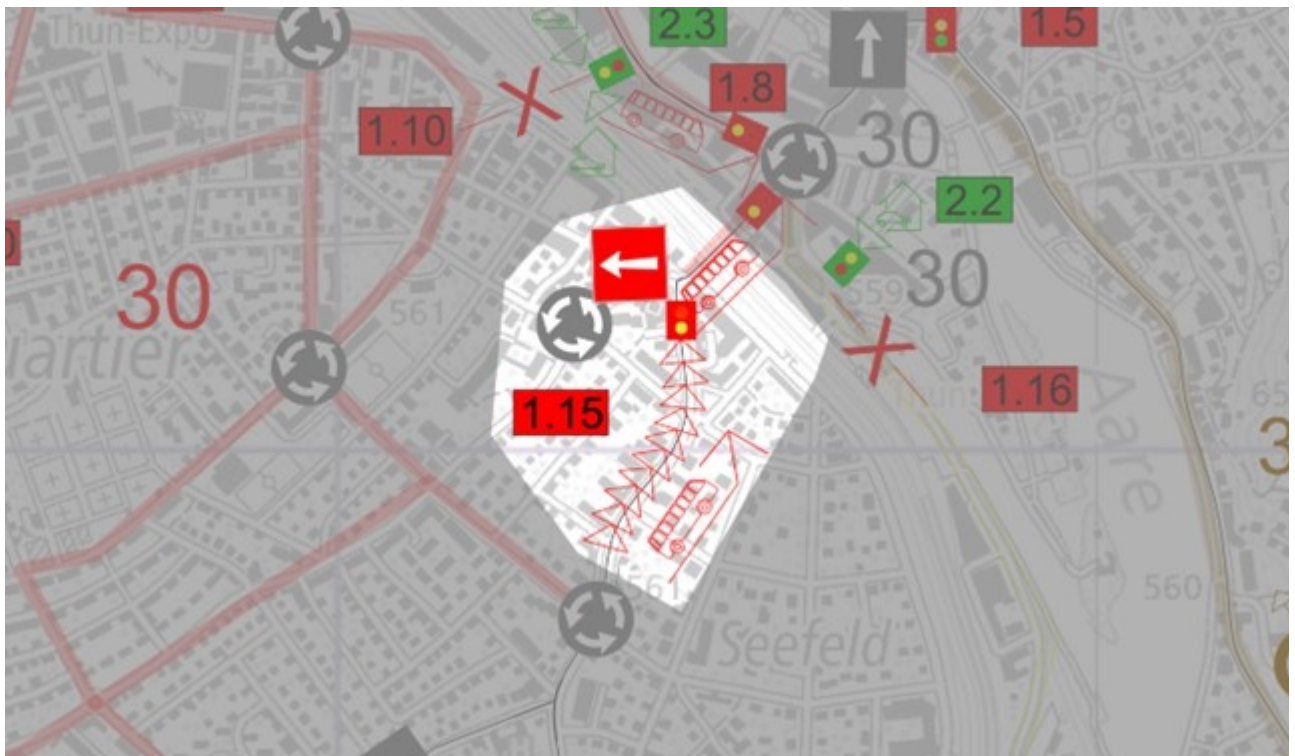
**TOW.NM-VM.01.15**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	Thun		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.01.2028	30.06.2028	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme erlaubt es die bestehende Dosierung optimal zu nutzen und den Verkehrsfluss zu verbessern. Insbesondere die Reisezeitverluste des ÖV können vermindert werden. Zum Schutz der Quartiere vor Ausweichverkehr, sind flankierende			

Massnahmen vorgesehen. Diese werden mit dem BGK Bahnhof Thun koordiniert und abgestimmt.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

Teilmassnahme Verkehr  
**Widerstand Seestrasse**

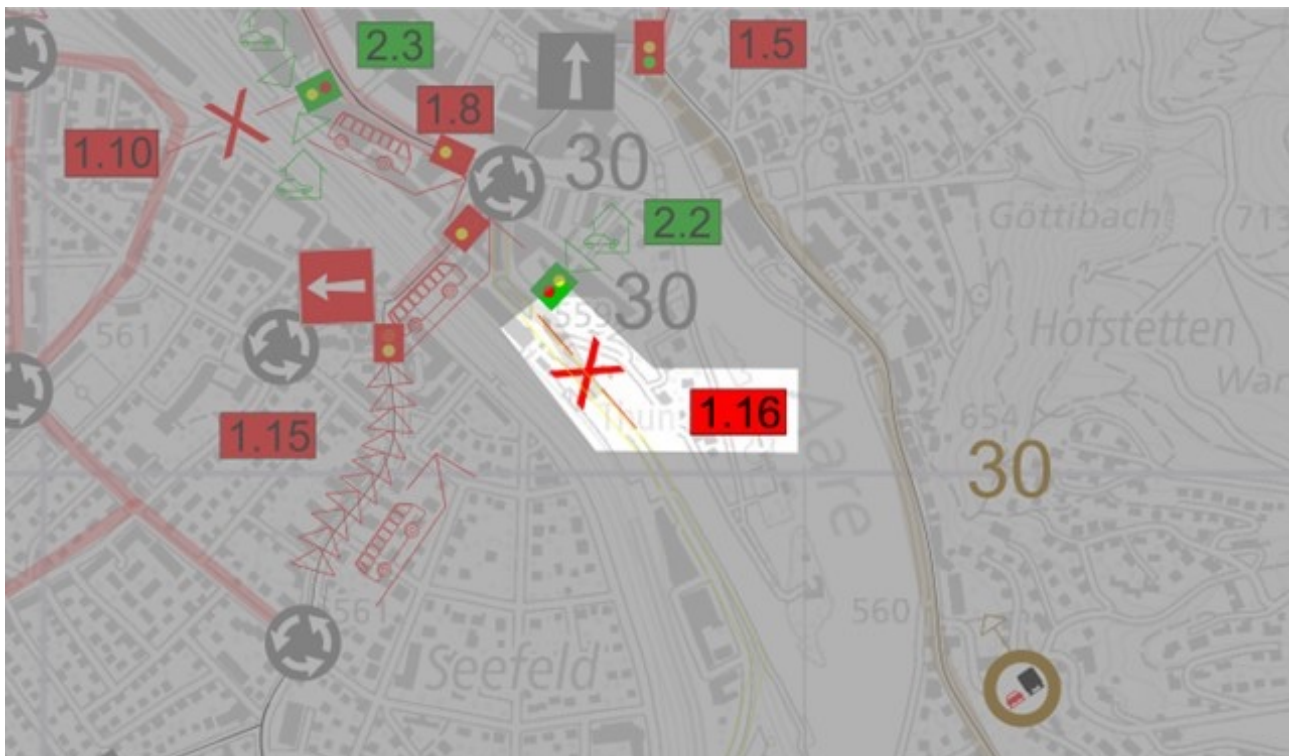
**TOW.NM-VM.01.16**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	TBA-OIK I		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.30	01.10.2031	31.12.2031	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die temporäre Sperre reduziert den Durchgangsverkehr auf der Seestrasse und entlastet den Knoten Maulbeerplatz. Die Massnahme führt zu einer Entlastung des Bahnhofplatzes und fördert die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs. Es wird eine			

dynamische Sperre vorgesehen. Die Durchfahrt für den Langsamverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr ist jederzeit gewährleistet.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

Teilmassnahme Verkehr

## Umbau Kreisels Burgerstrasse / Länggasse zu LSA-Knoten mit Buspriorisierung

**TOW.NM-VM.01.17**

RGSK-Umsetzungspriorität

**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms

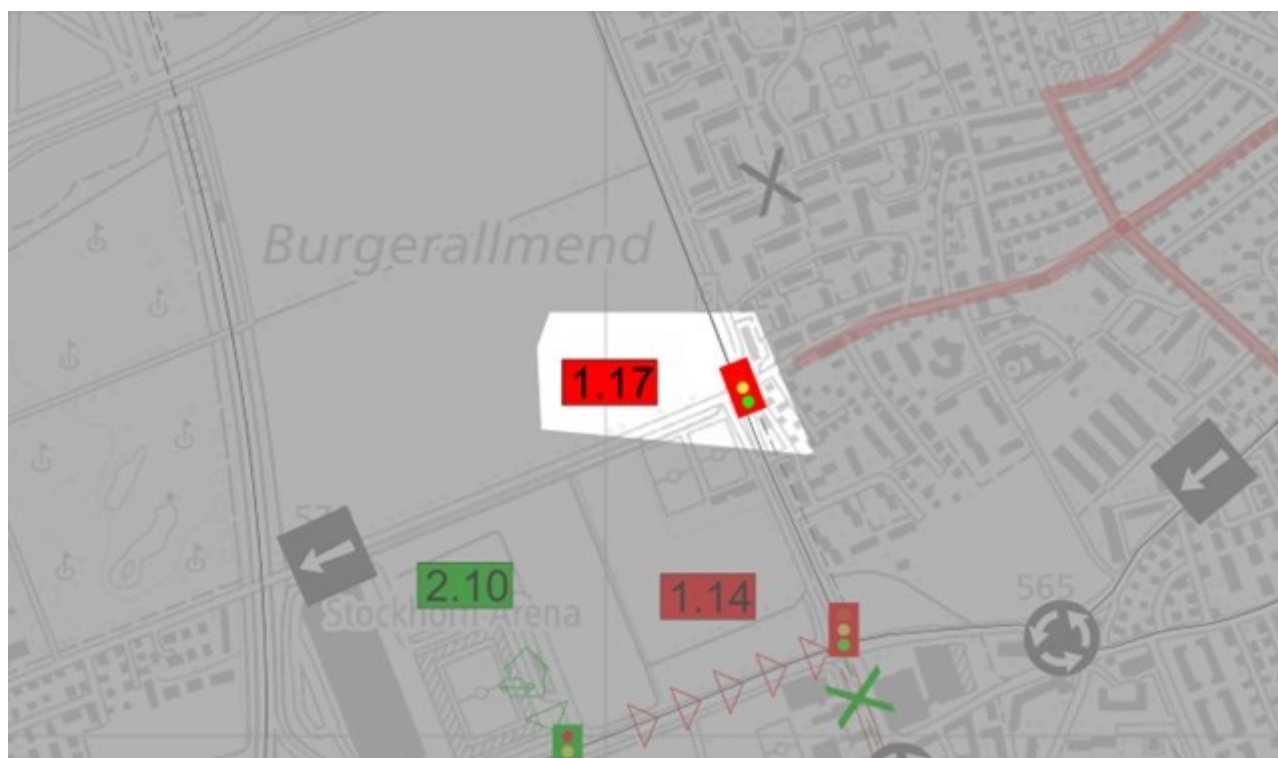
5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie

**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie

**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.07.2029	31.12.2029	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Der bestehende Kreisels Burgerstrasse/Länggasse wird zu einem LSA geregelten Knoten umgebaut. Der LSA geregelte Knoten erhöht den Verkehrsfluss auf der Tangente Burgerstrasse-Bypass Thun Nord. Zudem wird eine Buspriorisierung			

vorgesehen. Die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs reduziert die ÖV-Verlustzeiten und fördert die Zuverlässigkeit.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

Teilmassnahme Verkehr

## Dosierung Buchholzstrasse mit Buspriorisierung

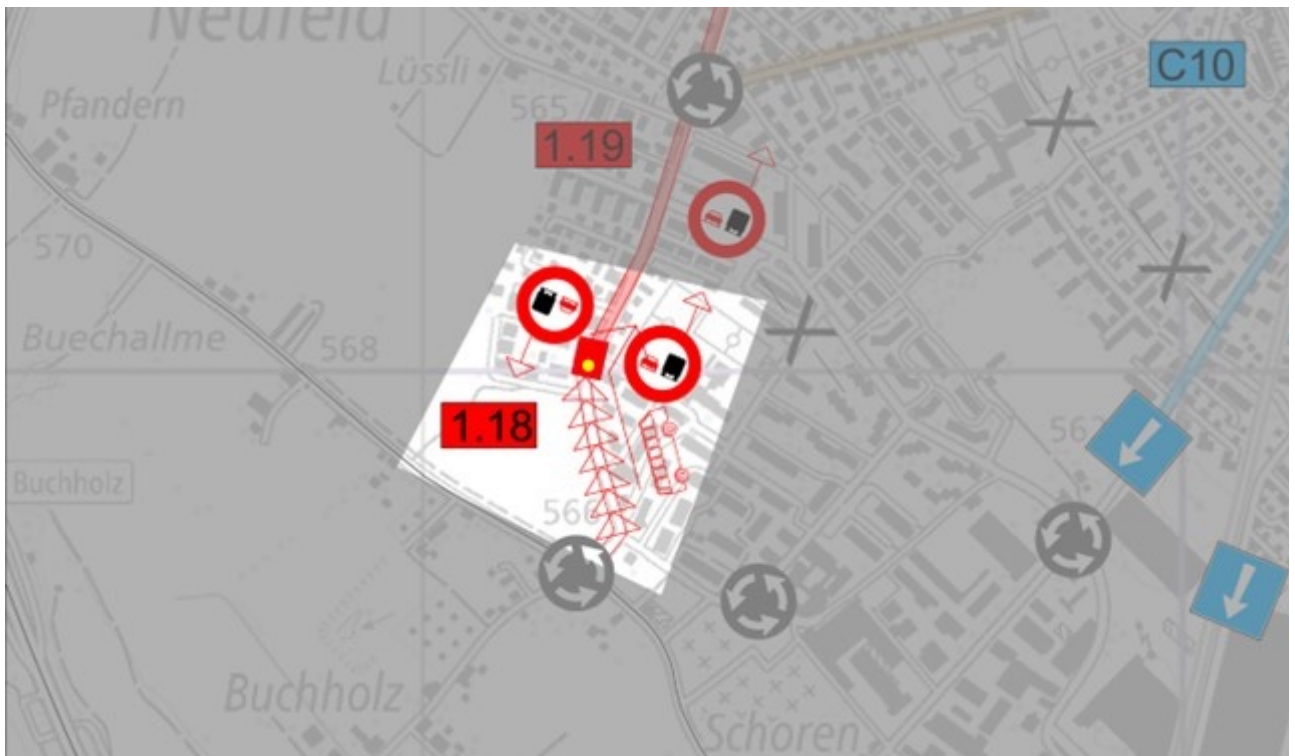
**TOW.NM-VM.01.18**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.50	01.01.2028	31.12.2028	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Auf der Buchholzstrasse ist stadteinwärts eine Buspriorisierung vorgesehen. Die Dosierung verringert den Durchgangs- und Ausweichverkehr durchs Neufeld und			

fördert die Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs. Durch die Dosierung wird die Verkehrslenkung auf die äusseren Tangente Pfandernstrasse erhöht.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

Teilmassnahme Verkehr

## Fahrbahnhaltestellen Buchholzstrasse und Tempo 30

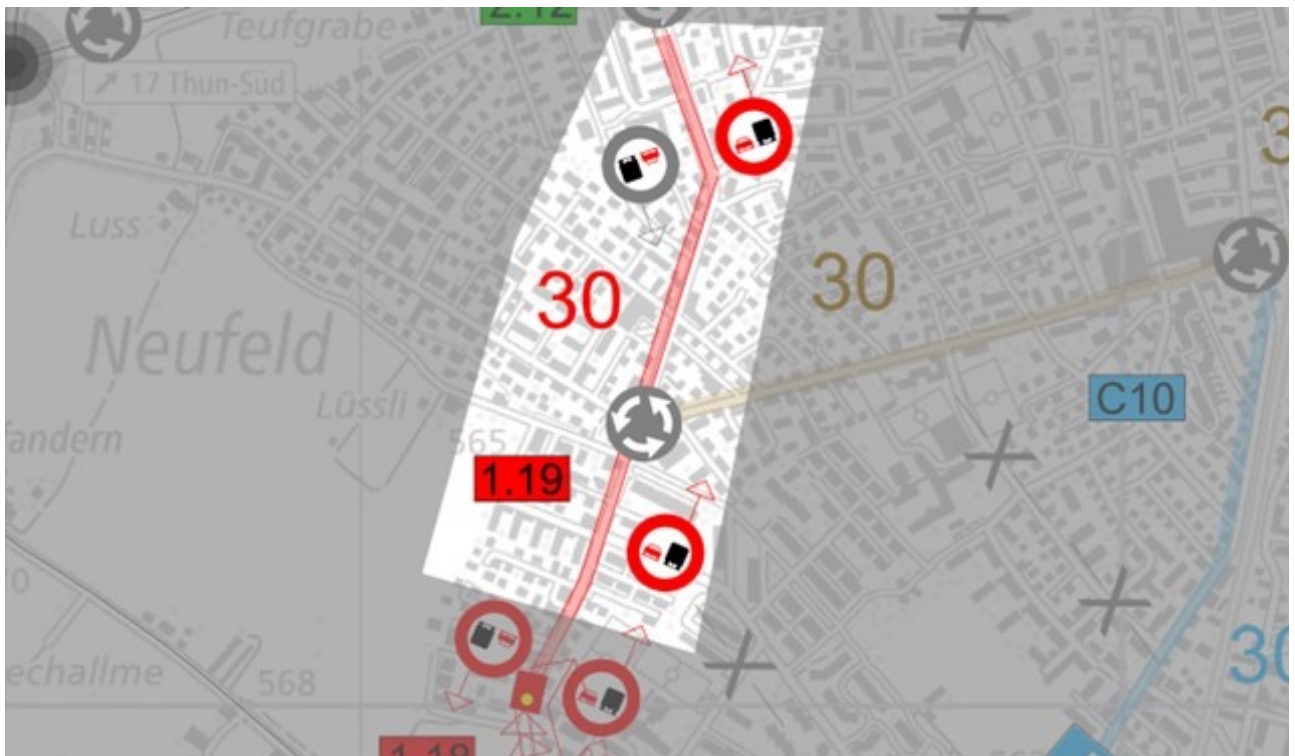
**TOW.NM-VM.01.19**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.01.2028	31.12.2028	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Auf der Buchholzstrasse wird Tempo 30 eingeführt, um den Verkehr zu verstetigen. Durch die Geschwindigkeitsreduktion wird die Verkehrssicherheit erhöht. Zudem sind			

auf der Buchholzstrasse Fahrbahnhofstellen vorgesehen, die eine natürliche Dosierung des Individualverkehrs ermöglicht und den Busverkehr priorisiert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

Teilmassnahme Verkehr

# Quartierschutz Durchfahrtswiderstand im Westquartier

**TOW.NM-VM.01.20**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.10	01.01.2032	30.06.2032	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Im gesamten Quartier, insbesondere auf der Jungfrau-/Stockhornstrasse, Militärstrasse und Rütlistrasse wird Tempo 30 eingeführt, um den Verkehr zu			

verstetigen. Die Geschwindigkeitsreduktion erhöht die Verkehrssicherheit und stärkt die Koexistenz.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## Teilmassnahme Verkehr

# Dosierung Grabenstrasse mit Buspriorisierung

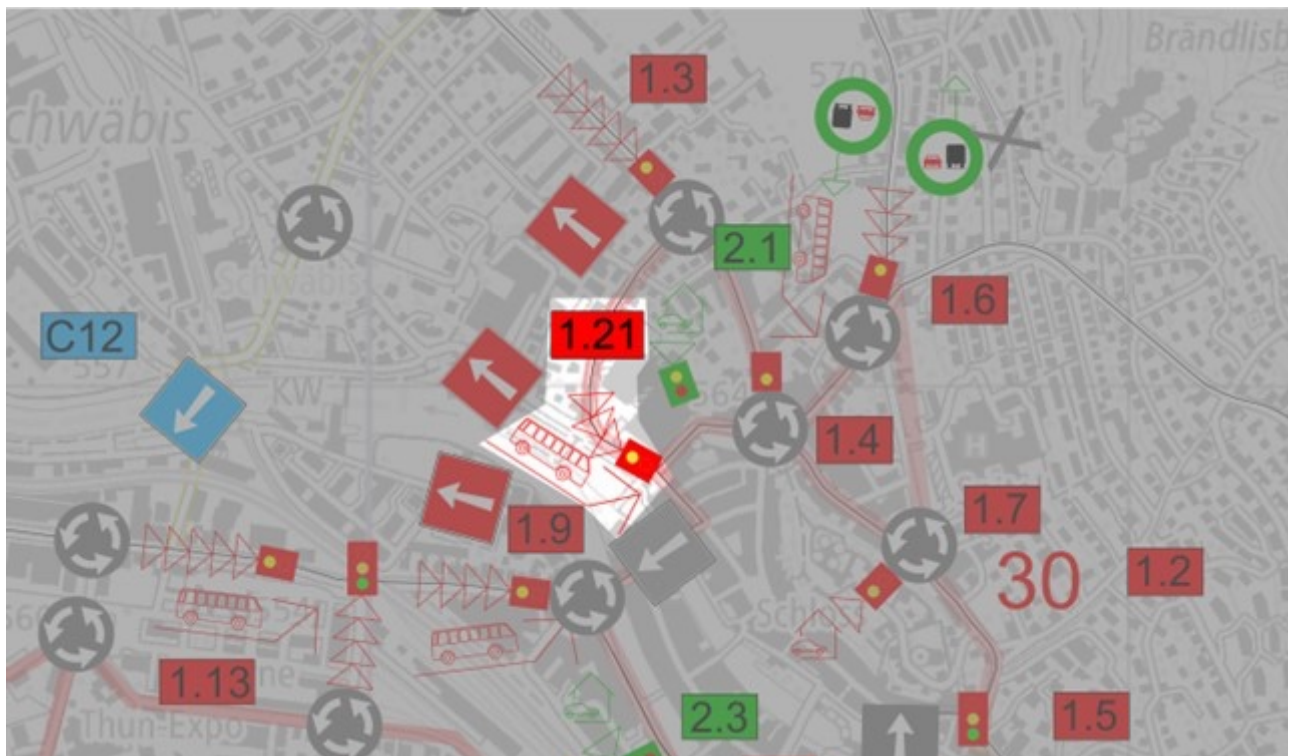
**TOW.NM-VM.01.21**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.50	01.01.2029	30.09.2029	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Dosierung auf der Grabenstrasse mit Buspriorisierung stadteinwärts entlastet die Innenstadt und reduziert die ÖV-Verlustzeiten, was zu einer Verbesserung der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs führt. Durch die gezielte Förderung des			

öffentlichen Verkehrs wird die Belastung durch den Individualverkehr reduziert und die Attraktivität des Nahverkehrs gesteigert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Teilmassnahme Verkehr

## Verkehrslage- und Verkehrsdatenerfassung

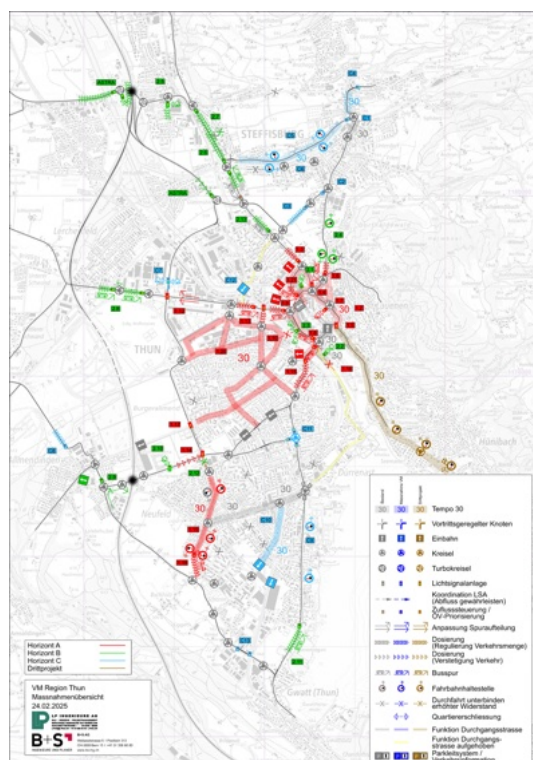
**TOW.NM-VM.01.22**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
**[x] 5.Generation [ ] Nein**

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.40	01.01.2028	30.06.2028	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Mit Verkehrsdetektoren wird die Verkehrslage, das Verkehrsaufkommen sowie der aktuelle Verkehrszustand im Verkehrssystem erfasst und dokumentiert. Diese Daten werden dem Verkehrsrechner für die Steuerung der einzelnen Massnahmen zur			

Verfügung gestellt. Dadurch kann auf die aktuelle Situation agiert und reagiert werden. Die einzelnen VM-Massnahmen werden dadurch optimal eingesetzt. Die gegenseitige Abstimmung verstärkt die Wirkungen der Massnahmen und optimiert das Verkehrsmanagement kontinuierlich.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Massnahmenpaket Verkehr

## Kategorie Verkehrsmanagement, B-Horizont

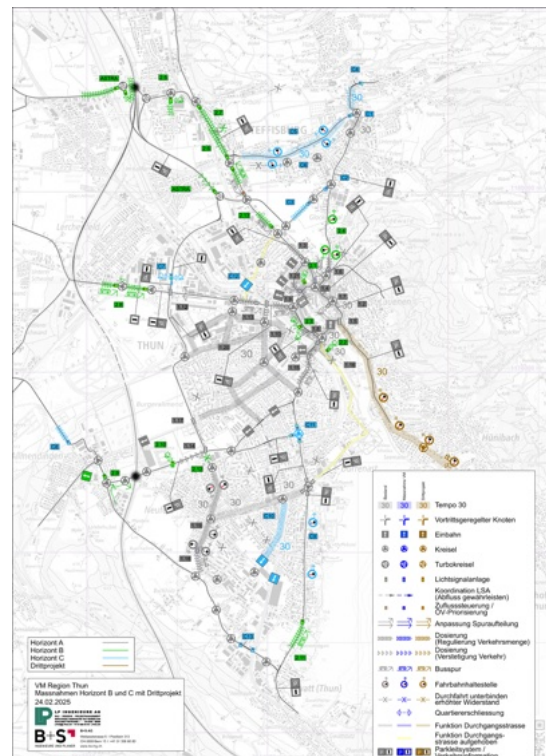
### TOW.NM-VM.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



**Kosten (Mio. CHF)** 4.45

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Verkehrsmanagement Kat.1	9	Knoten
	Verkehrsmanagement Kat.2	5	Knoten

**Finanzierung** Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten  
 Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

**Konzeption Massnahmenpaket** Konzeption  
 Massnahmenpaket Nach der Umsetzung der VM-Massnahmen im A-Horizont (Etappe 1, siehe Massnahmenblatt TOW.NM-VM.01) sollen die weiteren Etappen des Verkehrsmanagements Region Thun realisiert werden. Diese umfassen folgende strategische Ziele:  
 - Etappe 2 (AP 5. Generation B-Horizont): Wirkungsverstärkung sowie Verkehr auf Basisnetz lenken und halten

- Etappe 3 (AP 6. Generation B-Horizont): lokale und flankierend Massnahmen mit lokalen Auswirkungen

Die Massnahmen im AP5 B-Horizont sehen insbesondere die Realisierung eines zweiten äusseren Dosierungsringes um die Stadt Thun vor. Es sind Dosierungen und Zuflusssteuerungen bei der Gwattstrasse, der Allmendstrasse, beim Autobahnanschluss Thun Nord, bei der Bernstrasse und auf dem Autobahnzubringer stadteinwärts geplant (Massnahmen TOW.NM-VM.02.11, 02.13, 02.08, 02.09, 02.06, 02.07). Auf den Achsen mit öffentlichem Verkehr sind Buspriorisierungen vorgesehen (TOW.NM-VM.02.06, 02.07, 02.08, 02.11, 02.13). Die Umgehung der Dosierstrecken via Quartiere muss zwingend verhindert werden. Dazu sind weitreichende Massnahmen zum Schutz der Quartiere vorgesehen (TOW.NM-VM.02.12). Es sind Geschwindigkeitsreduktionen, dynamische Sperrungen und Einbahnregime geplant. Dank dem zweiten Dosierungsring wird der bereits bestehende innere Dosierungsring (Realisierung in Etappe 1, Teilmassnahmen im A-Horizont) in seiner Wirkung verstärkt und der Verkehrsstauraum erweitert. Der Verkehrsfluss wird verbessert, die Reisezeiten vorhersehbar und die Verlustzeiten des ÖV reduziert. Weitere Buspriorisierungen in Form von virtuellen Fahrbahnhaltestellen (TOW.NM-VM.02.04) sind ebenfalls Teil der Massnahmen im B-Horizont. Beim Autobahnanschluss Thun Süd soll der Verkehrsfluss bei den bestehenden Kreiseln mit baulichen Massnahmen verbessert werden (TOW.NM-VM.02.09). Mit der erhöhten Leistungsfähigkeit der Knoten wird der Abfluss Richtung Autobahn verbessert. Zur Verhinderung von zusätzlichem Binnenverkehr zur Spitzenstunde, werden die Parkings der Innenstadt mit einer Ausfahrtdosierung versehen (TOW.NM-VM.02.01, 02.02, 02.03). Bei publikumsintensiven Anlagen sind ebenfalls Dosierungen vorgesehen (TOW.NM-VM.02.05, 02.10). Damit die verschiedenen Anlagen und Dosierungen aufeinander abgestimmt werden können, ist eine kontinuierliche Erhebung der Verkehrslage, des Verkehrsaufkommens sowie des aktuellen Verkehrszustands geplant. Dazu werden verschiedene Verkehrsdetektoren platziert (TOW.NM-VM.02.14). Dank den Verkehrsdetektoren und der koordinierten Steuerung der Anlagen, kann die Wirkung der Einzelmassnahmen zusätzlich verstärkt werden.

**Zweckmässigkeit**

**Bezug zu Zukunftsbild**

Die Massnahme unterstützt die Lenkung des Strassenverkehrs auf das Basisnetz und erhöht die Zuverlässigkeit des Busverkehrs. Sie verbessert die Rahmenbedingungen für ein attraktives und sicheres Velowegnetz und die Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte, insbesondere in den innenstädtischen Gebieten.

**Bezug zu Handlungsbedarf**

Es besteht Handlungsbedarf zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Gesamtverkehrssystems, zur Sicherung der Fahrplanstabilität des Strassen-ÖV und zur Reduktion der Stausituationen in den Hauptverkehrszeiten, insbesondere auf den Einfallsachsen zum rechten Thunerseeufer und auf dem Innenstadtring.

**Bezug zu Teilstrategie**

Die Massnahme setzt auf eine verstärkte Nutzung des Bypass Thun und die Lenkung des Verkehrs auf das Basisnetz, gemäss der Teilstrategie Strasse und dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Thun. Sie verbessert die Erreichbarkeit der Siedlungsschwerpunkte und erhöht die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Velo- und Fussverkehr.

**Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien**

**Verkehr (WK 1)**

Die Massnahme verbessert den Verkehrsfluss und die Zuverlässigkeit des Busverkehrs durch gezielte Dosierungen und Buspriorisierungen.

<b>Siedlung (WK 2)</b>	Durch die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Reduktion von Staus wird die Attraktivität der Siedlungsschwerpunkte erhöht.
<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Die Massnahme erhöht die Verkehrssicherheit durch angepasste Verkehrsführungen und die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs.
<b>Umwelt (WK 4)</b>	Die Reduktion des motorisierten Verkehrs und die Förderung des öffentlichen Verkehrs tragen zur Verringerung der Umweltbelastungen wie Lärm und Abgasemissionen bei.

<b>Teilmassnahmen</b>	<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>
	TOW.NM-VM.02.01	Dosierung Grabengut-Parking	0.20
	TOW.NM-VM.02.02	Dosierung Aarefeld-Parking	0.20
	TOW.NM-VM.02.03	Dosierung Parkings Aarestrasse (City West und Aarezentrum)	0.20
	TOW.NM-VM.02.04	Virtuelle Fahrbahnhaltestellen Thunstrasse	0.20
	TOW.NM-VM.02.05	Dosierung Kreisel Heimberg Center	0.20
	TOW.NM-VM.02.06	Dosierung mit Buspriorisierung Bernstrasse stadteinwärts	0.50
	TOW.NM-VM.02.07	Dosierung mit Buspriorisierung Bernstrasse stadtauswärts	0.50
	TOW.NM-VM.02.08	Dosierung mit Buspriorisierung Allmendstrasse aussen	0.50
	TOW.NM-VM.02.09	Optimierung Verkehrsfluss Kreisel Weststrasse / Pfandernstrasse – Anschluss Thun Süd	0.50
	TOW.NM-VM.02.10	Dosierung Panorama-Center	0.20
	TOW.NM-VM.02.11	Dosierung mit Buspriorisierung Gwattstrasse	0.50
	TOW.NM-VM.02.12	Widerstand auf Talackerstrasse	0.30
	TOW.NM-VM.02.13	Dosierung Bernstrasse, Stuckikreisel	0.20
	TOW.NM-VM.02.14	Verkehrslage- und Verkehrsdatenerfassung	0.25

# Teilmassnahme Verkehr

## Dosierung Grabengut-Parking

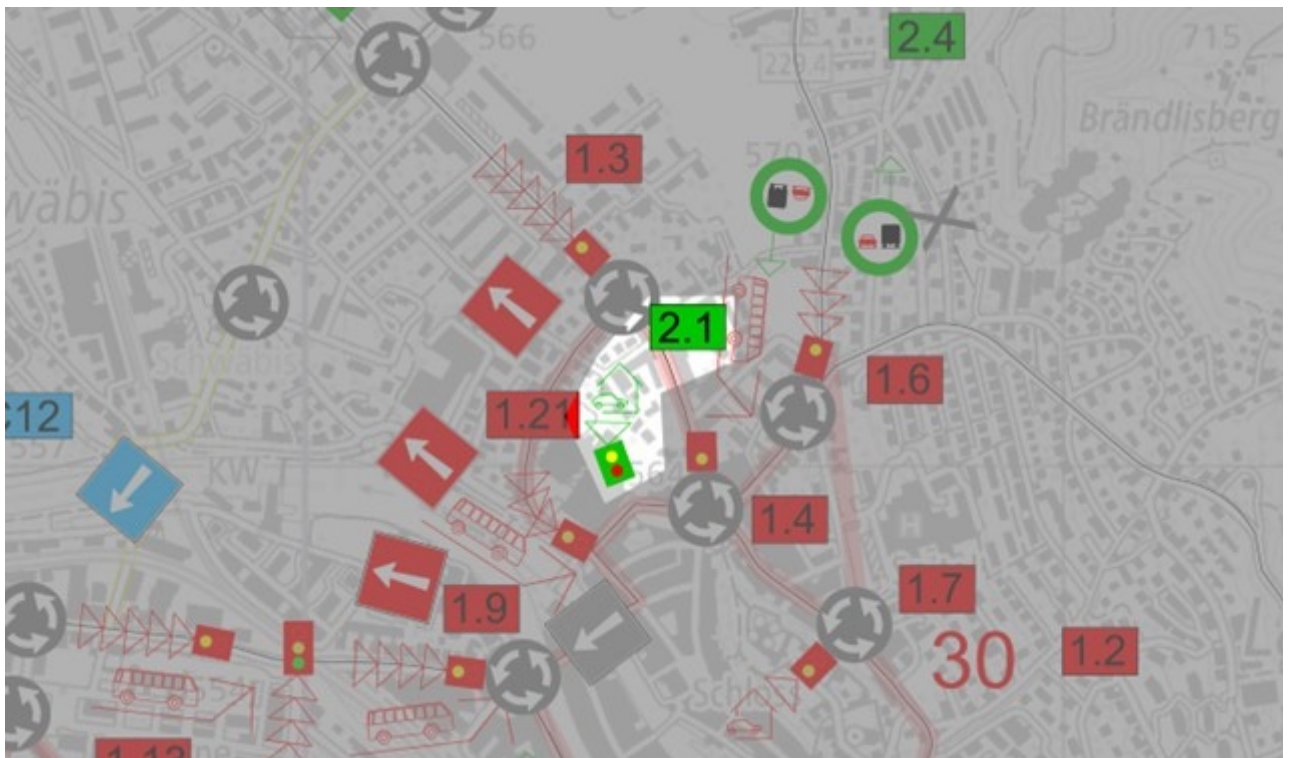
**TOW.NM-VM.02.01**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.01.2032	30.06.2032	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Ausfahrtdosierung beim Parkhaus City Nord Grabengut verbessert den Verkehrsfluss des Gesamtverkehrs auf der Grabenstrasse. Reisezeitverluste können			

für den Individualverkehr sowohl als auch für den öffentlichen Verkehr auf dem Innenstadtring reduziert werden.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Teilmassnahme Verkehr

## Dosierung Aarefeld-Parking

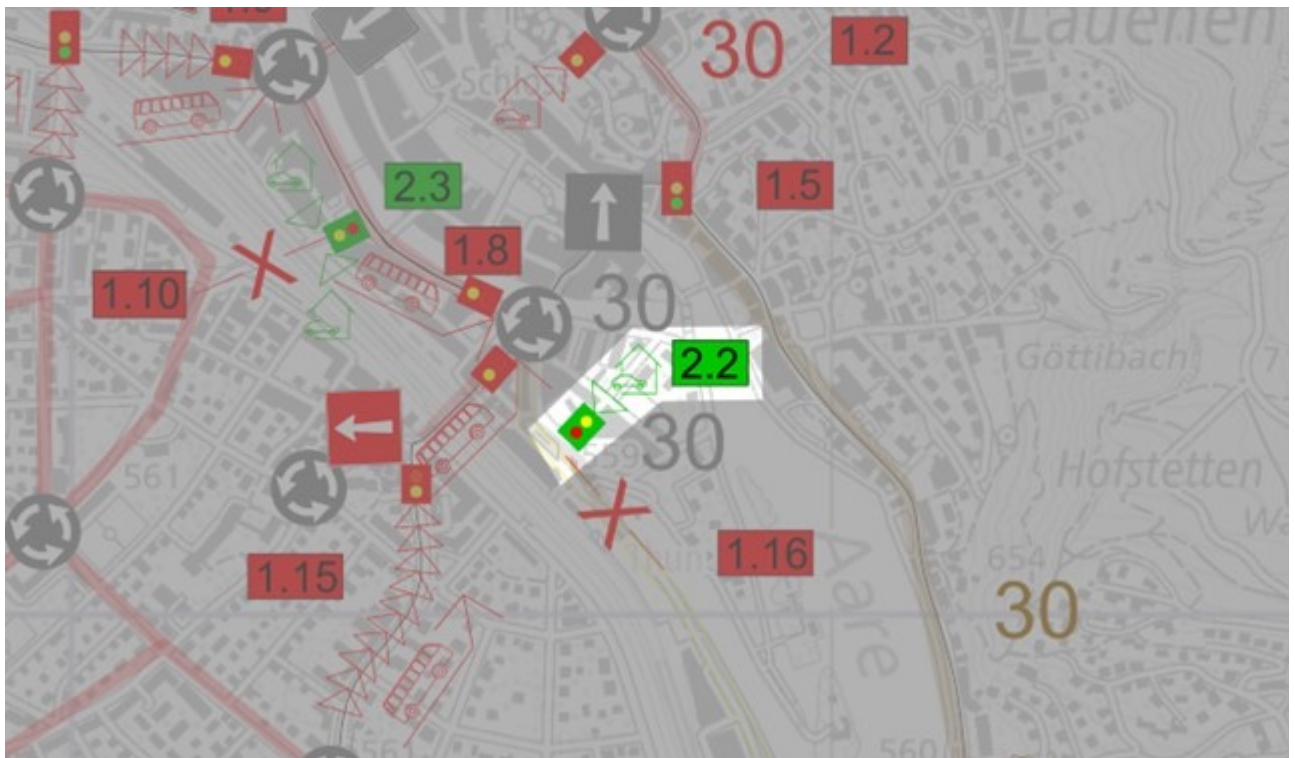
**TOW.NM-VM.02.02**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	TBA-DLZ-VM		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.01.2032	30.06.2032	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Ausfahrtdosierungen beim Parkplatz Thun Nord, SBB Park&Rail Thun und Parking Schulhaus-/Aarefeldstrasse verbessert den Verkehrsfluss auf dem Bahnhofplatz. Die Dosierung des Individualverkehrs verbessert die Zu-/Wegfahrt vom			

Bahnhof für Linienbusse und reduziert den Reisezeitverlust auf der Achse Hofstettenstrasse-Burgstrasse.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## Teilmassnahme Verkehr

# Dosierung Parkings Aarestrasse (City West und Aarezentrum)

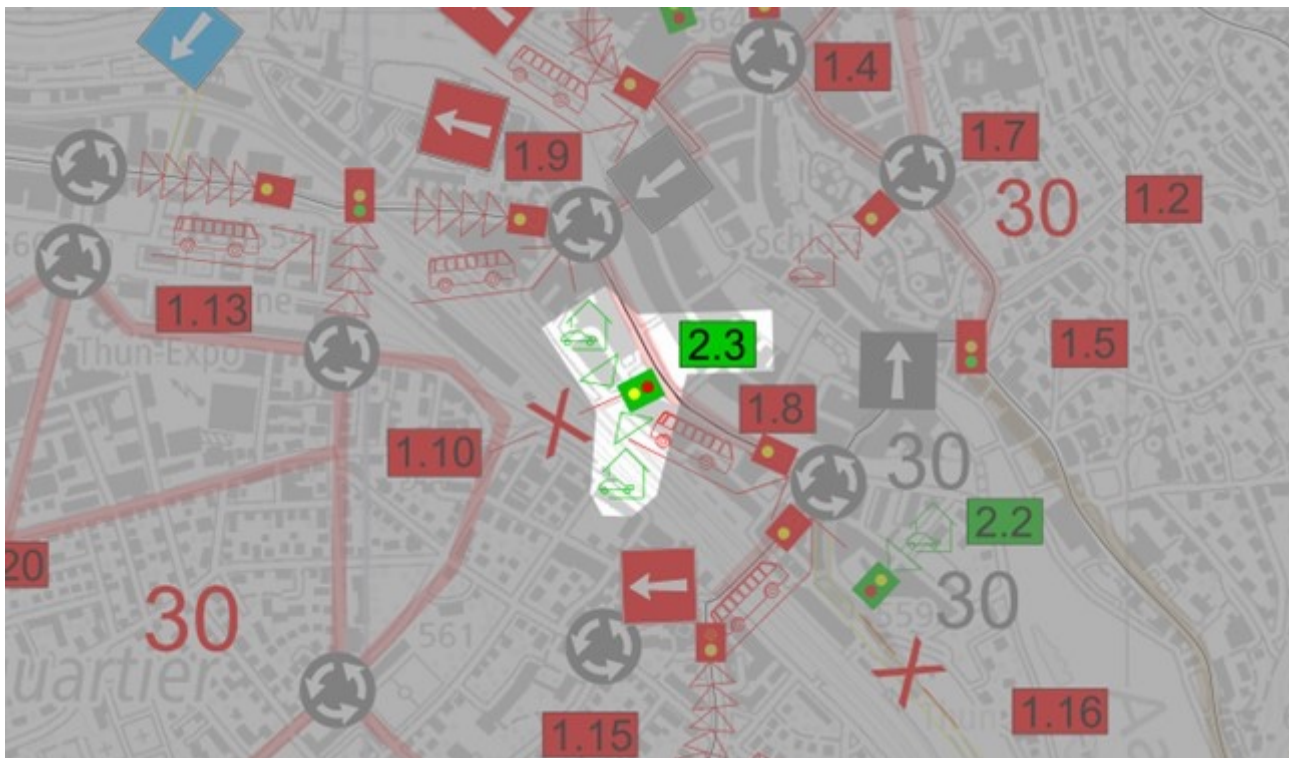
**TOW.NM-VM.02.03**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	TBA-DLZ-VM		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.01.2032	30.06.2032	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Ausfahrtdosierungen beim Parkhaus Aarezentrum und Parkhaus City West verbessert den Verkehrsfluss auf der Aarestrasse. Reisezeitverluste können für den			

Individualverkehr sowohl als auch für den öffentlichen Verkehr auf dem Innenstadtring reduziert werden.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## Teilmassnahme Verkehr

# Virtuelle Fahrbahnhaltestellen Thunstrasse

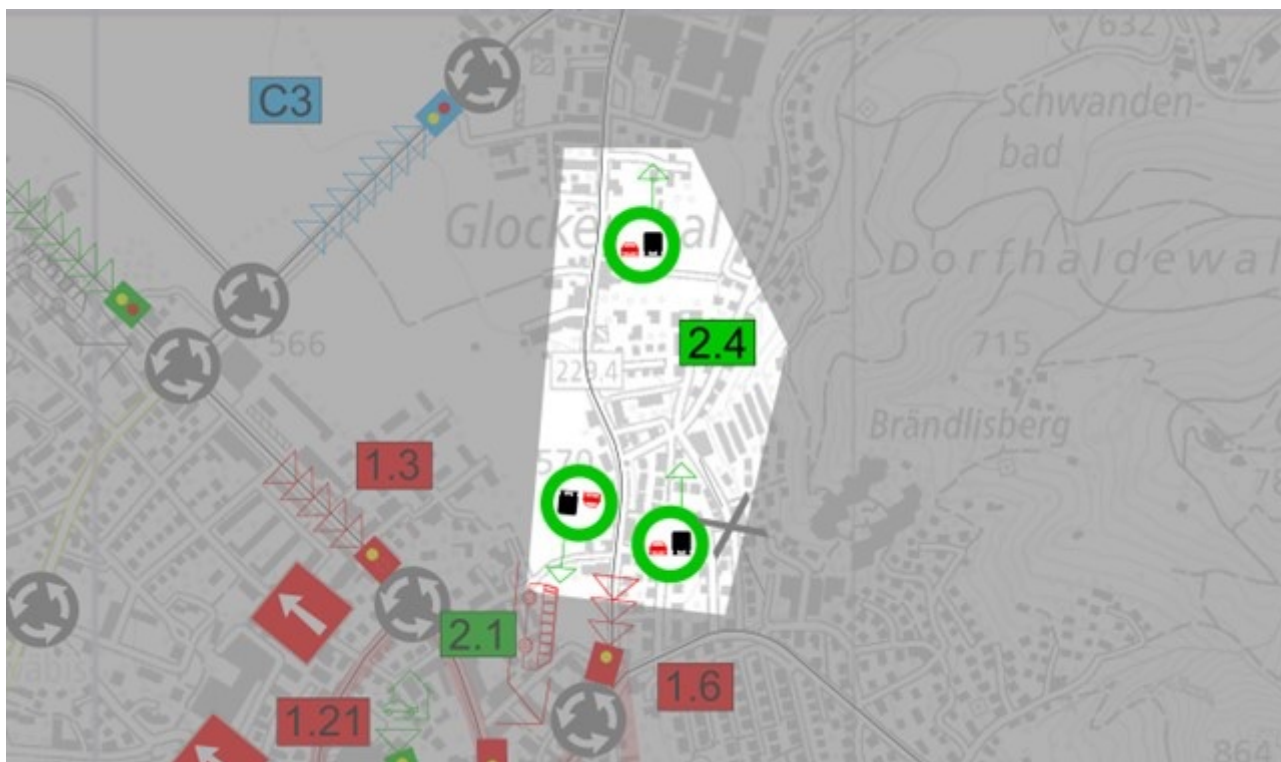
**TOW.NM-VM.02.04**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	TBA-DLZ-VM	TBA-OIK I	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.20	01.07.2032	31.12.2032
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Verkehrsmanagement Kat. 1	1	Knoten
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die virtuellen Fahrbahnhaltestellen bei den drei Bushaltestellen Glockenthalerhof, Brauerei und Ziegelei ermöglichen zu Verkehrsspitzenzeiten eine natürliche Dosierung des Individualverkehrs. Die Dosierung verbessert den Verkehrsfluss auf der Thunstrasse und reduziert die Reisezeitverluste des öffentlichen Verkehrs.		

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)  
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## Teilmassnahme Verkehr

# Dosierung Kreisel Heimberg Center

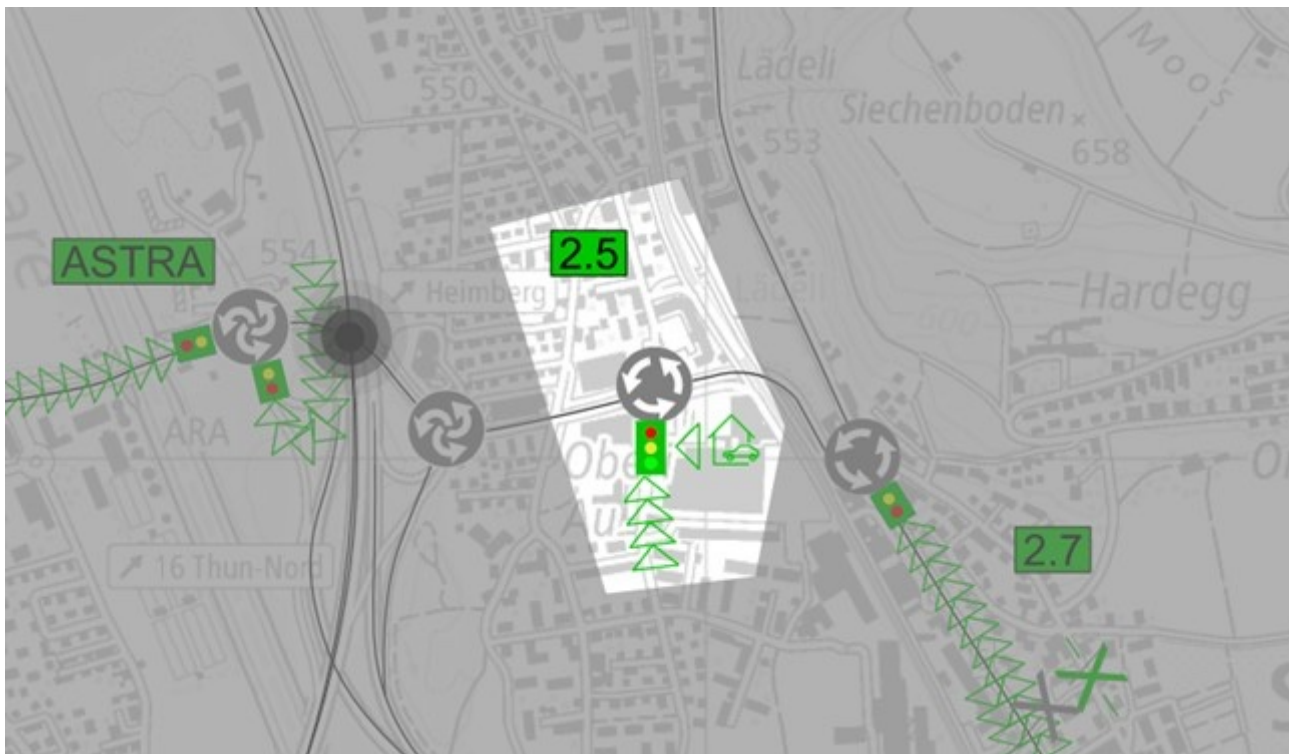
**TOW.NM-VM.02.05**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	TBA-OIK I		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.01.2032	30.06.2032	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Dosierung Blümlisalpstrasse Süd vor dem Kreisel verbessert den Verkehrsfluss auf der Gurnigelstrasse. Die Erreichbarkeit für die Gemeinden Heimburg und Steffisburg			

wird besser gewährleistet und Reisezeitverluste im Bereich Autobahnanschluss-Gurnigelstrasse wird reduziert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## Teilmassnahme Verkehr

# Dosierung mit Buspriorisierung Bernstrasse stadteinwärts

**TOW.NM-VM.02.06**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	TBA-OIK I		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.50	01.01.2033	31.12.2033	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Dosierung auf der Bernstrasse vor dem Knoten Alte Holzbrücke verbessert den Verkehrsfluss und vermeidet Reisezeitverluste. Die Buspriorisierung reduziert die ÖV-			

Verlustzeiten auf der Einfallachse Nord. Das Verkehrsaufkommen auf der Bernstrasse wird auf dem heutigen Niveau plafoniert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## Teilmassnahme Verkehr

# Dosierung mit Buspriorisierung Bernstrasse stadtauswärts

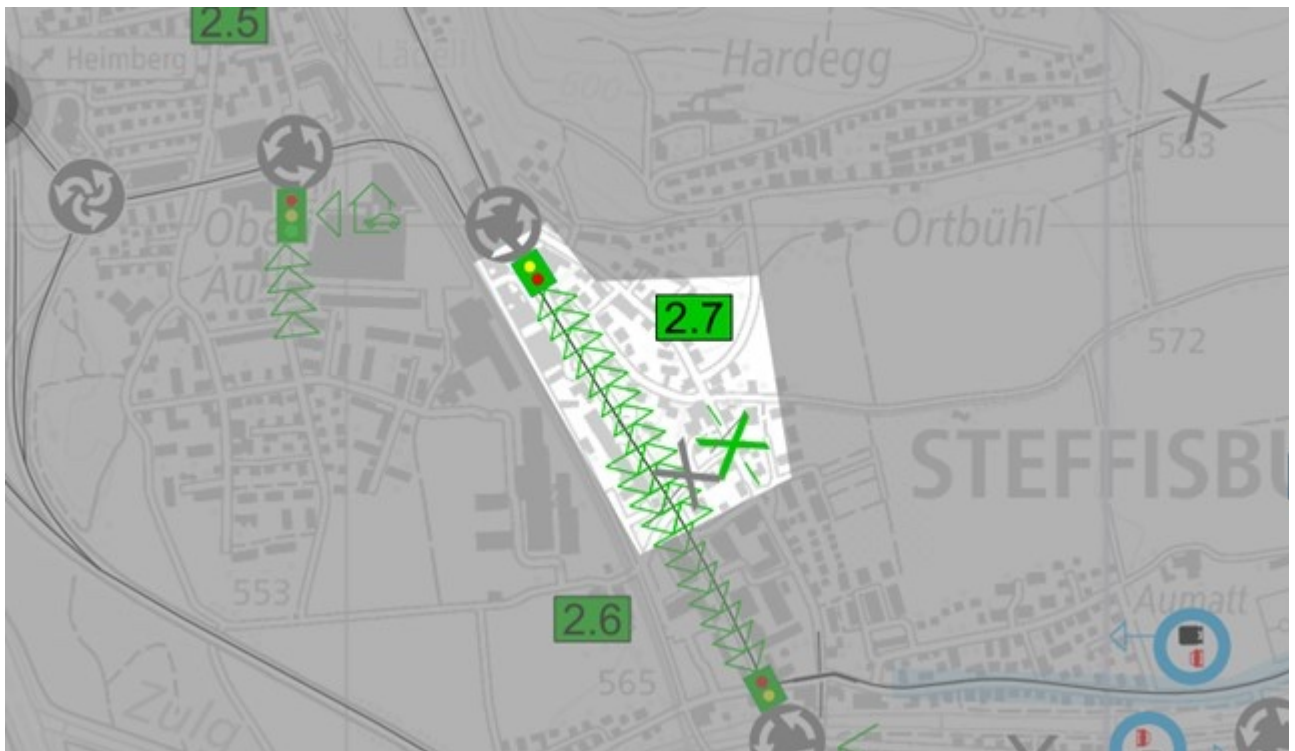
**TOW.NM-VM.02.07**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	TBA-DLZ-VM	TBA-OIK I	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.50	01.01.2033	31.12.2033
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die gestaffelte Dosierung stadtauswärts zwischen dem Kreisel Alte Holzbrücke und dem Kreisel Gurnigelstrasse verbessert den Verkehrsfluss. Die Dosierung verbessert		

Reisezeitverluste für den Gesamtverkehr in Richtung Autobahnanschluss. Die Buspriorisierung reduziert die ÖV-Verlustzeiten auf der Ausfallachse Nord.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## TOW.NM-VM.02.08

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

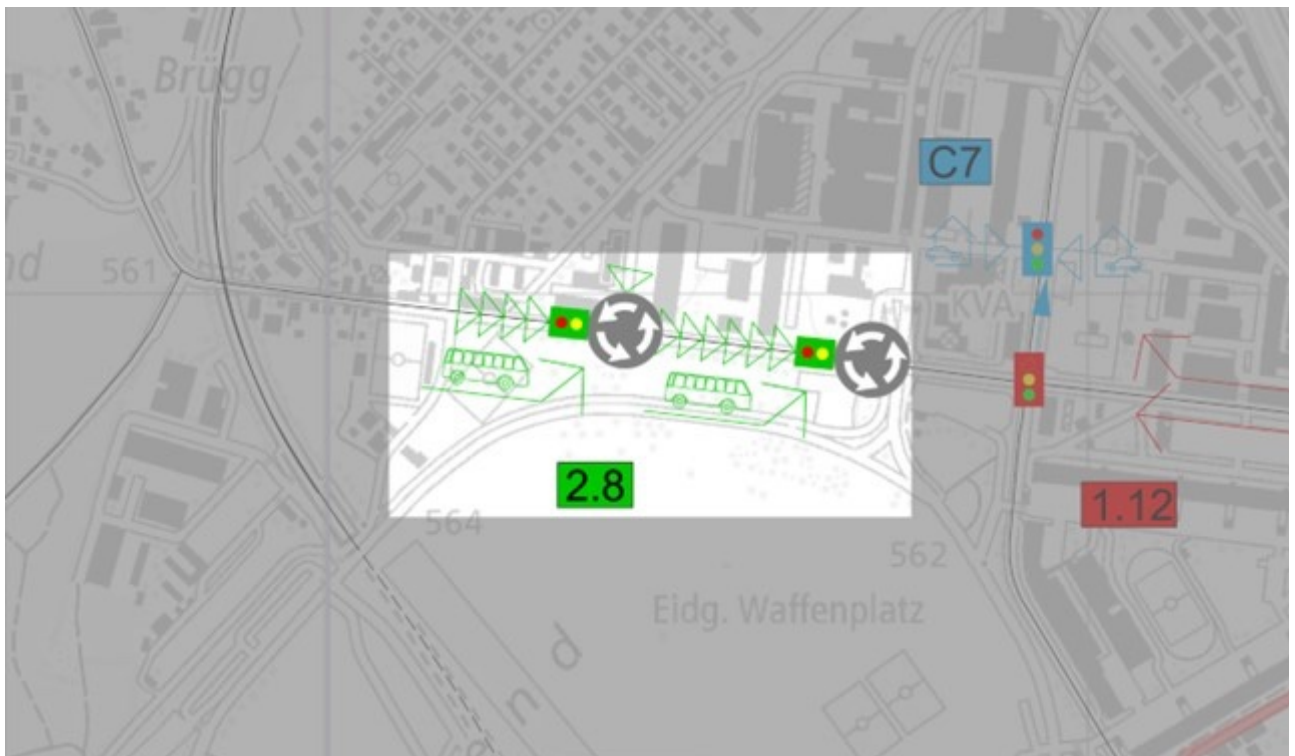
Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**

Teilmassnahme Verkehr

## Dosierung mit Buspriorisierung Allmendstrasse aussen



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	TBA-OIK I		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.50	01.01.2035	30.06.2035	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die gestaffelte Dosierung mit einer Busspur vor dem Knoten Lerchfeldstrasse und dem Kreisel KVA verbessert den Verkehrsfluss. Die Buspriorisierung reduziert die ÖV-			

Verlustzeiten und die Attraktivität für den Nahverkehr steigt. Das Verkehrsaufkommen auf der Allmendstrasse wird auf dem heutigen Niveau plafoniert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## TOW.NM-VM.02.09

Teilmassnahme Verkehr

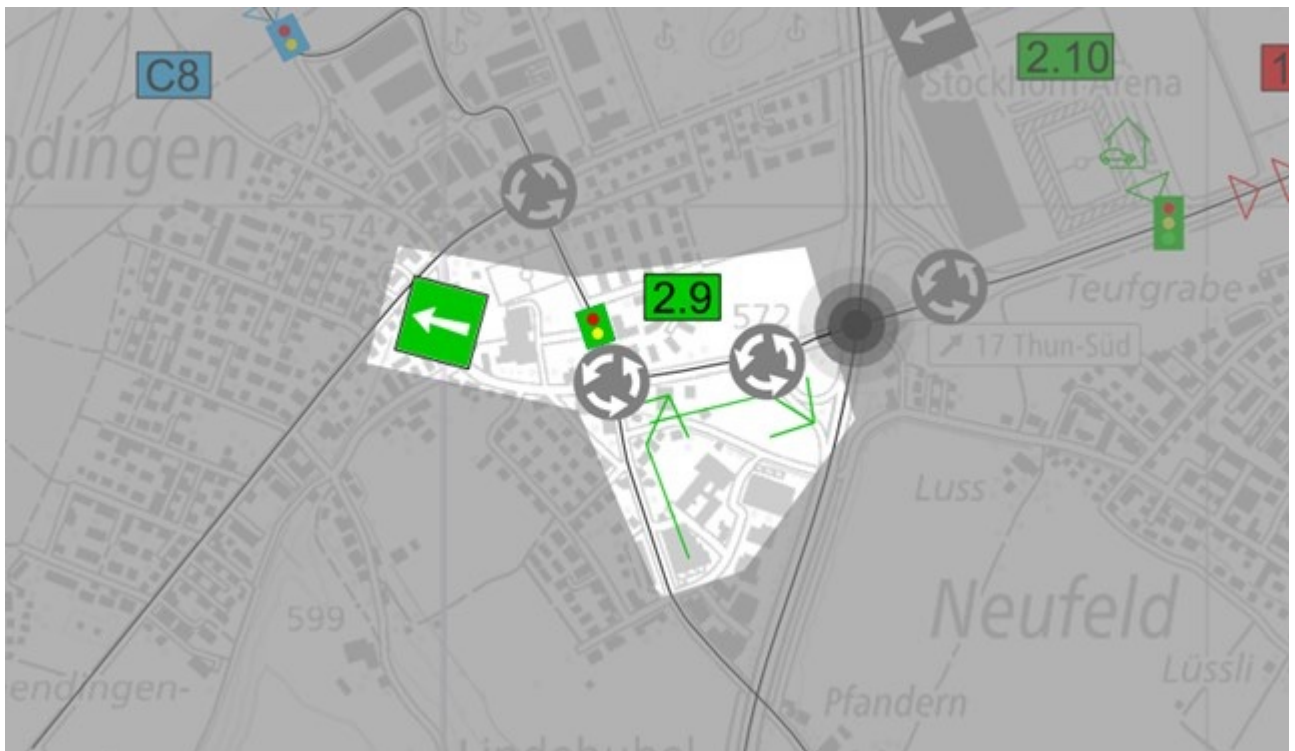
# Optimierung Verkehrsfluss Kreisels Weststrasse / Pfandernstrasse – Anschluss Thun Süd

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	TBA-OIK I		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.50	31.12.2032	31.12.2032	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Mit einem Bypass und einer Zuflusssteuerung am Kreisels Weststrasse/Pfandernstrasse und einem Bypass am Kreisels West bei Autobahnanschluss wird der Verkehrsfluss verstetigt und verflüssigt. Die gegenseitige Verkehrsbehinderungen werden reduziert.			

Mit einem Einbahnregime im Dorf wird ein Ausweichverkehr durch die Quartiere vermieden.

Mit den Massnahmen wird der Verkehrsfluss auf der Achse Pfandernstrasse – Autobahnanschluss-Weststrasse verbessert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Teilmassnahme Verkehr

## Dosierung Panorama-Center

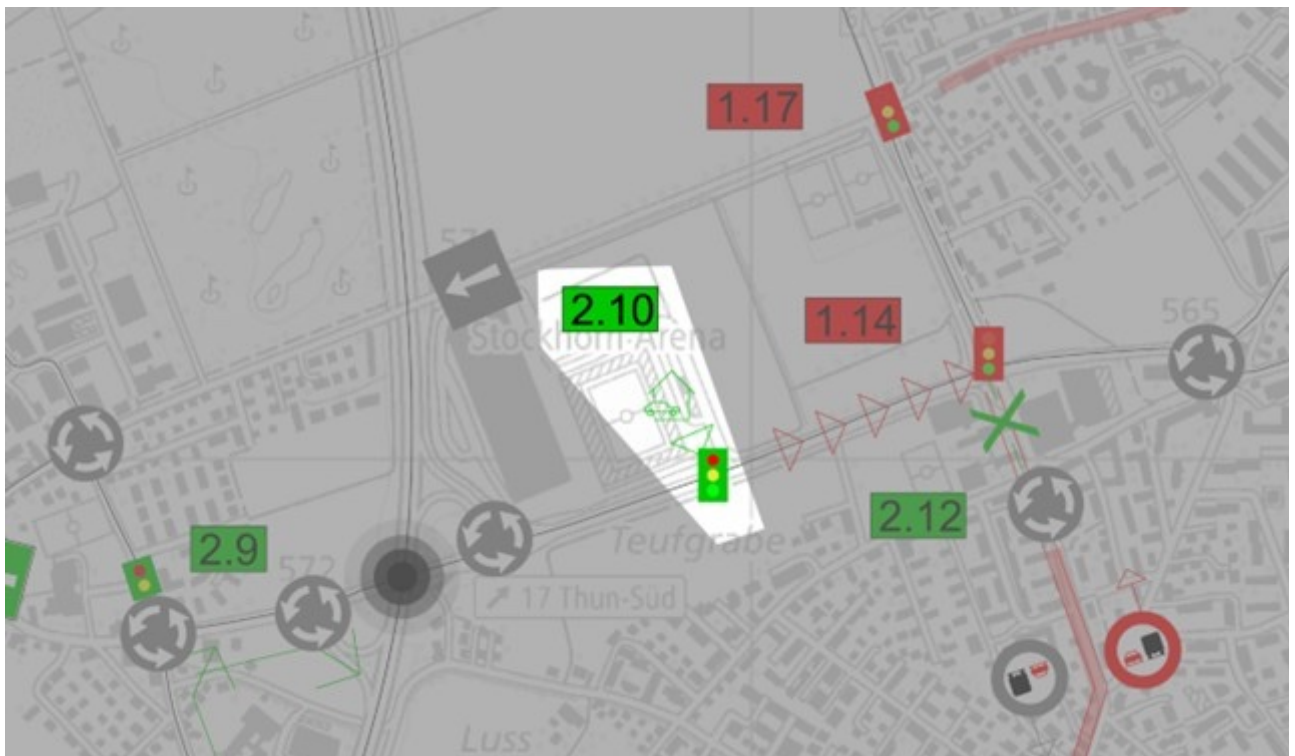
**TOW.NM-VM.02.10**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	TBA-DLZ-VM		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.07.2032	31.12.2032	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Ausfahrtdosierung Panorama Center (Linksabbieger) verbessert den Verkehrsfluss des Gesamtverkehrs auf der Tangente Weststrasse-Bypass.			

Reisezeitverluste stadteinwärts können für den Individualverkehr sowohl als auch für den öffentlichen Verkehr reduziert werden.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

## Teilmassnahme Verkehr

# Dosierung mit Buspriorisierung Gwattstrasse

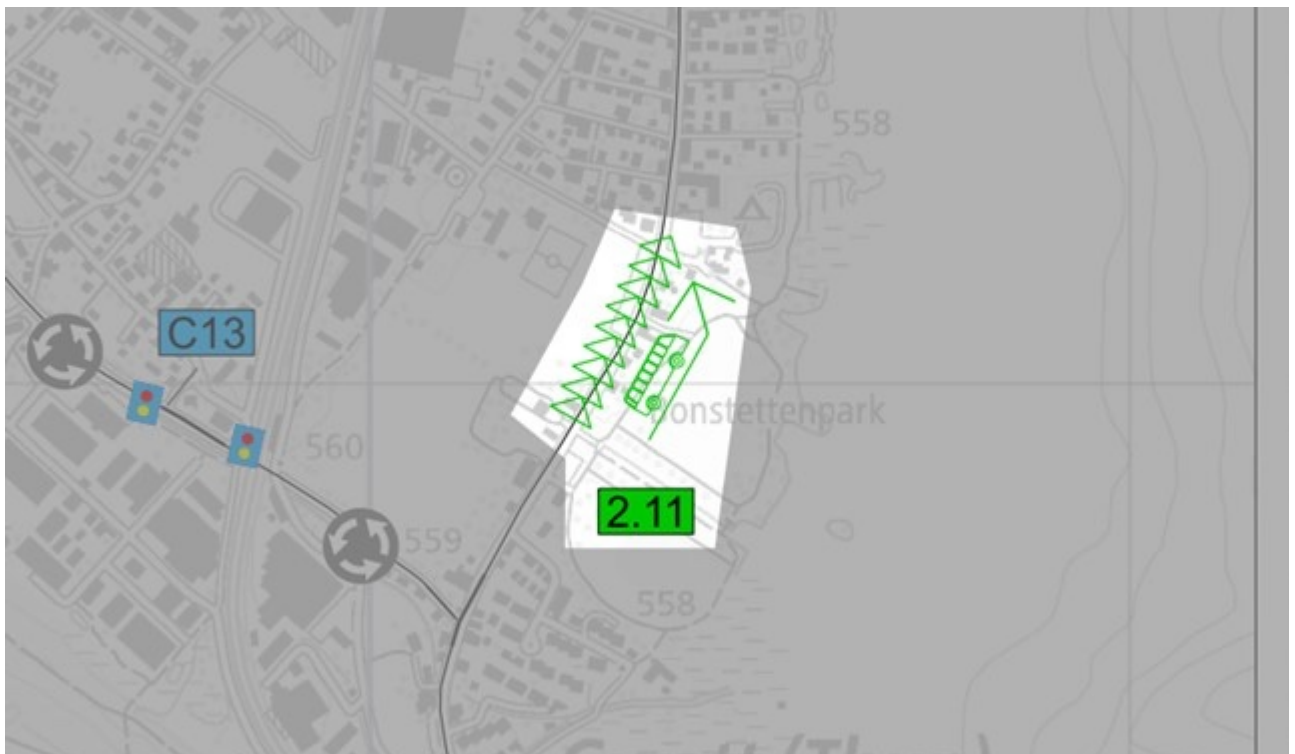
**TOW.NM-VM.02.11**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	TBA-DLZ-VM	Thun	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.50	01.07.2035	31.12.2035
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Verkehrsmanagement Kat.2	1	Knoten
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.		
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Dosierung stadteinwärts mit der Busspur vor dem Knoten Hofackerstrasse verbessert den Verkehrsfluss auf der Einfallachse Süd. Zudem reduziert die		

Buspriorisierung die ÖV-Verlustzeiten. Das Verkehrsaufkommen auf der Gwattstrasse wird auf dem heutigen Niveau plafoniert.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Teilmassnahme Verkehr

## Widerstand auf Talackerstrasse

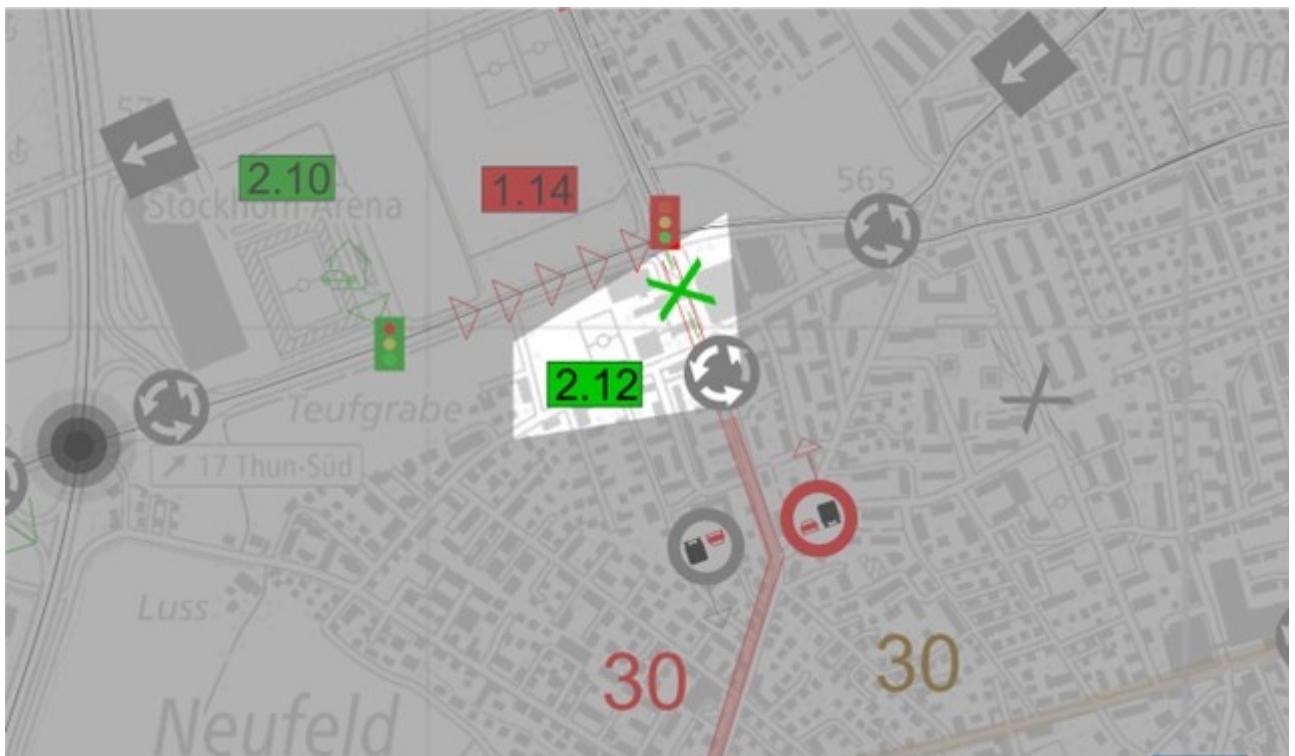
**TOW.NM-VM.02.12**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	TBA-DLZ-VM		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.30	01.01.2033	30.06.2033	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Der Widerstand auf der Talackerstrasse zwischen dem Kreisel Adlerstrasse und der LSA Weststrasse verringert den Durchgangs- und Ausweichverkehr durchs Neufeld.			

Die höhere Leistungsfähigkeit der LSA Burgerstrasse / Weststrasse bietet mehr Flexibilität für Dosierungen und Verkehrslenkung.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

Teilmassnahme Verkehr

## Dosierung Bernstrasse, Stuckikreisel

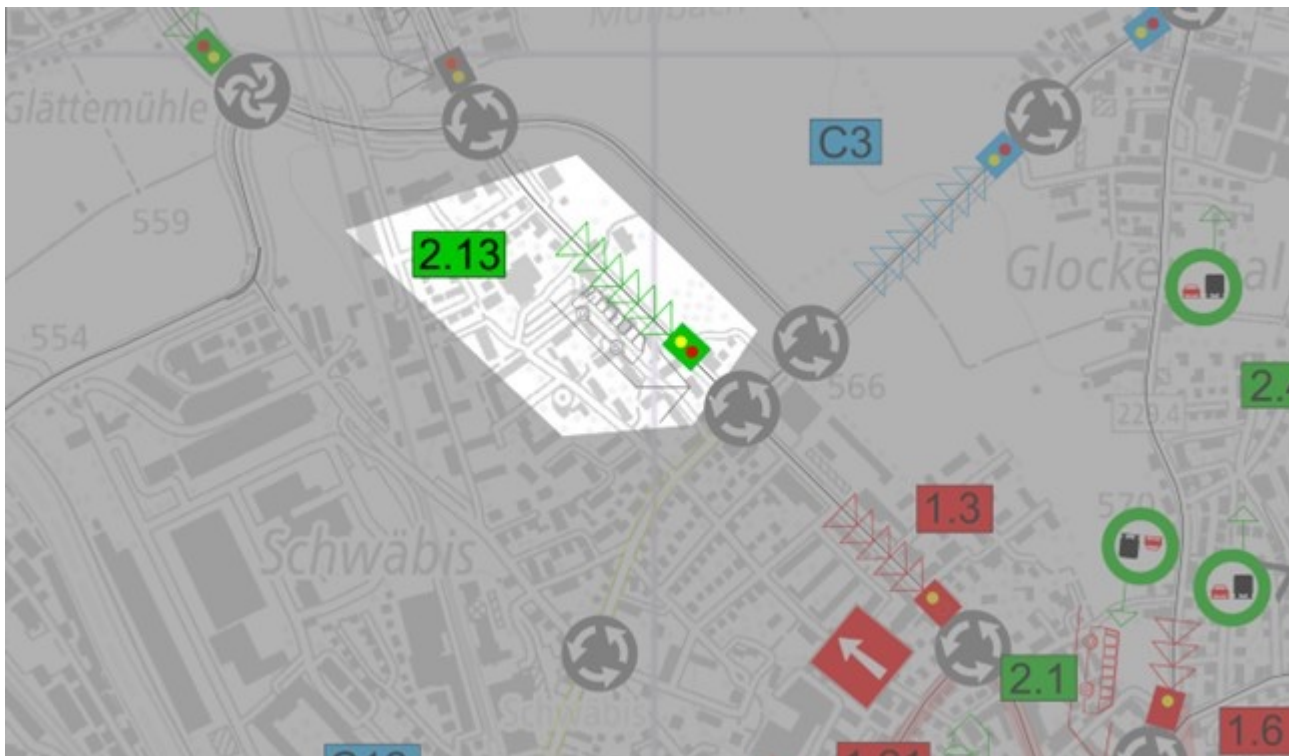
**TOW.NM-VM.02.13**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.20	01.07.2029	31.12.2029	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Verkehrsmanagement Kat.1	1	Knoten	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die bestehende Busspur auf der Bernstrasse wird vor dem Knoten Stuckikreisel mit einer Buspriorisierung sowie mit einer Verkehrsdosierung stadteinwärts ergänzt. Die Dosierung verbessert den Verkehrsfluss und priorisiert den öffentlichen Verkehr. Durch			

die Buspriorisierung werden die ÖV-Verlustzeiten auf dem Innenstadtring reduziert und die Attraktivität für den Nahverkehr steigt.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Teilmassnahme Verkehr

## Verkehrslage- und Verkehrsdatenerfassung

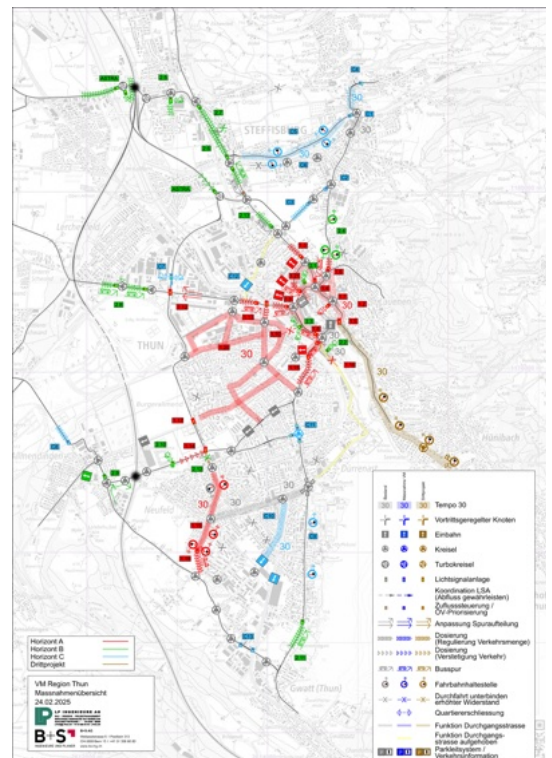
**TOW.NM-VM.02.14**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**2 Verkehrsmanagement**

Unterkategorie  
**2.4 Pauschale Verkehrsmanagement**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-DLZ-VM	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.25	01.01.2032	30.06.2032	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>		<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Verkehrsmanagement Kat.1		1	Knoten
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Mit Verkehrsdetektoren wird die Verkehrslage, das Verkehrsaufkommen sowie der aktuelle Verkehrszustand im Verkehrssystem erfasst und dokumentiert. Diese Daten werden dem Verkehrsrechner für die Steuerung der einzelnen Massnahmen zur			

Verfügung gestellt. Dadurch kann auf die aktuelle Situation agiert und reagiert werden. Die einzelnen VM-Massnahmen werden dadurch optimal eingesetzt. Die gegenseitige Abstimmung verstärkt die Wirkungen der Massnahmen und optimiert das Verkehrsmanagement kontinuierlich.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- VM Region Thun – Schwachstellenanalyse, Handlungsbedarf, Ziele, 18.12.2023 (LP Ingenieure AG, B+S AG)
- Verkehrsmanagement Region Thun – Gesamtkonzept AP5, 31.03.2025 (LP Ingenieure AG, B+S AG)

# Massnahmenpaket Verkehr

## Kategorie Fuss- und Veloverkehr, A-Horizont

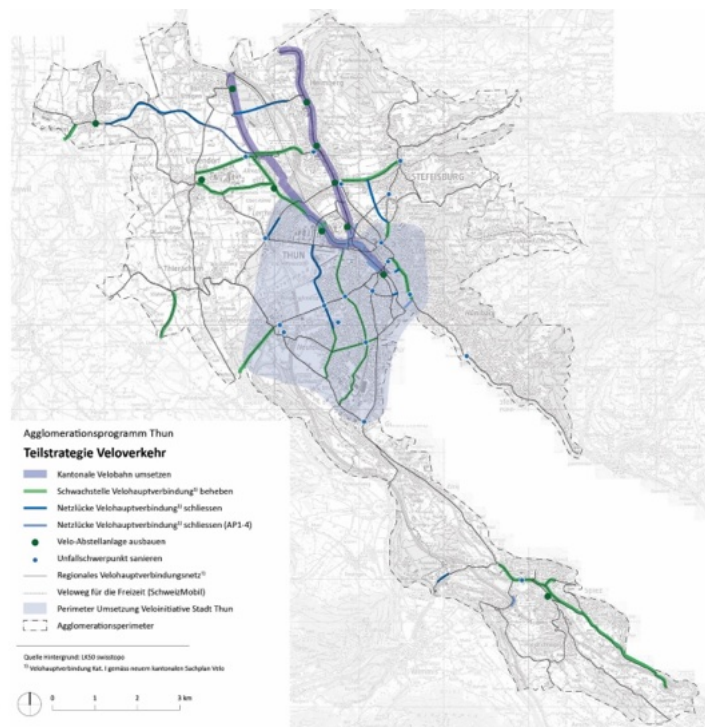
### TOW.FVV-Ü.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



**Kosten (Mio. CHF)** 18.35

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1	10'950	m
	Längsführung LV Kat.2	12'860	m
	Längsführung LV Kat.3	1'850	m

**Finanzierung** Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten  
 Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

**Konzeption Massnahmenpaket** Mit den Teilmassnahmen des Pauschalmassnahmenpaketes FVV sollen möglichst flächig Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs in der Agglomeration Thun umgesetzt werden, die den Alltags- und Pendlerverkehr in und zwischen den Gemeinden und Stadtquartieren für Bewohnende und Arbeitnehmende stärken. Die Teilmassnahmen bestehen aus weiterentwickelten Projekten aus dem AP4-B-Horizont, Umsetzungsmassnahmen zu agglomerationsverbindenden Veloverkehrsstudien sowie

neuen Konzeptionen in der Stadt Thun.

**Ausgangslage Stadt Thun:**

Die Stadt Thun sieht die Realisierung eines stadtweiten, durchgehenden Velohaupttroutennetzes vor, welches die Erreichbarkeit des Stadtzentrums verbessert, die vielfältigen Zielorte innerhalb und zwischen den Quartieren auf möglichst direkten und attraktiven Wegen miteinander vernetzt sowie wichtige Veloverkehrsanschlüsse zu den Nachbargemeinden sicherstellt, um das Agglomerationsnetz zu stärken.

Basis ist der «Masterplan zur Umsetzung der Veloinitiative», in dem bis zum Herbst 2025 ein dichtes Velohaupttroutennetz erarbeitet wird, welches die Ziele und Pläne des «Gesamtverkehrskonzeptes 2035» und des «Stadtentwicklungskonzeptes Thun 2035» präzisiert und weiterentwickelt. Das Grobgerüst des Netzes ist seit Frühling 2025 bekannt und dient als Basis zu den Teilmassnahmen.

Die Veloinitiative, welche seit dem 1. Oktober 2024 in Kraft ist, sieht vor bis 2034 ein mindestens 25 Kilometer langes Velohaupttroutennetz auf städtischem Boden umzusetzen. Das zukünftige Velohaupttroutennetz der Stadt Thun berücksichtigt dabei die Kantonsstrassen mit kantonaler Funktion für den Veloalltagsverkehr und bindet diese in das Gesamtbild ein.

Mit dem «Masterplan zur Umsetzung der Veloinitiative» werden Standards definiert und den jeweiligen Netzabschnitten zugewiesen. Die Massnahmeninhalte sind daher nicht einheitlich, sondern unterscheiden sich je nach Handlungsbedarf, anvisiertem Zielzustand und den lokalen Möglichkeiten: Velostreifen mit einer Mindestbreite von 1.5 m, «Fahrradstrassen», Ein- oder Zweirichtungsradwege und Koexistenzlösungen auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau (Tempo 30).

Als funktionale Einheit der schrittweisen Umsetzung des Gesamtnetzes bestehen die Quartiere. Sie dienen nicht nur als Wohngebiete, sondern beherbergen auch zentrale Zielorte für Schule, Arbeit, Versorgung sowie Freizeit und Naherholung. Wichtige Prinzipien sind dabei der direkte Anschluss an das Stadtzentrum und die Bahnhöfe sowie Tangentialverbindungen zwischen den Quartieren. Die Teilmassnahmenblätter beinhalten nicht eine konkrete Route, sondern mehrere Abschnitte des Velohaupttroutennetzes. 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.

Das Velohaupttroutennetz berücksichtigt die bereits beschlossenen sowie umgesetzten Veloverkehrsmassnahmen der vorangegangenen AP-Generationen 1.-4. Mit den städtischen Teilmassnahmen der beiden Pauschalpakete TOW.FVV-Ü.01 und TOW.FVV-Ü.02 sowie einiger Massnahmen zur Planung der multimodalen Verkehrsdrehscheiben (TOW.KM-Mu.) wird das geplante Netz etappenweise umgesetzt.

**Zweckmässigkeit**

**Bezug zu Zukunftsbild**

Das Zukunftsbild sieht ein sicheres und lückenloses regionales Veloalltagsnetz vor. Dieses Massnahmenpaket sieht deutliche Verbesserungen beim regionalen Veloalltagsnetz innerhalb der Agglomeration als auch für agglomerationsübergreifende Velohaupttrouten vor.

**Bezug zu Handlungsbedarf**

Beim Handlungsbedarf wurden verschiedene Schwachstellen identifiziert. Einerseits sind viele Ortsdurchfahrten der Agglomerationsgemeinden für den Veloverkehr wenig durchgängig und die Velostreifen zu schmal. Andererseits sind im kantonalen Sachplan Veloverkehr Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten definiert. Mit den Teilmassnahmen aus den Massnahmenpaketen A- und B-Horizont soll u.a. auf den Korridoren Thun – Uttigen (– Münsingen) und Thun – Heimberg (– Münsingen) vorerst ein Velovorrangrouten-Standard erreicht werden. Zudem fordert die seit dem 1. Oktober 2024 in Kraft getretene Veloinitiative im Mobilitätsreglement der Stadt Thun ein mindestens 25

		Kilometer langes Velohaupttrouten bis 2034 auf Stadtboden zu realisieren.	
	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	Gemäss Teilstrategie Veloverkehrs sollen die im Handlungsbedarf aufgeführten Schwachstellen mit diesem (für die nächsten 4 Jahre priorisierten und umsetzbaren) Massnahmenpaket behoben bzw. deutlich verbessert werden.	
<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	Dieses Massnahmenpaket verbessert den Komfort, die Anbindung und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.	
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Dieses Massnahmenpaket unterstützt die Siedlungsentwicklung durch bessere Erreichbarkeit und Aufwertung der Verbindungswege.	
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Dieses Massnahmenpaket erhöht die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch breitere Velostreifen und sicherere Verkehrsführungen.	
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Dieses Massnahmenpaket trägt zur Verbesserung des Modalsplits bei, indem sie den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Fuss- und Veloverkehr fördert.	
<b>Teilmassnahmen</b>	<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>
	TOW.FVV- Ü.01.01	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast	1.92
	TOW.FVV- Ü.01.02	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere ESP Bahnhof Thun/Seefeld	3.12
	TOW.FVV- Ü.01.03	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Westquartier	0.64
	TOW.FVV- Ü.01.04	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast	0.88
	TOW.FVV- Ü.01.05	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld	2.56
	TOW.FVV- Ü.01.06	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Lerchenfeld/ESP Thun Nord	4.00
	TOW.FVV- Ü.01.07	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Altstadt/Lauenen/Hofstetten	0.08
	TOW.FVV- Ü.01.08	Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (Glockental – Mühlbach)	1.65
	TOW.FVV- Ü.01.09	Heimberg - Seftigen, Neubau Radstreifen Limpbach - Zelgstrasse	3.50

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast

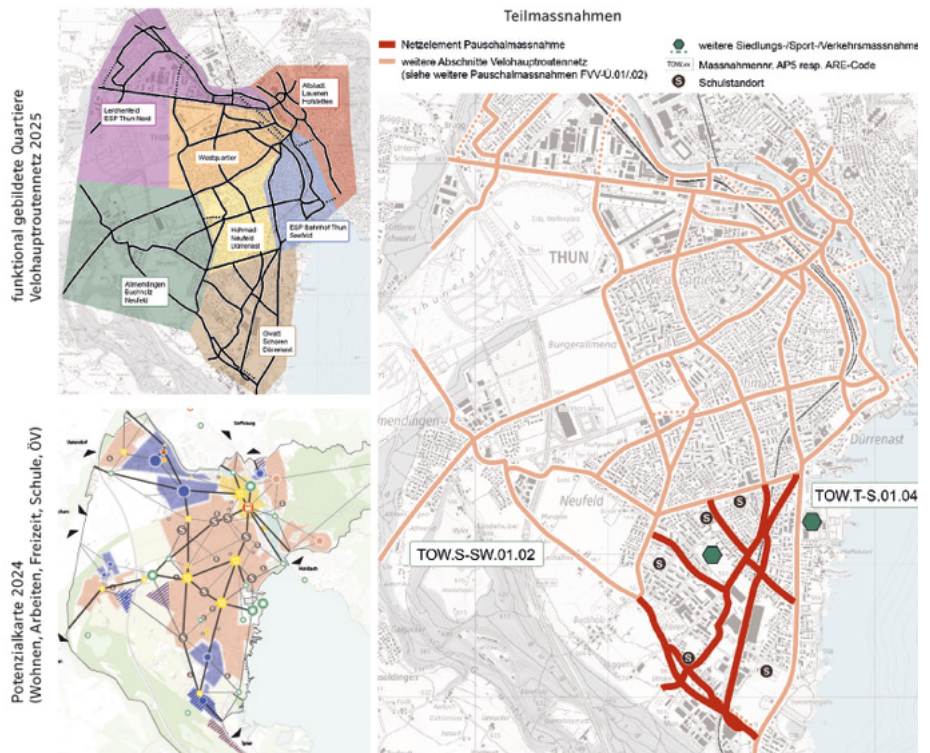
**TOW.FVV-Ü.01.01**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	1.92	01.01.2028	31.12.2031	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.1	4'550	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast“ setzt die Teilelemente des Routennetzes in den südöstlichen Quartieren der Stadt in den Fokus. Die Realisierung erfolgt etappenweise			

über mehrere Jahre und wird im AP6 (TOW.FVV-Ü.02.01) fortgesetzt.

Geplant sind Massnahmen u.a. auf (oder parallel zu) der Eisenbahnstrasse, C.F.L. Lohnerstrasse, Strättligenstrasse, Stationsstrasse, Bubenbergstrasse und dem Hännisweg.

Im Siedlungskern werden vor allem Massnahmen innerhalb des bestehenden Strassenraums geplant. Diese beinhalten Markierungen, Anpassungen im Verkehrsregime (v.a. neu Tempo 30 auf der Schorenstrasse und die Einführung der Velostrasse auf der Sustenstrasse) und der Signalisation sowie kleinere bauliche Veränderungen.

Für die Velohaupttrouten entlang des Siedlungsrandes, wie beispielsweise der Strättligenstrasse, sind grössere bauliche Eingriffe vorgesehen, u.a. für Abschnitte mit Ein- oder Zweirichtungsradewegen. Diese Massnahmen sind gewählt aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie der besseren platzräumlichen Gegebenheiten.

Mit den einzelnen Velohaupttrouten-Abschnitten sollen unter anderem das bedeutende Arbeitsplatzgebiet im Gwatt/Schoren, das stadt- und regionsweit wichtige Naherholungsgebiet zwischen Lachen - Bonstettenpark - Gwatt sowie mehrere Schulareale (u.a. OS Buchholz, PS Gotthelf, PS Dürrenast, PS Obermatt) angebunden werden. Darüber hinaus umfasst der Massnahmenperimeter mehrere Arealentwicklungen, darunter: Bläuerstrasse (TOW.S-SW.01.02, 0942.4.078), Hofmatte (0942.4.069), Bubenbergstrasse sowie Schärmenhof. Diese Projekte sind wichtige Wohnbauvorhaben, die in den kommenden Jahren realisiert werden und von der Anbindung durch das Velohaupttroutennetz profitieren.

#### **Koordination**

#### **Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

#### **Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

#### **Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere ESP Bahnhof Thun/Seefeld

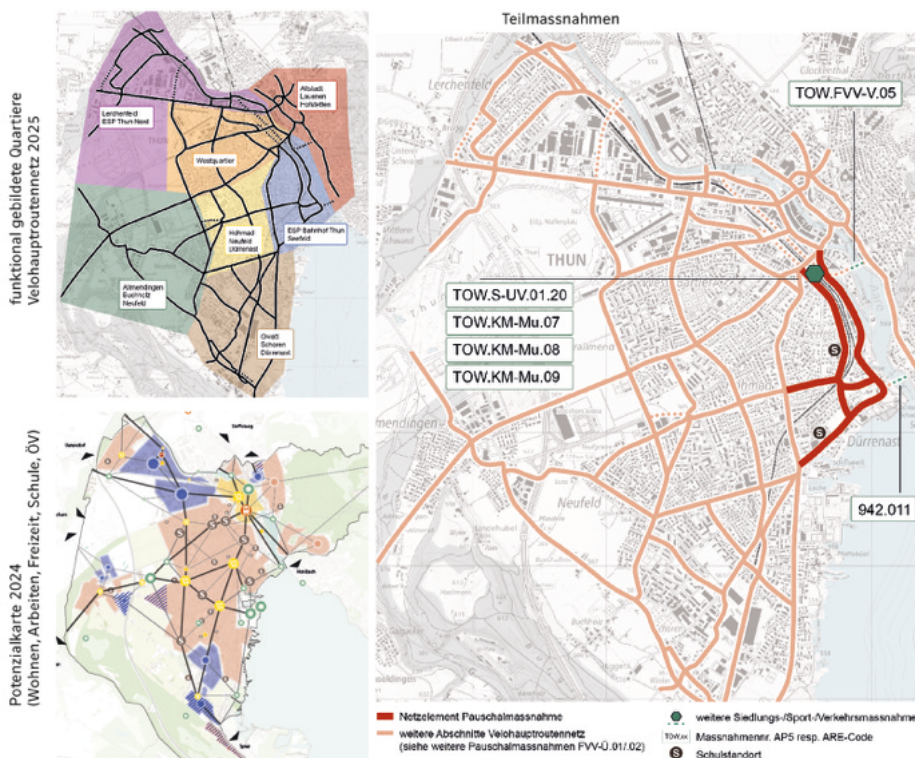
### TOW.FVV-Ü.01.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	3.12	01.01.2028	31.12.2031	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.3	1'850	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere ESP Bahnhof Thun/Seefeld“ setzt die Teilelemente des Routennetzes im Bereich zwischen dem Bahnhof Thun und dem Lachenareal um. Die Realisierung erfolgt etappenweise über			

mehrere Jahre und wird im AP6 (TOW.FVV-Ü.02.02) fortgesetzt.

Geplant sind Massnahmen u.a. auf (oder parallel zu) der Seestrasse, Mönchstrasse, Karl-Koch-Strasse und Schadaustrasse. Vorgesehen sind vor allem Massnahmen innerhalb des bestehenden Strassenraums. Diese beinhalten Markierungen, Anpassungen im Verkehrsregime und der Signalisation sowie kleinere bauliche Veränderungen. Auf einem Grossteil der Velohaupttrouten in diesem funktionalen Quartier ist die Einführung von Velostrassen geplant.

In diesem Quartier befindet sich der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Thun (TOW.S-UV.01.20), der mit dem Bahnhof Thun die Hauptverkehrsdrehscheibe der Agglomeration bildet (siehe auch TOW.KM-Mu.07.-11), die (über-)regional wichtigen Bildungsstätten Wirtschaftsschule Thun und Gymnasium Thun sowie die Naherholungs-/Kulturstrecke vom Schloss Schadau bis zum Kultur- und Kongresszentrum Thun.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Westquartier

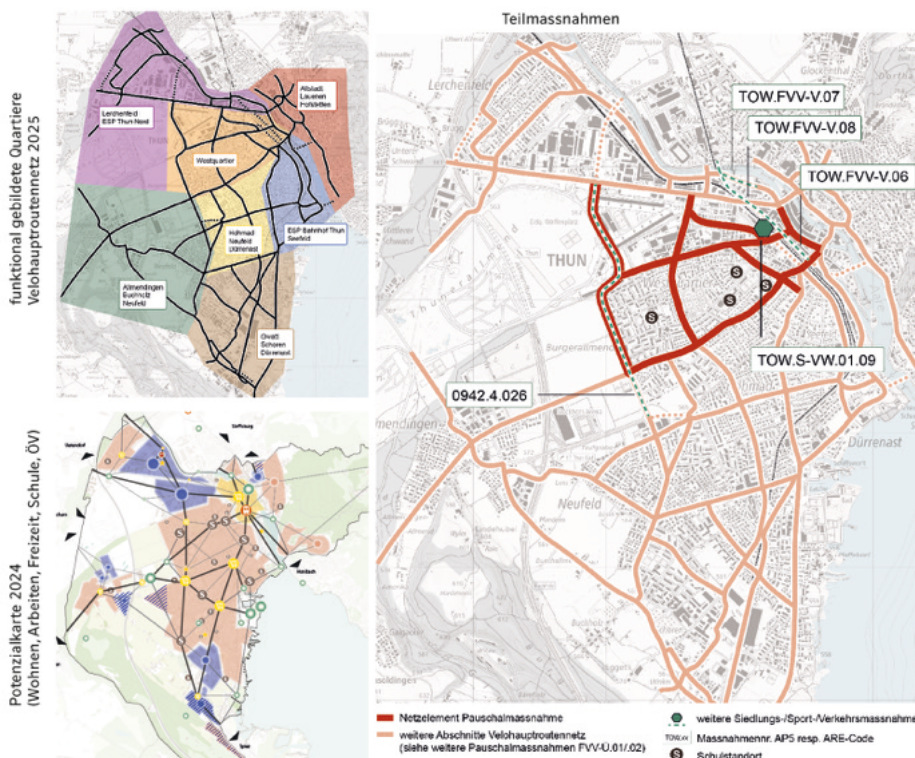
### TOW.FVV-Ü.01.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.64	01.01.2028	31.12.2031	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.1	2'400	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Westquartier“ setzt die Teilelemente des Routennetzes im Bereich zwischen Länggasse, Pestalozzistrasse, Mittlere Strasse, Burgerstrasse, General-Wille-Strasse, Jungfrau-/ Stockhornstrasse,			

Matten-/ Militärstrasse und Kasernenstrasse (oder parallel zu diesen Strassen) in den Fokus. Die Realisierung erfolgt etappenweise über mehrere Jahre und wird im AP6 (TOW.FVV-Ü.02.03) fortgesetzt.

Im Siedlungskern werden vor allem Massnahmen innerhalb des bestehenden Strassenraums geplant. Diese beinhalten Markierungen, Anpassungen im Verkehrsregime und der Signalisation sowie kleinere bauliche Veränderungen. Hierzu zählt die Umsetzung des Velostrassen-Regimes, u.a. auf der Länggasse, Mattenstrasse, Kasernenstrasse und Militärstrasse; teilweise in Kombination mit der zeitgleichen Einführung von Tempo-30-Zonen.

Für die Velohaupttrouten entlang des Siedlungsrandes, wie beispielsweise der Achse Burgerstrasse – General-Wille-Strasse, sind grössere bauliche Eingriffe vorgesehen. Diese Massnahmen sind gewählt aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie der besseren platzräumlichen Gegebenheiten.

Separate Einzelmassnahmen innerhalb oder angrenzend an dieses Quartier sind Bestandteil der Veloverbindung Bahnhof Thun – Selve – Schwäbis (TOW.FVV-V.06/.07/.08), die ebenfalls im AP5-A- und -B-Horizont umgesetzt werden sollen. Entlang der General-Wille-Strasse verläuft eine AP4-Massnahme (0942.4.026).

Neben dem Messegelände Thun-Expo und dem Kasernenareal/Waffenplatz befinden sich eine Vielzahl grösserer Schulareale in diesem Stadtquartier (OS Progymatte, OS Länggasse, PS Pestalozzi, PS Schönau), wodurch ein hoher Bedarf an sicheren Schulwegen mit dem Velo besteht.

Darüber hinaus umfasst der Massnahmenperimeter mehrere Arealentwicklungen, darunter: Bahnhof West / Güterbahnhof (TOW.S-UV.01.09), mit einem Potenzial bis zu 875 Einwohnenden und bis zu 550 Arbeitsplätzen, sowie dem Areal Freistatt (0942.4.071). Diese Projekte sind wichtige Wohnbauvorhaben, die in den kommenden Jahren realisiert werden und von der Anbindung durch das Velohaupttroutennetz profitieren.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast

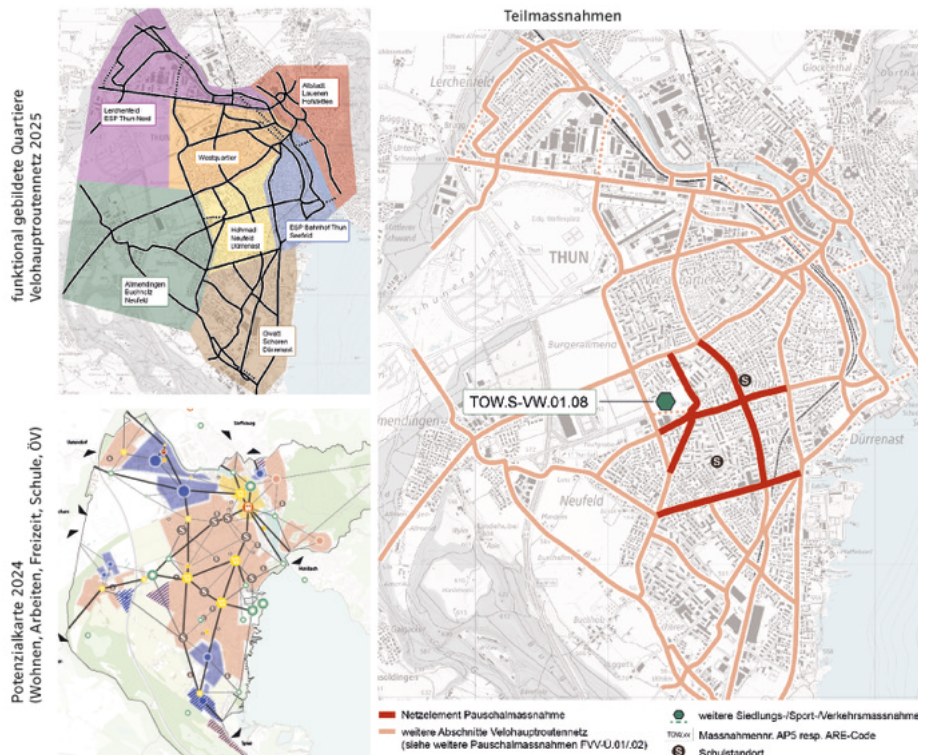
**TOW.FVV-Ü.01.04**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.88	01.01.2028	31.12.2031	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.2	2'300	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast“ setzt die Teilelemente des Routennetzes rund um die Quartierzentren Dürrenast und Zentrum Oberland in den Fokus, welche mit ihren			

Versorgungsangeboten eine wichtige Funktion für die umliegenden Quartiere einnehmen. Die Realisierung erfolgt etappenweise über mehrere Jahre und wird im AP6 (TOW.FVV-Ü.02.04) fortgesetzt.

Geplant sind Massnahmen u.a. auf (oder parallel zu) der Schulstrasse, Freie-, Matten- und Tellstrasse, Talackerstrasse und Hohmad-/ Martinstrasse.

Im Siedlungskern werden vor allem Massnahmen innerhalb des bestehenden Strassenraums geplant. Diese beinhalten Markierungen, Anpassungen im Verkehrsregime und der Signalisation sowie kleinere bauliche Veränderungen. Auf einem Grossteil der Velohaupttrouten in diesem funktionalen Quartier ist die Einführung von Velostrassen geplant, u.a. auf der Martinstrasse, Mattenstrasse, Tellstrasse und Freiestrasse.

Neben den Quartierzentren und der Wohnbevölkerung profitieren auch die Schulareale OS Strättligen und PS Hohmad von der Anbindung durch das Velohaupttroutennetz. Innerhalb des Massnahmenperimeters befindet sich die Arealentwicklung Siegenthalergut (TOW.S-VW.01.08), die mit einer Wohnüberbauung für 1250 Einwohnende plus 150 Arbeitsplätzen und öffentlichem Park zukünftig eine weitere grosse Bedeutung im Quartier erhalten wird.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld

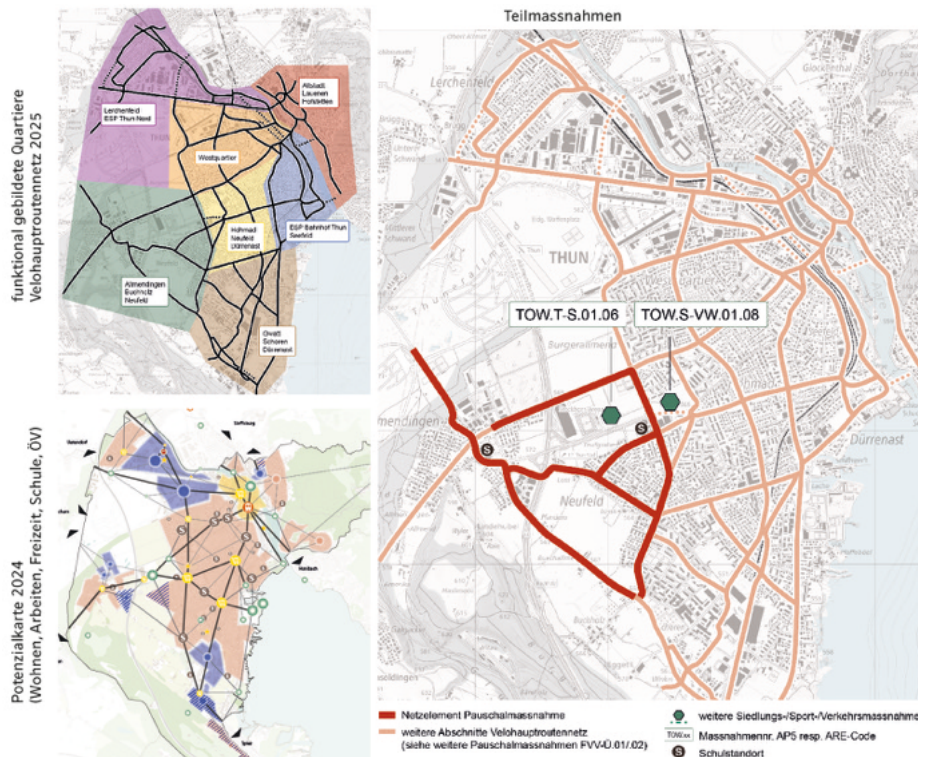
**TOW.FVV-Ü.01.05**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	2.56	01.01.2028	31.12.2031	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.2	3'400	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld“ setzt die Teilelemente des Routennetzes in den westlichen Quartieren der Stadt in den Fokus. Die Realisierung erfolgt etappenweise			

über mehrere Jahre und wird im AP6 (TOW.FVV-Ü.02.05) fortgesetzt.

Durch eine Aufwertung der Allmendingenallee, Bürgerstrasse, Lüssli-/Lontschenweg, Talackerstrasse, Pfandernstrasse, Buchholzstrasse und Thieracherweg (oder parallel zu diesen) wird Allmendingen mit der Stadt verbunden und erhalten das grosse Gewerbegebiet Allmendingen, die Stockhornarena (Fussball/Event) mit angrenzendem Panorama Center (Einkauf) und dem geplanten Sportcluster an der Weststrasse (TOW.T-S.01.06 und TOW.T-V.01.01) sowie die Schulareale PS Neufeld und PS Allmendingen attraktive Velonetzinfrastrukturen.

Im Siedlungskern werden vor allem Massnahmen innerhalb des bestehenden Strassenraums geplant. Diese beinhalten Markierungen, Anpassungen im Verkehrsregime und der Signalisation sowie kleinere bauliche Veränderungen. Hierzu zählt die Umsetzung des Velostrassen-Regimes, u.a. auf der Buchholzstrasse (Süd), der Adlerstrasse, Allmendingenallee, Lontschenweg und Neufeldstrasse; teilweise in Kombination mit der zeitgleichen Einführung von Tempo-30-Zonen.

Für die Velohaupttrouten entlang des Siedlungsrandes, wie beispielsweise der Pfandernstrasse, sind grössere bauliche Eingriffe vorgesehen. Diese Massnahmen sind gewählt aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie der besseren platzräumlichen Gegebenheiten.

Die Thierachernstrasse und Allmendingenstrasse übernehmen bedeutende Verbindungsfunktionen zu den Nachbargemeinden und die Achse Buchholzstrasse – Bürgerstrasse ist Bestandteil der westlichen Tangentialverbindung zwischen dem ESP Thun Nord und Gwatt.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Lerchenfeld/ESP Thun Nord

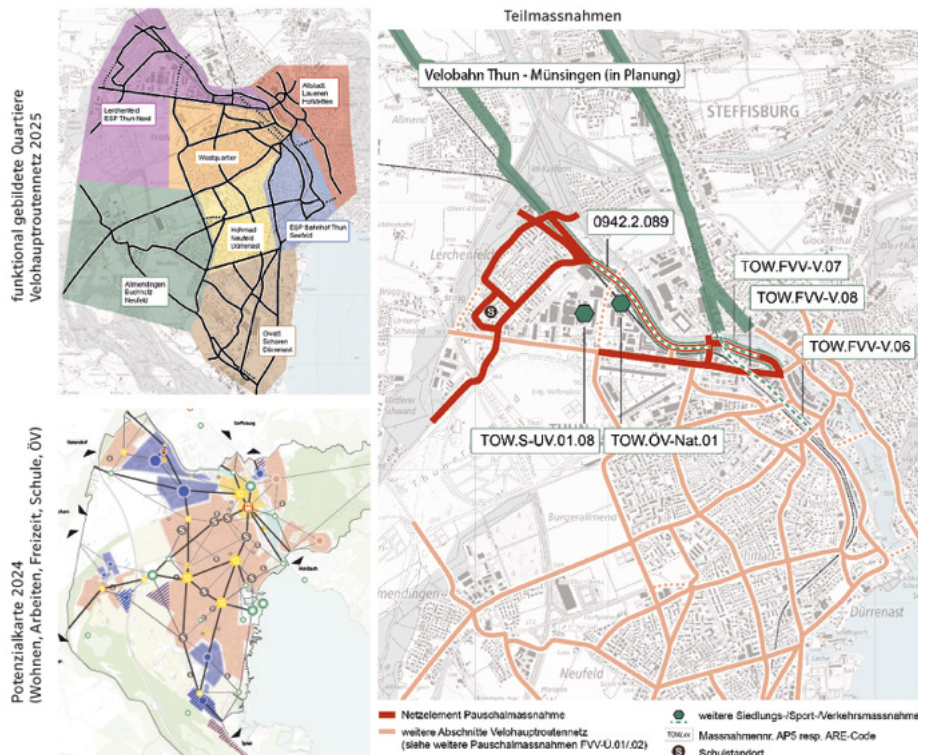
**TOW.FVV-Ü.01.06**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	4.00	01.01.2028	31.12.2031	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.2	4'200	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Lerchenfeld/ESP Thun Nord“ setzt die Teilelemente des Routennetz in den nördlichsten Quartieren der Stadt in den Fokus. Die Realisierung erfolgt etappenweise über mehrere Jahre und			

wird im AP6 (TOW.FVV-Ü.02.06) fortgesetzt.

Mit dem Entwicklungsschwerpunkt Thun Nord (TOW.S-UV.01.08) besteht in diesem Quartier ein bedeutender Arbeitsschwerpunkt mit zukünftig bis zu 6300 Arbeitsplätzen für die Stadt und Region Thun. Um diese Entwicklung mit einer siedlungsverträglichen Mobilität zu begleiten, sind neben der geplanten S-Bahnhaltestelle (STEP 2030/35, TOW.ÖV-Nat.01) und den weiteren Massnahmen zur Ausgestaltung der neuen Verkehrsdrehscheibe, auch die Anbindungen an das Velohaupttroutennetz von hoher Wichtigkeit. Innerhalb des ESP Thun Nord sind zur Feinerschliessung weitere Fuss- und Veloverbindungen geplant (u.a. TOW.KM-Mu.06 Thun, ESP Thun Nord, Anbindung Velo- und Fusswegnetz an neue Bahnhaltestelle).

Geplant sind Massnahmen u.a. auf (oder parallel zu) der Almendstrasse, Lerchenfeldstrasse, Uttigenstrasse, Forstweg und Langestrasse sowie am Knoten Uttigen-/ Regie-/ Scheibenstrasse. Von diesen Velonetzauflösungen profitieren des Weiteren das Lerchenfeld als Wohngebiet, mit dem Schulareal PS Lerchenfeld, sowie der Pendler- und Freizeitverkehr zwischen Thun und den angrenzenden Nachbargemeinden. In das Quartier reichen auch die separaten Veloverkehrsmassnahmen zur Verbindung Bahnhof Thun – Selve – Schwäbis, die ebenfalls etappiert umgesetzt werden und Bestandteil des AP5 Thun sind (TOW.FVV-V.06/.07/.08).

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Altstadt/Lauenen/Hofstetten

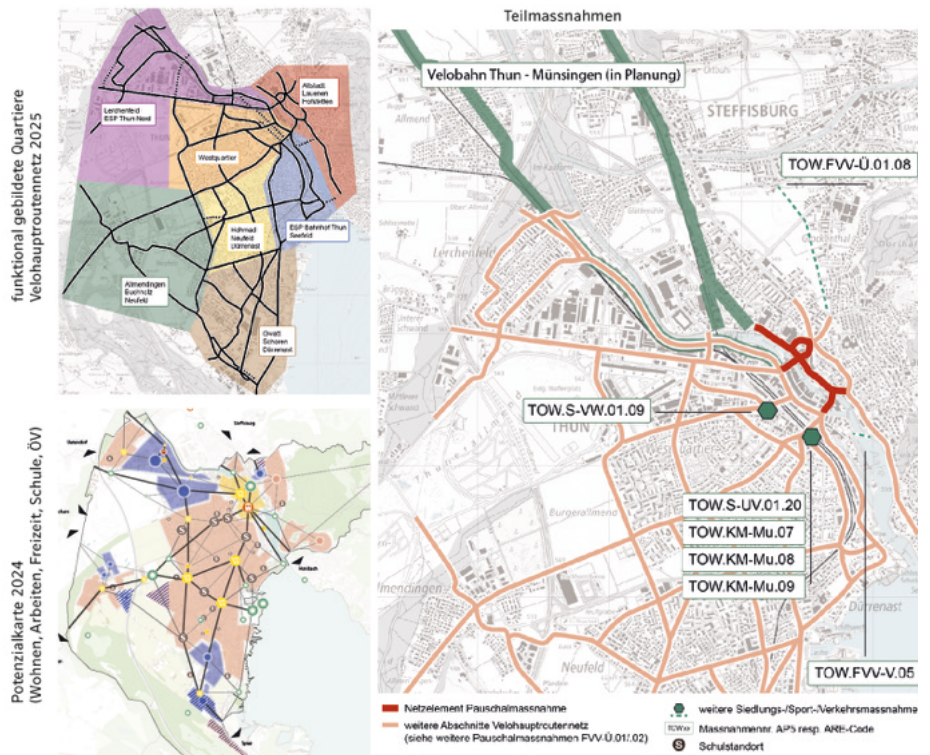
### TOW.FVV-Ü.01.07

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.08	01.01.2028	31.12.2031	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>		<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Längsführung LV Kat.2		250	m
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Altstadt/Lauenen/Hofstetten“ setzt die Teilelemente des Routennetzes im Altstadtperimeter und nördlichem Aarebereich in den Fokus. Die Realisierung erfolgt			

etappenweise über mehrere Jahre und wird im AP6 (TOW.FVV-Ü.02.07) fortgesetzt.

In diesem Quartier, mit seiner überregionalen Versorgungs- und Kulturfunktion (Einkauf, Spital Thun), besteht ein sehr hoher Ziel-/Quell- und Transitverkehr. Mit einer attraktiven Veloinfrastruktur kann ein aktiver Beitrag dazu geleistet werden, einen Grossteil der Mobilitätsbedürfnisse mit siedlungsverträglichen Verkehrsmitteln zu erfüllen.

Geplant sind Massnahmen u.a. auf (oder parallel zu) der Oberen Hauptgasse – Gerberngasse – Grabenstrasse, am Knoten Graben-/Kyburgstrasse sowie den anzureichernden Brücken. Eine wichtige separate Infrastrukturmassnahme im AP5-A-Horizont ist in diesem Quartier die Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse (TOW.FVV-V.05), die das Veloroutennetz abseits des MIV-Strassennetzes weiter verdichtet und eine zentrale Netzlücke zwischen dem Bahnhof Thun und dem rechten Thunerseeufer schliesst. Nördlich schliessen die beiden AP5-Massnahmen in der Gemeinde Steffisburg an, welche ebenfalls das Agglomerationsnetz physisch wie qualitativ aufwerten.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

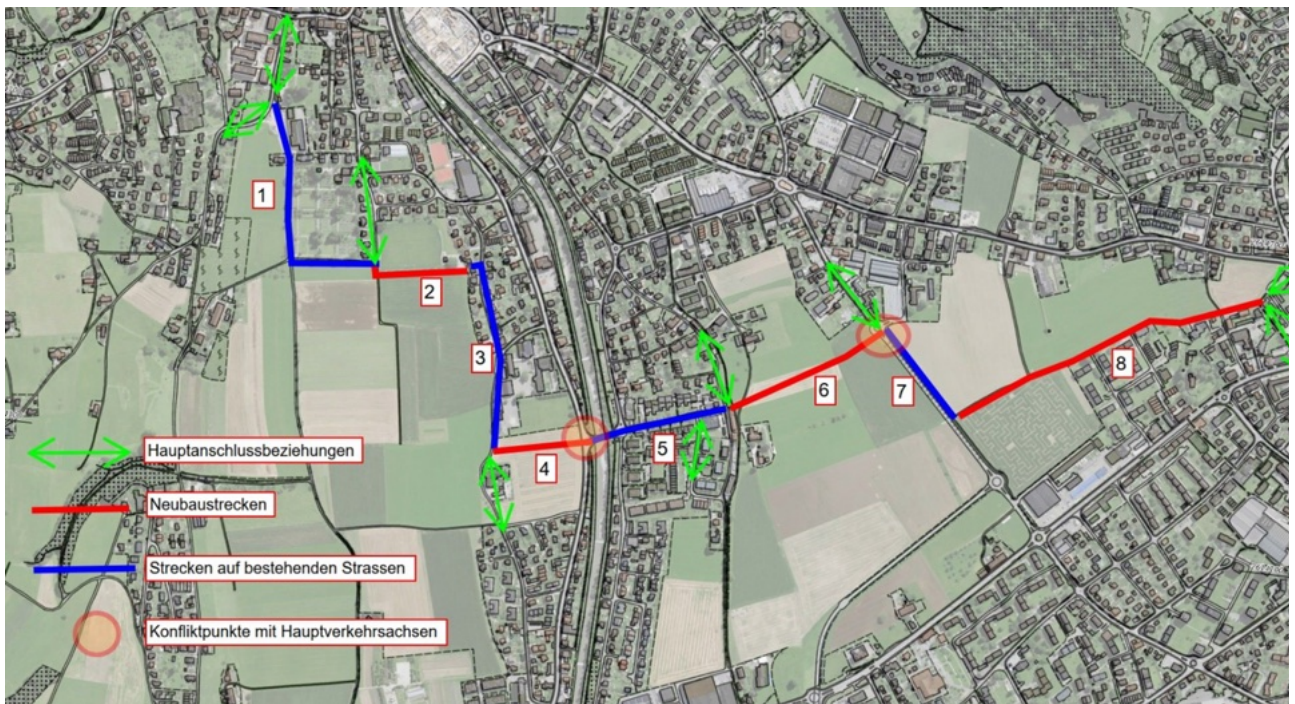
**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

Teilmassnahme Verkehr

**Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (Glockental – Mühlbach)**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>		<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde		Thun	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	1.65	31.12.2028	31.12.2030	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>		<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Längsführung LV Kat.2		2'710	m
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Als Ergänzung zum Basisangebot entlang der Velohaupttrouten ist ein neues zentrales Infrastrukturelement für ein attraktives, direktes und sicheres Fuss- und Velonetz in Steffisburg anzubieten.			

Projektierung einer neuen Fuss- und Veloverbindung «Mitte» (Massnahme V2 Teilrichtplan Veloverkehr), welche eine direkte LV-Verbindung von verschiedenen Gebieten von Steffisburg nach Thun zwischen den Hauptachsen Thunstrasse und Bernstrasse ermöglicht. Knoten ermöglichen eine optimale Längs- und Quervernetzung, so dass die angrenzenden Quartiere von der neuen Achse bestmöglich profitieren können.

1. Priorität mit Fokus Alltag: Thun – Zulgstrasse
2. Priorität mit Fokus Freizeit: Zulgstrasse – Scheidgasse – Zentrum Oberdorf

Die Bestimmung des Anschlusspunktes der Fuss- und Veloverbindung Mitte an das bestehende regionale Verkehrsnetz (und ggf. allfällige Fortsetzung) ist mit der Stadt Thun zu koordinieren.

Aus topographischen Gründen erfolgt die Fortsetzung Richtung Hartlisberg ausschliesslich auf dem bestehenden Strassennetz.

Die Massnahme sieht die Schliessung einer Netzlücke im regionalen Velohaupttroutennetz vor. Ebenso ist, wie in der Teilstrategie Fussverkehr vorgesehen, im Glockental eine attraktive Fusswegeverbindung zu schaffen.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Festsetzung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

## Teilmassnahme Verkehr

# Heimberg - Seftigen, Neubau Radstreifen Limpbach - Zelgstrasse

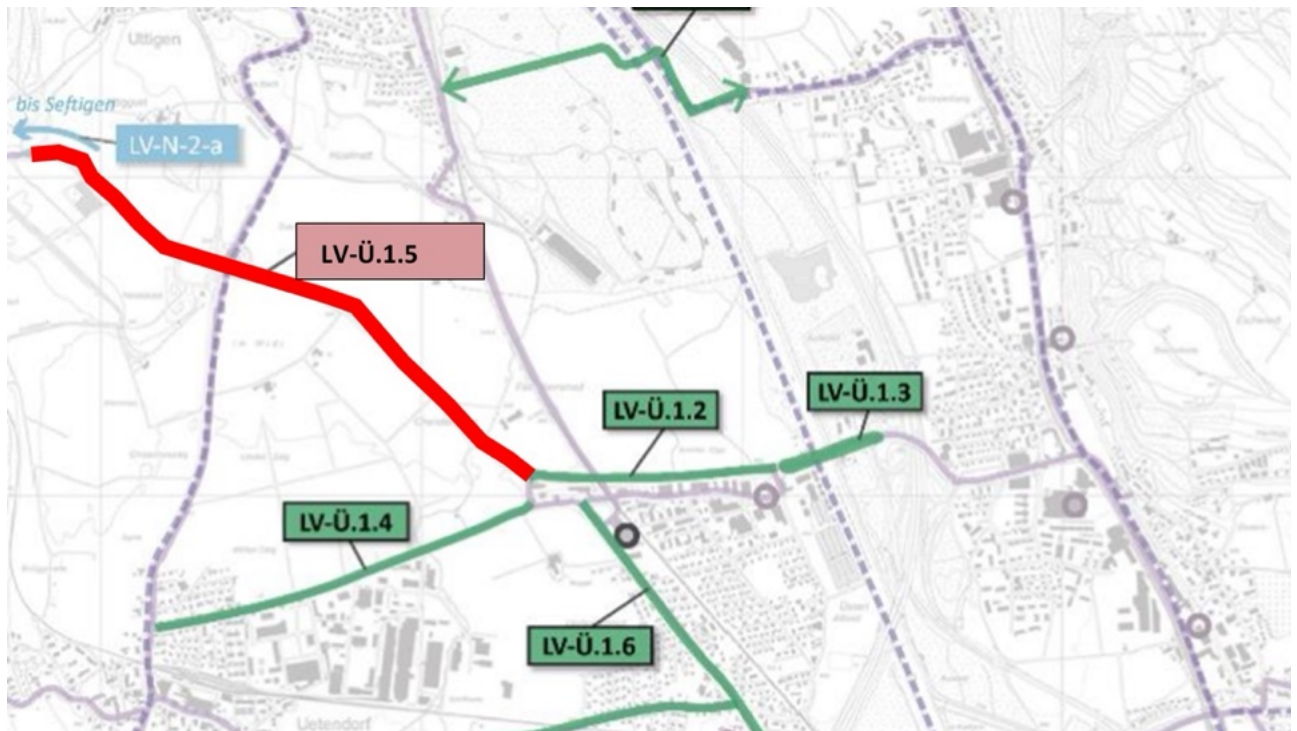
**TOW.FVV-Ü.01.09**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	TBA-OIK	Gemeinden, Utigen, Seftigen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	3.50	01.01.2030	31.12.2032	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.1	4'000	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Neubau Radstreifen auf dem Abschnitt Limpbach – Zelgstrasse. D.h. bei Zelgstrasse Fortsetzung an Massnahme LV-Ü.1.2 (aus AP4) und bei Limpbach Fortsetzung zur AP2-Massnahme LV-N-2a.			

Die Massnahme sieht die Schliessung einer Netzlücke im regionalen Velohaupttroutennetz vor.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Zwischenergebnis

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Massnahmenpaket Verkehr

## Kategorie Fuss- und Veloverkehr, B-Horizont

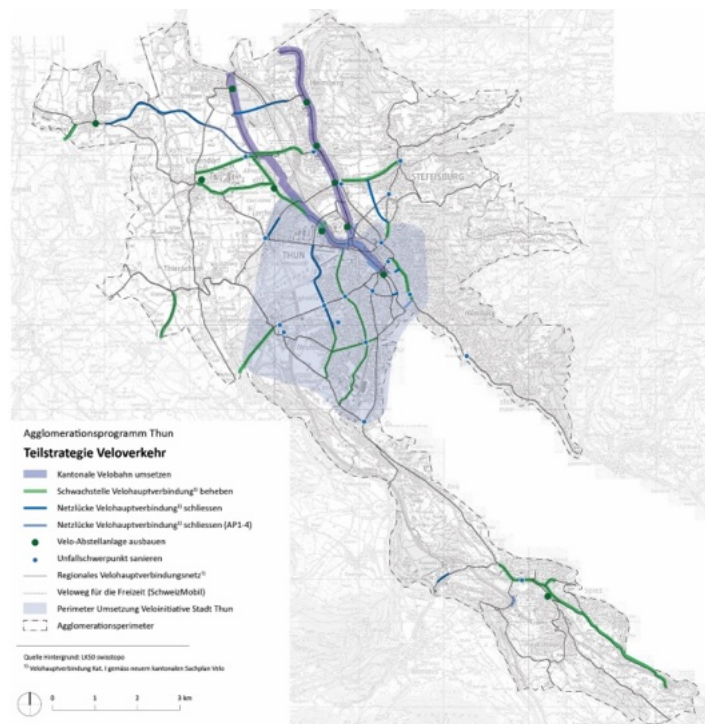
### TOW.FVV-Ü.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



**Kosten (Mio. CHF)** 5.10

Leistungseinheiten	Typ	Anzahl	Einheit
	Längsführung LV Kat.1	7'500	m
	Längsführung LV Kat.2	800	m

**Finanzierung** Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten  
 Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.

**Konzeption Massnahmenpaket** Mit den Teilmassnahmen des Pauschalmassnahmenpaketes FVV sollen möglichst flächig Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs in der Agglomeration Thun umgesetzt werden, die den Alltags- und Pendlerverkehr in und zwischen den Gemeinden und Stadtquartieren für Bewohnende und Arbeitnehmende stärken. Die Teilmassnahmen des AP5-B-Pauschalmassnahmenpaketes sind innerhalb der Stadt Thun eine konsequente Fortführung der AP5-A-Massnahmen (TOW.FVV-Ü.02) und setzt die Abschnitte um, die im AP5-A-Horizont noch nicht umgesetzt werden konnten.

#### Ausgangslage Stadt Thun:

Die Stadt Thun sieht die Realisierung eines stadtweiten, durchgehenden Velohaupttroutennetzes vor, welches die Erreichbarkeit des Stadtzentrums verbessert, die vielfältigen Zielorte innerhalb und zwischen den Quartieren auf möglichst direkten und attraktiven Wegen miteinander vernetzt sowie wichtige Veloverkehrsanschlüsse zu den Nachbargemeinden sicherstellt, um das Agglomerationsnetz zu stärken.

Basis ist der «Masterplan zur Umsetzung der Veloinitiative», in dem bis zum Herbst 2025 ein dichtes Velohaupttroutennetz erarbeitet wird, welches die Ziele und Pläne des «Gesamtverkehrskonzeptes 2035» und des «Stadtentwicklungskonzeptes Thun 2035» präzisiert und weiterentwickelt. Das Grobgerüst des Netzes ist seit Frühling 2025 bekannt und dient als Basis zu den Teilmassnahmen.

Die Veloinitiative, welche seit dem 1. Oktober 2024 in Kraft ist, sieht vor bis 2034 ein mindestens 25 Kilometer langes Velohaupttroutennetz auf städtischem Boden umzusetzen. Das zukünftige Velohaupttroutennetz der Stadt Thun berücksichtigt dabei die Kantonsstrassen mit kantonaler Funktion für den Veloalltagsverkehr und bindet diese in das Gesamtbild ein.

Mit dem «Masterplan zur Umsetzung der Veloinitiative» werden Standards definiert und den jeweiligen Netzabschnitten zugewiesen. Die Massnahmeninhalte sind daher nicht einheitlich, sondern unterscheiden sich je nach Handlungsbedarf, anvisiertem Zielzustand und den lokalen Möglichkeiten: Velostreifen mit einer Mindestbreite von 1.5 m, «Fahrradstrassen», Ein- oder Zweirichtungsradwege und Koexistenzlösungen auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau (Tempo 30).

Als funktionale Einheit der schrittweisen Umsetzung des Gesamtnetzes bestehen die Quartiere. Sie dienen nicht nur als Wohngebiete, sondern beherbergen auch zentrale Zielorte für Schule, Arbeit, Versorgung sowie Freizeit und Naherholung. Wichtige Prinzipien sind dabei der direkte Anschluss an das Stadtzentrum und die Bahnhöfe sowie Tangentialverbindungen zwischen den Quartieren. Die Teilmassnahmenblätter beinhalten nicht eine konkrete Route, sondern mehrere Abschnitte des Velohaupttroutennetzes. 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. Das Velohaupttroutennetz berücksichtigt die bereits beschlossenen sowie umgesetzten Veloverkehrsmassnahmen der vorangegangenen AP-Generationen 1.-4. Mit den städtischen Teilmassnahmen der beiden Pauschalpakete TOW.FVV-Ü.01 und TOW.FVV-Ü.02 sowie einiger Massnahmen zur Planung der multimodalen Verkehrsdrehscheiben (TOW.KM-Mu.) wird das geplante Netz etappenweise umgesetzt.

#### Zweckmässigkeit

##### Bezug zu Zukunftsbild

Das Zukunftsbild sieht ein sicheres und lückenloses regionales Veloalltagsnetz vor. Dieses Massnahmenpaket sieht deutliche Verbesserungen beim regionalen Veloalltagsnetz innerhalb der Agglomeration als auch für agglomerationsübergreifende Velohaupttrouten vor.

##### Bezug zu Handlungsbedarf

Beim Handlungsbedarf wurden verschiedene Schwachstellen identifiziert. Einerseits sind viele Ortsdurchfahrten der Agglomerationsgemeinden für den Veloverkehr wenig durchgängig und die Velostreifen zu schmal. Andererseits sind im kantonalen Sachplan Veloverkehr Korridore zur Prüfung von Vorrangrouten definiert. Mit den Teilmassnahmen aus den Massnahmenpaketen A- und B-Horizont soll u.a. auf den Korridoren Thun – Uttigen (– Münsingen) und Thun – Heimberg (– Münsingen) vorerst ein Velovorrangrouten-Standard erreicht werden. Zudem fordert die seit dem 1. Oktober 2024 in Kraft getretene Veloinitiative im Mobilitätsreglement der Stadt Thun ein mindestens 25 Kilometer langes Velohaupttrouten bis 2034 auf Stadtboden zu realisieren.

	<b>Bezug zu Teilstrategie</b>	Gemäss Teilstrategie Veloverkehrs sollen die im Handlungsbedarf aufgeführten Schwachstellen mit diesem (für die nächsten 4 Jahre priorisierten und umsetzbaren) Massnahmenpaket behoben bzw. deutlich verbessert werden.
<b>Hauptnutzen hinsichtlich der vier Wirkungskriterien</b>	<b>Verkehr (WK 1)</b>	Dieses Massnahmenpaket verbessert den Komfort, die Anbindung und die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.
	<b>Siedlung (WK 2)</b>	Dieses Massnahmenpaket unterstützt die Siedlungsentwicklung durch bessere Erreichbarkeit und Aufwertung der Verbindungswege.
	<b>Sicherheit (WK 3)</b>	Dieses Massnahmenpaket erhöht die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr durch breitere Velostreifen und sicherere Verkehrsführungen.
	<b>Umwelt (WK 4)</b>	Dieses Massnahmenpaket trägt zur Verbesserung des Modalsplits bei, indem sie den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Fuss- und Veloverkehr fördert.

<b>Teilmassnahmen</b>	<b>Massnahmen-Nr.</b>	<b>Massnahmen-Titel</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>
	TOW.FVV- Ü.02.01	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast	0.48
	TOW.FVV- Ü.02.02	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere ESP Bahnhof Thun/Seefeld	0.78
	TOW.FVV- Ü.02.03	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Westquartier	0.16
	TOW.FVV- Ü.02.04	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast	0.22
	TOW.FVV- Ü.02.05	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld	0.64
	TOW.FVV- Ü.02.06	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Lerchenfeld/ESP Thun Nord	1.00
	TOW.FVV- Ü.02.07	Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Altstadt/Lauenen/Hofstetten	0.02
	TOW.FVV- Ü.02.08	Thun, Durchwegung Lüssli - Pfandern (F4-w)	1.80

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast

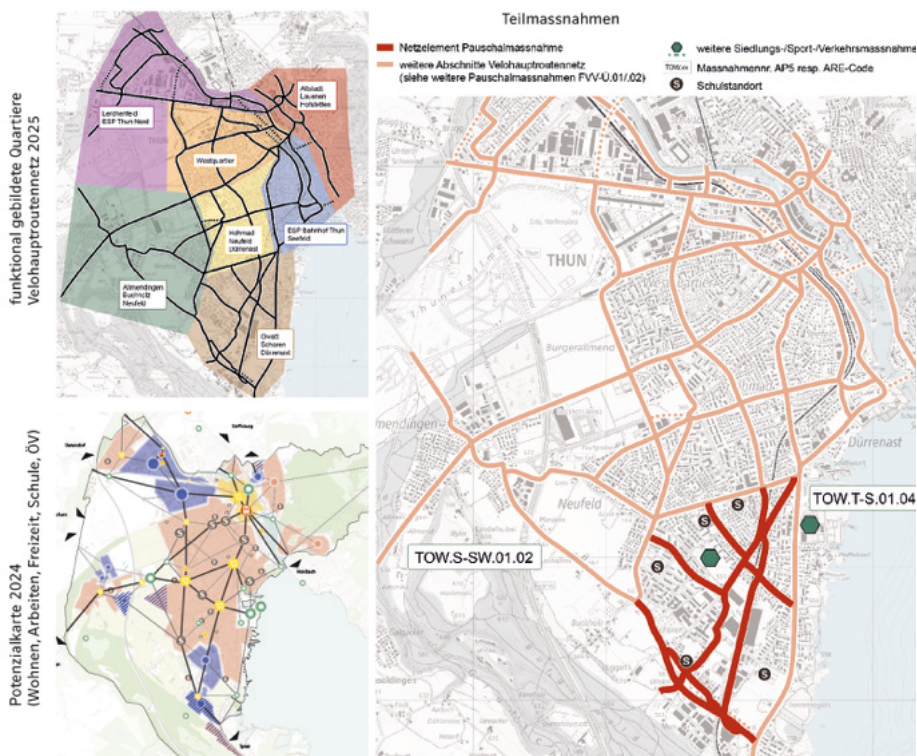
**TOW.FVV-Ü.02.01**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.48	01.01.2032	31.12.2035	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>		<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>
	Längsführung LV Kat.1		1'150	m
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Gwatt/Schoren/Dürrenast“ setzt die Teilelemente des Routennetzes in den südöstlichen Quartieren der Stadt in den Fokus. Die Realisierung erfolgt etappenweise			

über mehrere Jahre und ist eine Fortsetzung der AP5-A-Teilmassnahmen im Pauschalpaket TOW.FVV-Ü.01.01.

Geplant sind Massnahmen u.a. auf (oder parallel zu) der Eisenbahnstrasse, C.F.L. Lohnerstrasse, Strättligenstrasse, Stationsstrasse, Bubenbergstrasse und dem Hännisweg.

Im Siedlungskern werden vor allem Massnahmen innerhalb des bestehenden Strassenraums geplant. Diese beinhalten Markierungen, Anpassungen im Verkehrsregime (v.a. neu Tempo 30 auf der Schorenstrasse und die Einführung der Velostrasse auf der Sustenstrasse) und der Signalisation sowie kleinere bauliche Veränderungen.

Für die Velohaupttrouten entlang des Siedlungsrandes, wie beispielsweise der Strättligenstrasse, sind grössere bauliche Eingriffe vorgesehen, u.a. für Abschnitte mit Ein- oder Zweirichtungsradewegen. Diese Massnahmen sind gewählt aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie der besseren platzräumlichen Gegebenheiten.

Mit den einzelnen Velohaupttrouten-Abschnitten sollen unter anderem das bedeutende Arbeitsplatzgebiet im Gwatt/Schoren, das stadt- und regionsweit wichtige Naherholungsgebiet zwischen Lachen - Bonstettenpark - Gwatt sowie mehrere Schulareale (u.a. OS Buchholz, PS Gotthelf, PS Dürrenast, PS Obermatt) angebunden werden. Darüber hinaus umfasst der Massnahmenperimeter mehrere Arealentwicklungen, darunter: Bläuerstrasse (TOW.S-SW.01.02, 0942.4.078), Hofmatte (0942.4.069), Bubenbergstrasse sowie Schärmenhof. Diese Projekte sind wichtige Wohnbauvorhaben, die in den kommenden Jahren realisiert werden und von der Anbindung durch das Velohaupttroutennetz profitieren.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere ESP Bahnhof Thun/Seefeld

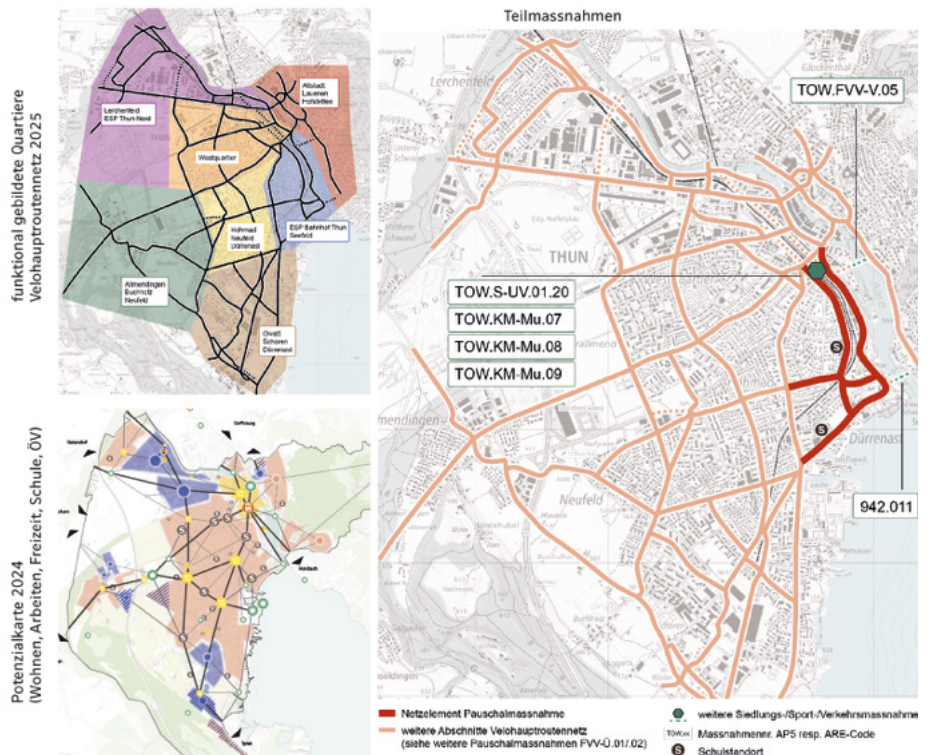
### TOW.FVV-Ü.02.02

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.78	01.01.2032	31.12.2035	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.1	450	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere ESP Bahnhof Thun/Seefeld“ setzt die Teilelemente des Routennetzes im Bereich zwischen dem Bahnhof Thun und dem Lachenareal um. Die Realisierung erfolgt etappenweise über			

mehrere Jahre und ist eine Fortsetzung der AP5-A-Teilmassnahmen im Pauschalpaket TOW.FVV-Ü.01.02.

Geplant sind Massnahmen u.a. auf (oder parallel zu) der Seestrasse, Mönchstrasse, Karl-Koch-Strasse und Schadaustrasse. Vorgesehen sind vor allem Massnahmen innerhalb des bestehenden Strassenraums. Diese beinhalten Markierungen, Anpassungen im Verkehrsregime und der Signalisation sowie kleinere bauliche Veränderungen. Auf einem Grossteil der Velohaupttrouten in diesem funktionalen Quartier ist die Einführung von Velostrassen geplant.

In diesem Quartier befindet sich der Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Thun (TOW.S-UV.01.20), der mit dem Bahnhof Thun die Hauptverkehrsdrehscheibe der Agglomeration bildet (siehe auch TOW.KM-Mu.07-.11), die (über-)regional wichtigen Bildungsstätten Wirtschaftsschule Thun und Gymnasium Thun sowie die Naherholungs-/Kulturstrecke vom Schloss Schadau bis zum Kultur- und Kongresszentrum Thun.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Westquartier

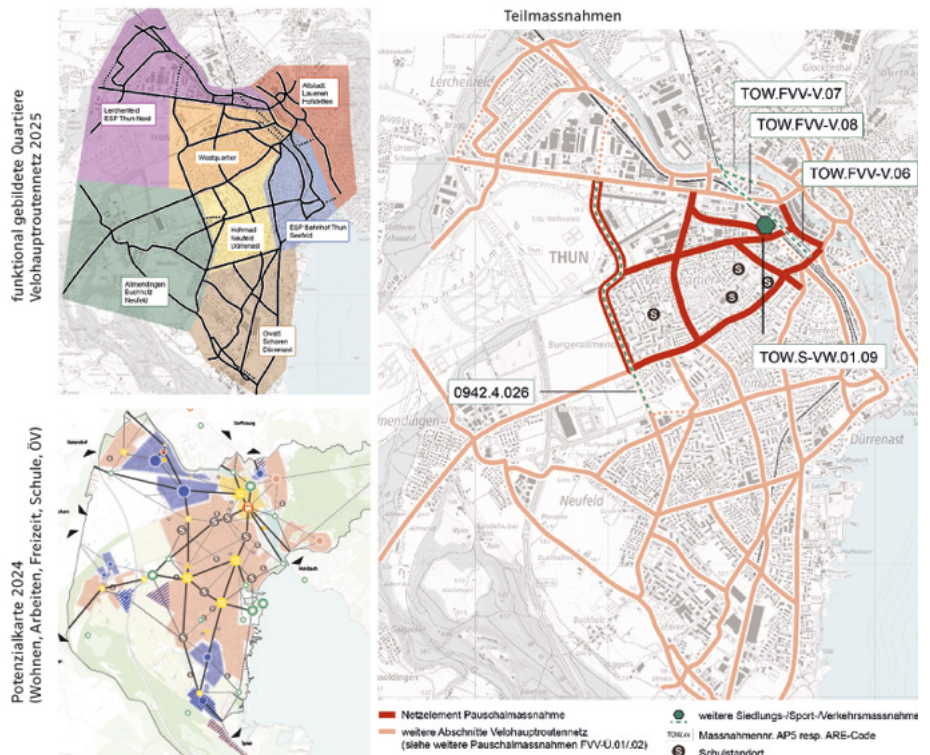
### TOW.FVV-Ü.02.03

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.16	01.01.2032	31.12.2035	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.1	600	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Westquartier“ setzt die Teilelemente des Routennetzes im Bereich zwischen Länggasse, Pestalozzistrasse, Mittlere Strasse, Burgerstrasse, General-Wille-Strasse, Jungfrau-/ Stockhornstrasse,			

Matten-/ Militärstrasse und Kasernenstrasse (oder parallel zu diesen Strassen) in den Fokus. Die Realisierung erfolgt etappenweise über mehrere Jahre und ist eine Fortsetzung der AP5-A-Teilmassnahmen im Pauschalpaket TOW.FVV-Ü.01.03.

Im Siedlungskern werden vor allem Massnahmen innerhalb des bestehenden Strassenraums geplant. Diese beinhalten Markierungen, Anpassungen im Verkehrsregime und der Signalisation sowie kleinere bauliche Veränderungen. Hierzu zählt die Umsetzung des Velostrassen-Regimes, u.a. auf der Länggasse, Mattenstrasse, Kasernenstrasse und Militärstrasse; teilweise in Kombination mit der zeitgleichen Einführung von Tempo-30-Zonen.

Für die Velohaupttrouten entlang des Siedlungsrandes, wie beispielsweise der Achse Burgerstrasse – General-Wille-Strasse, sind grössere bauliche Eingriffe vorgesehen. Diese Massnahmen sind gewählt aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie der besseren platzräumlichen Gegebenheiten.

Separate Einzelmassnahmen innerhalb oder angrenzend an dieses Quartier sind Bestandteil der Veloverbindung Bahnhof Thun – Selve – Schwäbis (TOW.FVV-V.06/.07/.08), die ebenfalls im AP5-A- und -B-Horizont umgesetzt werden sollen. Entlang der General-Wille-Strasse verläuft eine AP4-Massnahme (0942.4.026).

Neben dem Messegelände Thun-Expo und dem Kasernenareal/Waffenplatz befinden sich eine Vielzahl grösserer Schulareale in diesem Stadtquartier (OS Progymatte, OS Länggasse, PS Pestalozzi, PS Schönau), wodurch ein hoher Bedarf an sicheren Schulwegen mit dem Velo besteht.

Darüber hinaus umfasst der Massnahmenperimeter mehrere Arealentwicklungen, darunter: Bahnhof West / Güterbahnhof (TOW.S-UV.01.09), mit einem Potenzial bis zu 875 Einwohnenden und bis zu 550 Arbeitsplätzen, sowie dem Areal Freistatt (0942.4.071). Diese Projekte sind wichtige Wohnbauvorhaben, die in den kommenden Jahren realisiert werden und von der Anbindung durch das Velohaupttroutennetz profitieren.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast

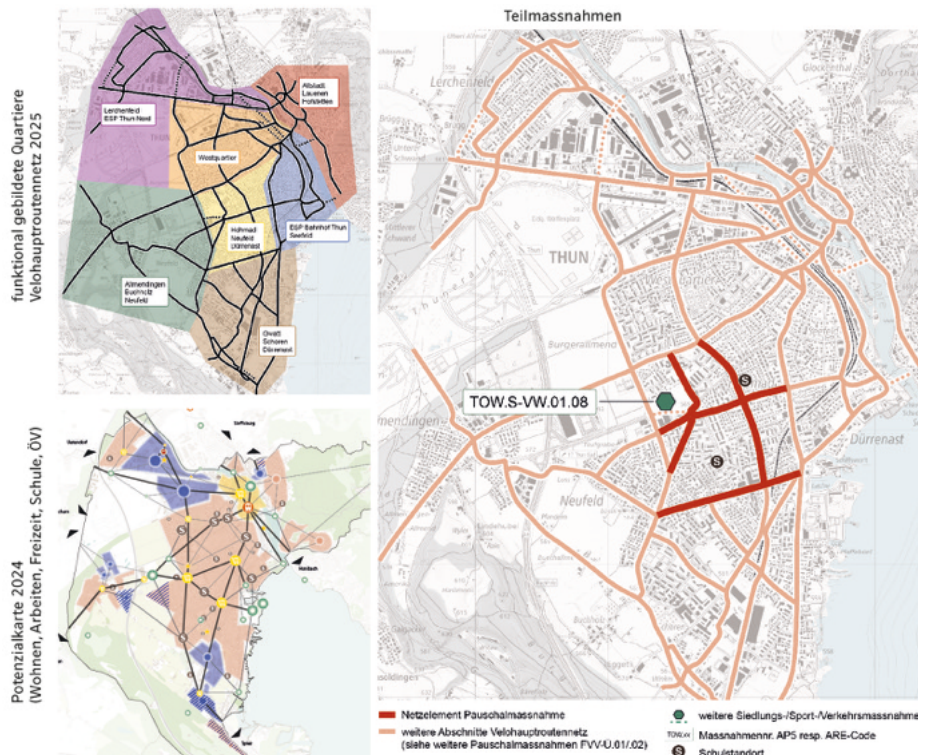
**TOW.FVV-Ü.02.04**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.22	01.01.2032	31.12.2035	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.1	600	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast“ setzt die Teilelemente des Routennetzes rund um die Quartierzentren Dürrenast und Zentrum Oberland in den Fokus, welche mit ihren			

Versorgungsangeboten eine wichtige Funktion für die umliegenden Quartiere einnehmen. Die Realisierung erfolgt etappenweise über mehrere Jahre und ist eine Fortsetzung der AP5-A-Teilmassnahmen im Pauschalpaket TOW.FVV-Ü.01.04.

Geplant sind Massnahmen u.a. auf (oder parallel zu) der Schulstrasse, Freie-, Matten- und Tellstrasse, Talackerstrasse und Hohmad-/ Martinstrasse.

Im Siedlungskern werden vor allem Massnahmen innerhalb des bestehenden Strassenraums geplant. Diese beinhalten Markierungen, Anpassungen im Verkehrsregime und der Signalisation sowie kleinere bauliche Veränderungen. Auf einem Grossteil der Velohaupttrouten in diesem funktionalen Quartier ist die Einführung von Velostrassen geplant, u.a. auf der Martinstrasse, Mattenstrasse, Tellstrasse und Freiestrasse.

Neben den Quartierzentren und der Wohnbevölkerung profitieren auch die Schulareale OS Strättligen und PS Hohmad von der Anbindung durch das Velohaupttroutennetz. Innerhalb des Massnahmenperimeters befindet sich die Arealentwicklung Siegenthalergut (TOW.S-VW.01.08), die mit einer Wohnüberbauung für 1250 Einwohnende plus 150 Arbeitsplätzen und öffentlichem Park zukünftig eine weitere grosse Bedeutung im Quartier erhalten wird.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld

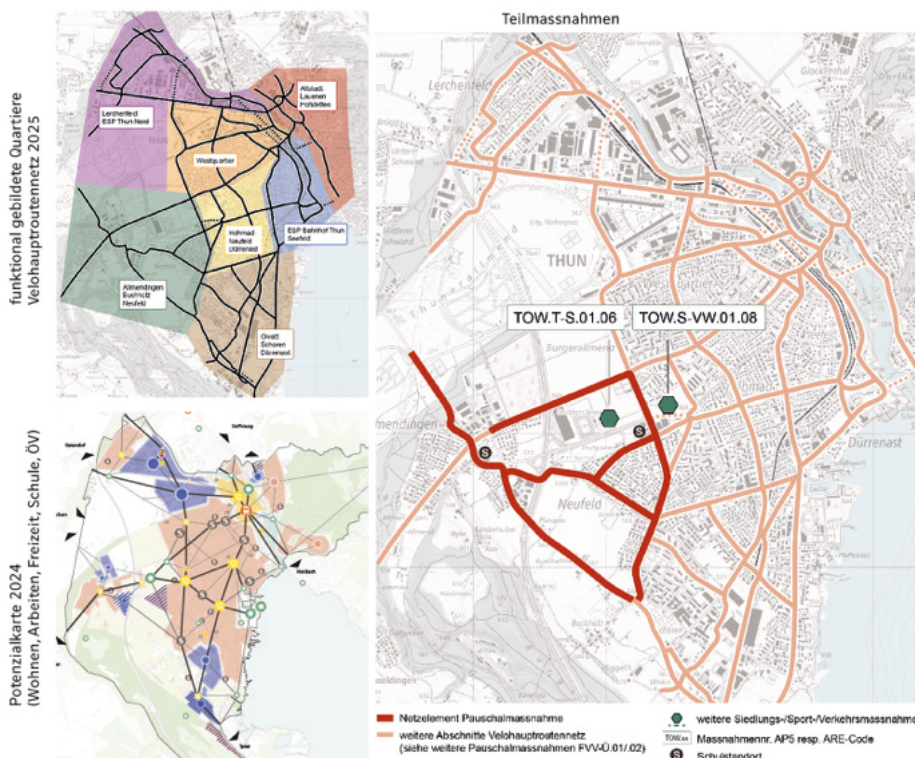
**TOW.FVV-Ü.02.05**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.64	01.01.2032	31.12.2035	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.2	800	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Allmendingen/Buchholz/Neufeld“ setzt die Teilelemente des Routennetzes in den westlichen Quartieren der Stadt in den Fokus. Die Realisierung erfolgt etappenweise			

über mehrere Jahre und ist eine Fortsetzung der AP5-A-Teilmassnahmen im Pauschalpaket TOW.FVV-Ü.01.05.

Durch eine Aufwertung der Allmendingenallee, Bürgerstrasse, Lüssli-/Lontschenweg, Talackerstrasse, Pfandernstrasse, Buchholzstrasse und Thieracherweg (oder parallel zu diesen) wird Allmendingen mit der Stadt verbunden und erhalten das grosse Gewerbegebiet Allmendingen, die Stockhornarena (Fussball/Event) mit angrenzendem Panorama Center (Einkauf) und dem geplanten Sportcluster an der Weststrasse (TOW.T-S.01.06 und TOW.T-V.01.01) sowie die Schulareale PS Neufeld und PS Allmendingen attraktive Velonetzinfrastrukturen.

Im Siedlungskern werden vor allem Massnahmen innerhalb des bestehenden Strassenraums geplant. Diese beinhalten Markierungen, Anpassungen im Verkehrsregime und der Signalisation sowie kleinere bauliche Veränderungen. Hierzu zählt die Umsetzung des Velostrassen-Regimes, u.a. auf der Buchholzstrasse (Süd), der Adlerstrasse, Allmendingenallee, Lontschenweg und Neufeldstrasse; teilweise in Kombination mit der zeitgleichen Einführung von Tempo-30-Zonen.

Für die Velohaupttrouten entlang des Siedlungsrandes, wie beispielsweise der Pfandernstrasse, sind grössere bauliche Eingriffe vorgesehen. Diese Massnahmen sind gewählt aufgrund des höheren Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie der besseren platzräumlichen Gegebenheiten.

Die Thierachernstrasse und Allmendingenstrasse übernehmen bedeutende Verbindungsfunktionen zu den Nachbargemeinden und die Achse Buchholzstrasse – Bürgerstrasse ist Bestandteil der westlichen Tangentialverbindung zwischen dem ESP Thun Nord und Gwatt.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Lerchenfeld/ESP Thun Nord

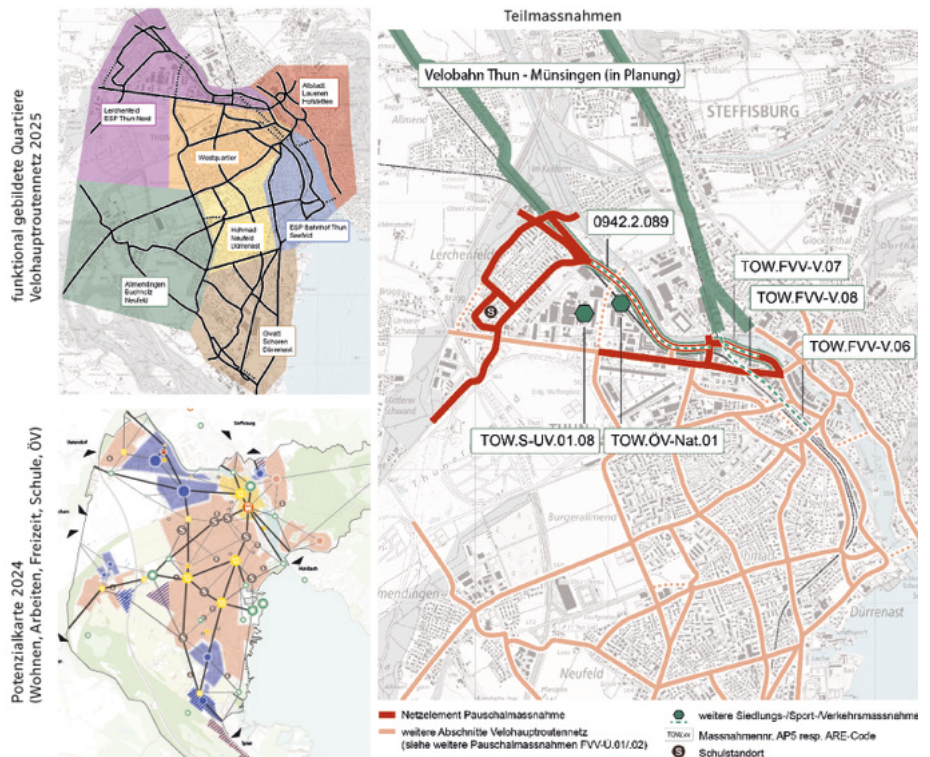
### TOW.FVV-Ü.02.06

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	1.00	01.01.2032	31.12.2035	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.1	1'050	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Lerchenfeld/ESP Thun Nord“ setzt die Teilelemente des Routennetz in den nördlichsten Quartieren der Stadt in den Fokus. Die Realisierung erfolgt etappenweise über mehrere Jahre und ist			

eine Fortsetzung der AP5-A-Teilmassnahmen im Pauschalpaket TOW.FVV-Ü.01.06.

Mit dem Entwicklungsschwerpunkt Thun Nord (TOW.S-UV.01.08) besteht in diesem Quartier ein bedeutender Arbeitsschwerpunkt mit zukünftig bis zu 6300 Arbeitsplätzen für die Stadt und Region Thun. Um diese Entwicklung mit einer siedlungsverträglichen Mobilität zu begleiten, sind neben der geplanten S-Bahnhaltestelle (STEP 2030/35, TOW.ÖV-Nat.01) und den weiteren Massnahmen zur Ausgestaltung der neuen Verkehrsdrehscheibe, auch die Anbindungen an das Velohaupttroutennetz von hoher Wichtigkeit. Innerhalb des ESP Thun Nord sind zur Feinerschliessung weitere Fuss- und Veloverbindungen geplant (u.a. TOW.KM-Mu.06 Thun, ESP Thun Nord, Anbindung Velo- und Fusswegnetz an neue Bahnhaltestelle).

Geplant sind Massnahmen u.a. auf (oder parallel zu) der Almendstrasse, Lerchenfeldstrasse, Uttigenstrasse, Forstweg und Langstrasse sowie am Knoten Uttigen-/ Regie-/ Scheibenstrasse. Von diesen Velonetzauflösungen profitieren des Weiteren das Lerchenfeld als Wohngebiet, mit dem Schulareal PS Lerchenfeld, sowie der Pendler- und Freizeitverkehr zwischen Thun und den angrenzenden Nachbargemeinden. In das Quartier reichen auch die separaten Veloverkehrsmassnahmen zur Verbindung Bahnhof Thun – Selve – Schwäbis, die ebenfalls etappiert umgesetzt werden und Bestandteil des AP5 Thun sind (TOW.FVV-V.06/.07/.08).

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

# Teilmassnahme Verkehr

## Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Altstadt/Lauenen/Hofstetten

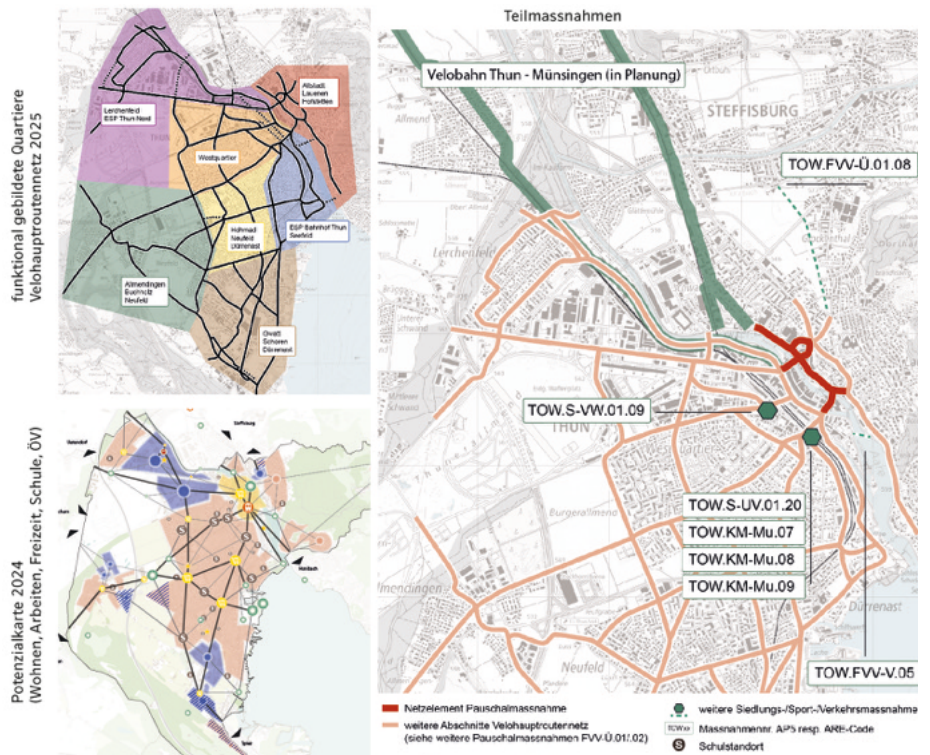
### TOW.FVV-Ü.02.07

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	Transportunternehmen		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	0.02	01.01.2032	31.12.2035	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.1	50	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Die Massnahme „Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Altstadt/Lauenen/Hofstetten“ setzt die Teilelemente des Routennetzes im Altstadtperimeter und nördlichem Aarebereich in den Fokus. Die Realisierung erfolgt			

etappenweise über mehrere Jahre und ist eine Fortsetzung der AP5-A-Teilmassnahmen im Pauschalpaket TOW.FVV-Ü.01.07.

In diesem Quartier, mit seiner überregionalen Versorgungs- und Kulturfunktion (Einkauf, Spital Thun), besteht ein sehr hoher Ziel-/Quell- und Transitverkehr. Mit einer attraktiven Veloinfrastruktur kann ein aktiver Beitrag dazu geleistet werden, einen Grossteil der Mobilitätsbedürfnisse mit siedlungsverträglichen Verkehrsmitteln zu erfüllen.

Geplant sind Massnahmen u.a. auf (oder parallel zu) der Oberen Hauptgasse – Gerbergasse – Grabenstrasse, am Knoten Graben-/Kyburgstrasse sowie den anzureichernden Brücken. Eine wichtige separate Infrastrukturmassnahme im AP5-A-Horizont ist in diesem Quartier die Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse (TOW.FVV-V.05), die das Veloroutennetz abseits des MIV-Strassennetzes weiter verdichtet und eine zentrale Netzlücke zwischen dem Bahnhof Thun und dem rechten Thunerseeufer schliesst. Nördlich schliessen die beiden AP5-Massnahmen in der Gemeinde Steffisburg an, welche ebenfalls das Agglomerationsnetz physisch wie qualitativ aufwerten.

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung, Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

## Teilmassnahme Verkehr

# Thun, Durchwegung Lüssli - Pfandern (F4-w)

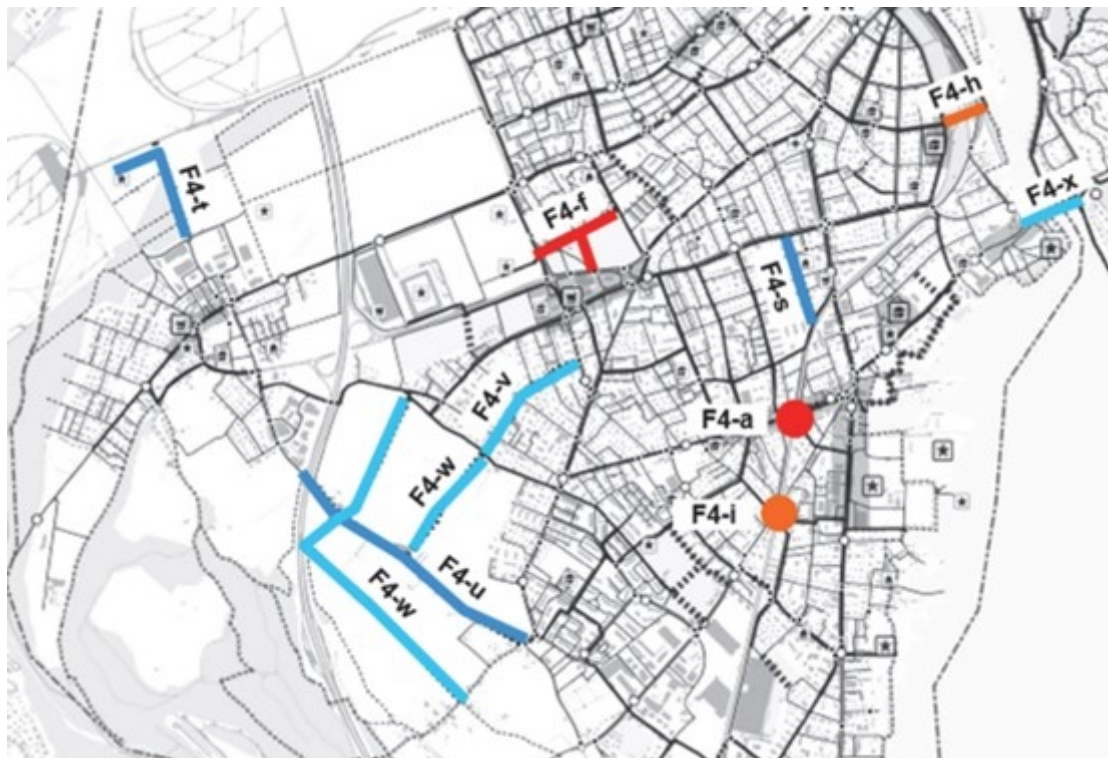
**TOW.FVV-Ü.02.08**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**5 Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**5.2 Pauschale Fuss- und Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>		
	Gemeinde	---		
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>	
	1.80	31.12.2034	31.12.2035	
<b>Leistungseinheiten</b>	<b>Typ</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Einheit</b>	
	Längsführung LV Kat.1	3'600	m	
<b>Finanzierung</b>	Bei Federführung Kanton: 100% der vom Bund nicht gedeckten Kosten Bei Federführung Gemeinde: vsl. 35% der vom Bund nicht gedeckten, anrechenbaren Kosten.			
<b>Kurzbeschreibung und Einbettung in Teilstrategie</b>	Durchwegung Raum Lüssli/Pfandern/Buchholz mit Erholungs- und Freizeitwegen; Anbindung des Quartiers Neufeld an den Naherholungsraum; Umsetzung im Rahmen			

der Landschaftsplanung - Landschaftsentwicklungsgebiet L IV «Pfandern-Buchholz»,  
3'600m

**Koordination**

**Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK**

---

Vororientierung

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

- Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 – Netzkonzept und Massnahmen  
Veloverkehr, 5. Dezember 2018
- Stadtentwicklungskonzept Thun (STEK 2035), Dezember 2018
- Masterplan zur Umsetzung Veloinitiative, in Bearbeitung, fortgeschrittene Planung,  
Verabschiedung voraussichtlich Herbst 2025

Einzelmassnahme Verkehr

## Velobasisroute Zweisimmen - Lenk

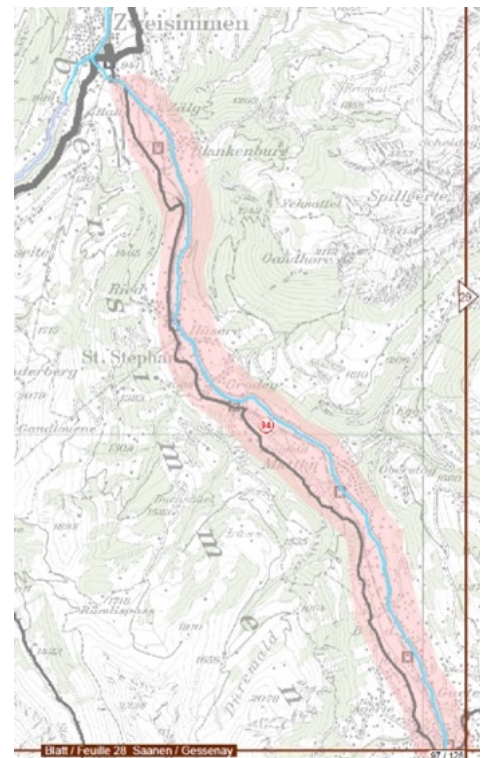
**TOW.FVV-V.02**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**Massnahme Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinden	TBA-OIK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.00		
<b>Finanzierungsschlüssel</b>	Ausserhalb AP-Perimeter: Gemeinden / Kanton: ??		
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	(Massnahme Nr. 94 gemäss kant. Sachplan Velo: «Führung Veloalltagsverkehr auf MTB-Route prüfen» Dokumente/Weiteres: DTV auf Kantonsstrasse (heutige Velobasisroute): 4-5000 Fz/Tag		

**Abgeschlossene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

DTV auf Kantonsstrasse (heutige Velobasisroute): 4-5000 Fz/Tag

## TOW.FVV-V.03

Einzelmassnahme Verkehr

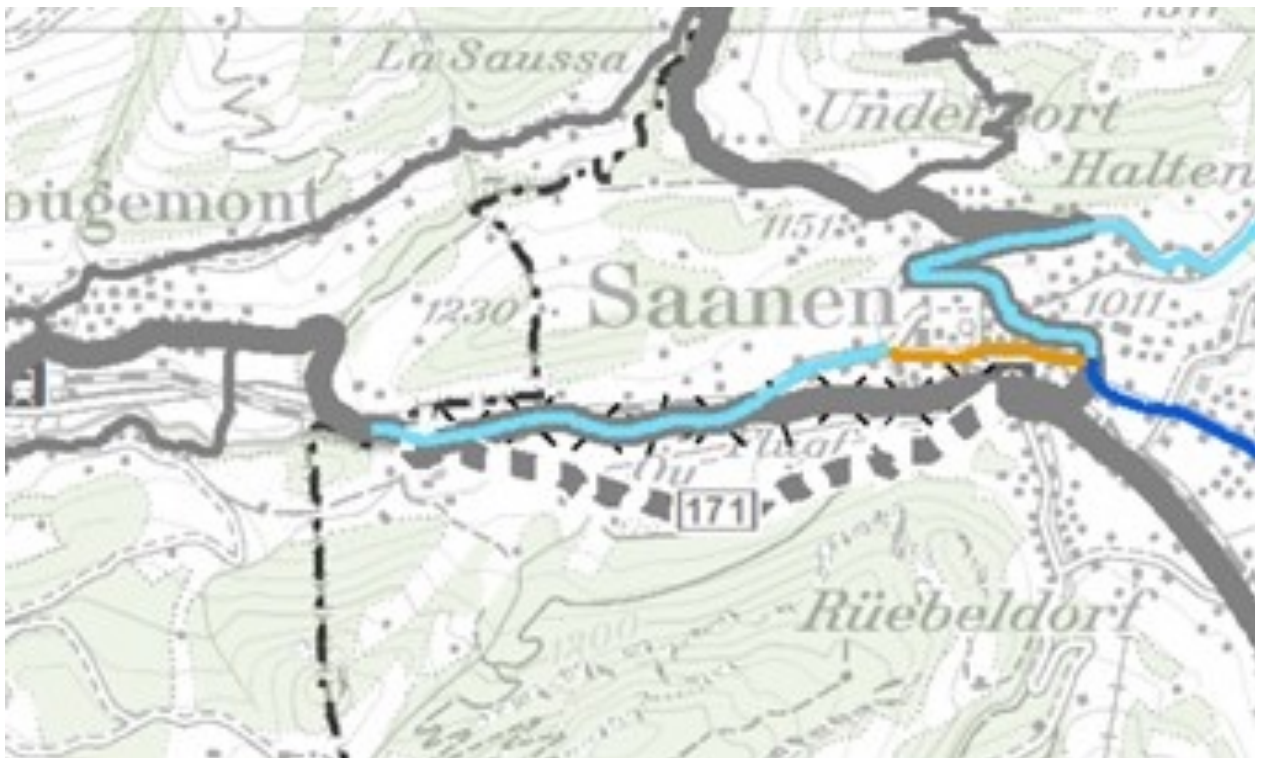
# Saanen, Velobasisroute Saanen – Rougement (Linienführung südlich Kantonsstrasse)

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinden	TBA-OIK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.00		
<b>Finanzierungsschlüssel</b>	Ausserhalb AP-Perimeter: Gemeinden / Kanton: ??		
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	(Massnahme Nr. 171 gemäss kant. Sachplan Velo: «Attraktive Führung abseits der Kantonsstrasse, über den Veloweg Oey, entlang der Saane»  Dokumente/Weiteres: DTV auf Kantonsstrasse (heutige Velobasisroute): ca. 4000 Fz/Tag		

**Abgeschlossene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

DTV auf Kantonsstrasse (heutige Velobasisroute): ca. 4000 Fz/Tag

Einzelmassnahme Verkehr

# Saanen, Velobasisroute Saanenmöser – Schönried (Linienführung südlich Kantonsstrasse)

**TOW.FVV-V.04**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 Ja  Nein

Massnahmenkategorie  
**Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**Massnahme Veloverkehr**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinden	TBA-OIK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	0.00		
<b>Finanzierungsschlüssel</b>	Ausserhalb AP-Perimeter: Gemeinden / Kanton: ??		
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	(Massnahme Nr. 114 gemäss kant. Sachplan Velo: «Ausbau und Verlegung der Route abseits der HVS»)		

**Abgeschlossene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Vorgesehene  
Planungs- und  
Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

---

**Antrag Aufnahme  
oder Änderung kantonale  
Planung**

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

DTV auf Kantonsstrasse (heutige Velobasisroute): ca. 5-8000 Fz/Tag

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse

**TOW.FVV-V.05**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

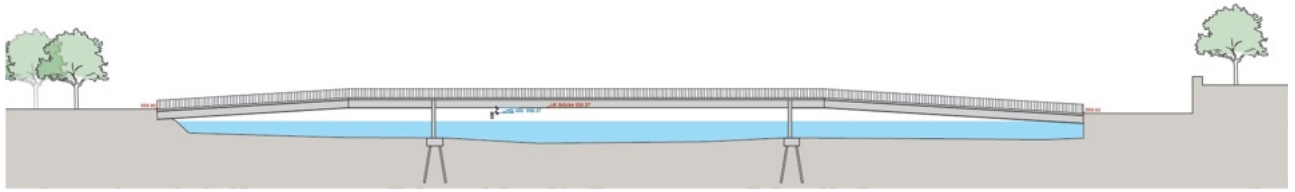
Massnahmenkategorie  
**Kombinierte Mobilität**

Unterkategorie  
**Multimodale Drehscheibe**



<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde	AÖV, Archäologischer Dienst, BLS AG, LANAT, RVK, SBB, TBA-OIK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	5.50	30.09.2031	30.09.2033

**Finanzierungsschlüssel**



#### Massnahmenbeschrieb

Die heutigen Veloverkehrsverbindungen vom rechten Seeufer an den Bahnhof Thun sind durch enge Platzverhältnisse mit Sicherheitsmängel (Maulbeerkreisel) oder Fahrverboten (obere Schleuse) geprägt. Mit dem Bau einer neuen Fuss- und Velobrücke in der Verlängerung der Panoramastrasse bis zum Aarequai beim Thunerhof (Länge von 116 m gemäss empfohlene Variante Winkel, Breite von 5 - 5.5m (Mindest- bzw. Komfortbreite) wird insbesondere für den Veloverkehr eine zentrale Netzlücke geschlossen und die Anbindung an die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Thun für Fuss- und Veloverkehr wesentlich verbessert. Neben dem Bau der Brücke sind die Anbindungen an die Hofstettenstrasse, die Umgestaltung, die Neupflanzung von sieben Bäumen und ca. je 30 zusätzliche Veloabstellplätze entlang der Panoramastrasse sowie Schulhausstrasse in der Massnahme inbegriffen.

Das Haupteinzugsgebiet für die neue Brücke ist das rechte Seeufer. Die primäre Anknüpfung an die Velohauptroute ist ab der Hofstettenstrasse beim Casino vorgesehen. Die Anknüpfung beim Thunerhof ist untergeordnet für das Lauenen - Hofstetten – Ried – Quartier angedacht. In Koordination mit dem Oberingenieurkreis I wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie aufgezeigt, dass die Anknüpfungspunkte auf der Hofstettenstrasse nördlich des Thunerhofs und bei der Bushaltestelle Hofstetten machbar sind. Stadteinwärts ist das Linksabbiegen für Velofahrende an diesen beiden Stellen möglich. Stadtauswärts bleiben die Velofahrenden bis zu der Bushaltestelle Bächimatt auf dem Aarequai. Die direkte Anbindung zum Bahnhof wird durch die vorgesehene Umgestaltung der Panoramastrasse gewährleistet.

Städtebaulich bildet sich neben der Aarefeldstrasse eine zusätzliche Achse entlang der Panoramastrasse. Die stadträumliche Aufwertung bezweckt ebenfalls eine Neubelebung als Durchgangs- und Begegnungsort.

Die neue Aarequerung wird nach Wasserbaugesetz (WBG) als neues Wasserbauprojekt vorgesehen. Die Anforderungen für den Hochwasserschutz können mit dem nötigen Freibord eingehalten werden. Im Aarebecken befindet sich eine Äschenpopulation von nationaler Bedeutung. Bei der Panoramastrasse befindet sich längs dem Ufer ein Lebensraum für Äschenlarven. Die linksufrig vorhandenen Besen dürfen weder zerstört noch verschoben werden. Für den künftigen Unterhalt

(Erneuerung) der Besen, muss die Zugänglichkeit sichergestellt werden. Beim Ufer entlang des Scherzligwegs dürfen Brückenwiderlager nicht in den Flussraum gebaut werden (keine Zerstörung des naturnahen Ufers).

Die Kosten teilen sich wie folgt auf (vgl. Kostenschätzung +-30% aus Machbarkeitsstudie):

- Studie und Wettbewerbsverfahren: 0.58 Mio. CHF
- Honorare und Nebenkosten: 1.16 Mio. CHF
- Grundstückskosten: 0.06 Mio. CHF
- Fuss- und Velobrücke: 2.80 Mio. CHF
- Anbindung Hofstettenstrasse: 0.12 Mio. CHF
- Umgestaltung Panoramastrasse inkl. neue Bäume und Veloabstellplätze Panorama- und Schulhausstrasse: 0.20 Mio. CHF
- Unvorhergesehenes: 0.58 Mio. CHF

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
31.12.2025	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.09.2031	Baubeginn	Gemeinde
30.09.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan
Festsetzung	nein	

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Thun, ESP Bahnhof Thun - Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Seestrasse/Schiffländte (TOW.KM-Mu.07)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 1. Etappe, Teilbereich Südseite (TOW.KM-Mu.08)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Neugestaltung Bahnhof Thun, 2. Etappe (TOW.KM-Mu.09)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Aufwertung Uferraum und Seestrasse (TOW.KM-Mu.10)
- Thun, ESP Bahnhof Thun – Ausbau PU Mitte (TOW.KM-Mu.11)

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

- Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung +/- 30% und Pläne im Mst. 1.500

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 1. Etappe (Bahnhof - Gewerbestrasse)

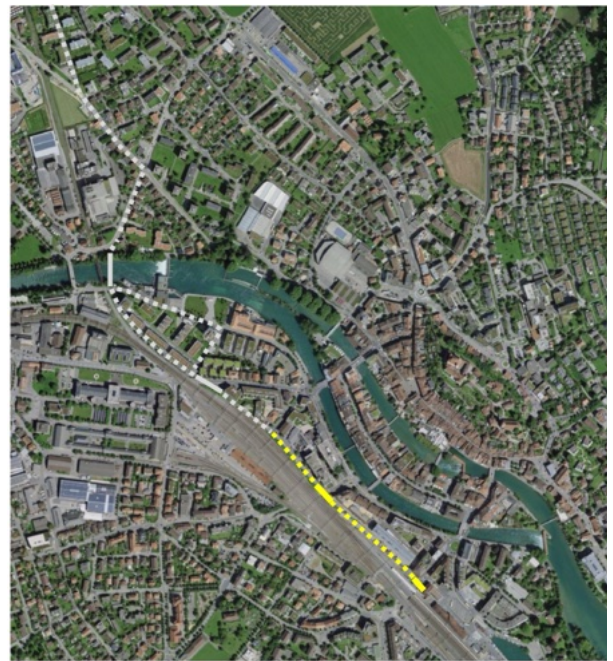
**TOW.FVV-V.06**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**Massnahme Veloverkehr**



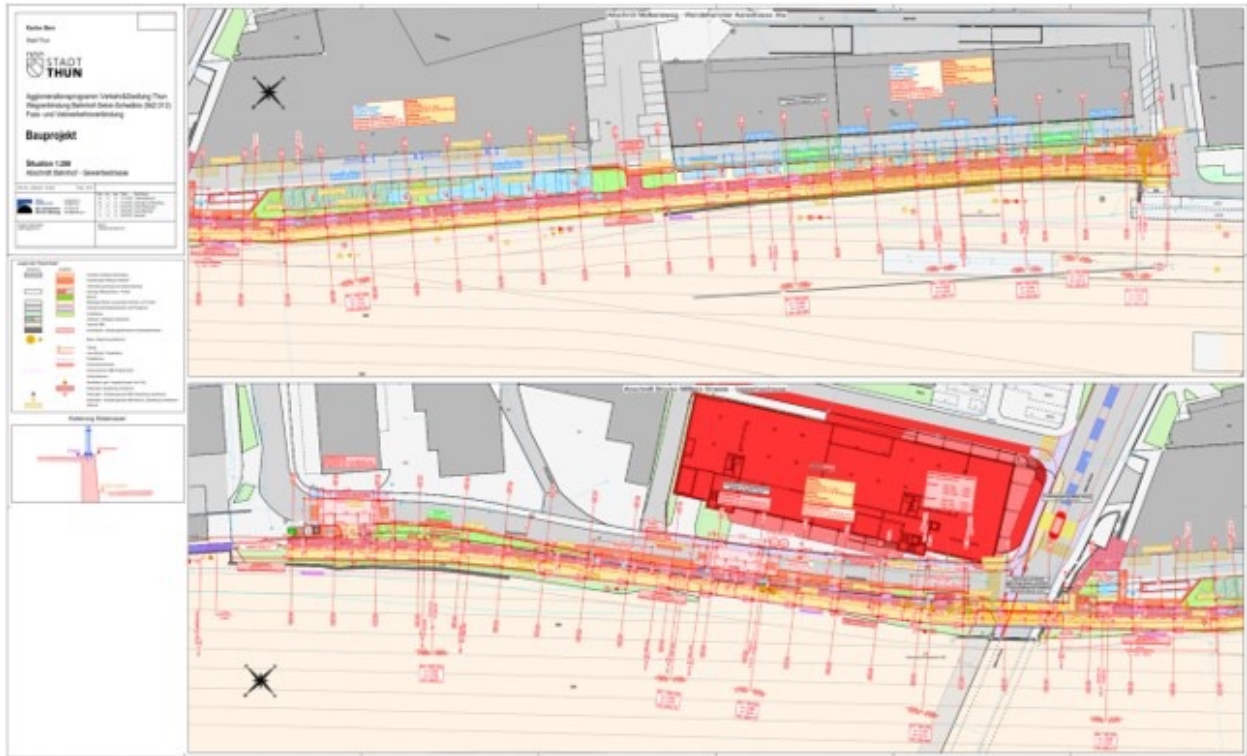
..... Verbindungsstrecken  
— neue Brücken über Frutigenstrasse und Mittelstrasse

Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
		Gemeinde	

Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	4.60	01.01.2028	31.12.2029

Finanzierungsschlüssel



**Massnahmenbeschrieb**

Das Projekt einer Fuss- und Veloverkehrsverbindung vom Bahnhof Thun entlang den Bahngleisen ins Selvequartier und von dort ins Schwäbis ist im Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun 2035 als Massnahme mit erster Priorität enthalten. Im Abschnitt Bahnhof – Gewerbstrasse soll die erste Etappe ausgeführt werden. Stand Juni 2024 liegt das Bauprojekt vor. Ab Bahnhof führt der 5m Breite Fuss- und Veloweg entlang des Bahntrasses bis zur Gewerbstrasse vor die Überbauung Rex Max und überquert im Mittelteil die Mittlere Strasse mit einer Brücke und sichert für die zu Fussgehenden mit Treppenabgängen die Querverbindungen zum Westquartier und zur Innenstadt hin.

Hinweis: Das Vorhaben war bereits in AP1 bewilligt worden. Aufgrund von Projektänderungen und Mehrkosten wird davon Abstand genommen und als neue Massnahme im AP5 eingereicht.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
09.07.2021	Studie	Gemeinde

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2028	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2029	Inbetriebnahme	Gemeinde

Koordination	Koordinationsstand Regionaler Richtplan RGSK	Koordinationsstand Kantonale Richtplanrelevanz	Koordinationsstand kantonaler Richtplan

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung** Sachplan Veloverkehr (SVV)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- Thun, Bahnhof - Selve - Schwäbis, 2. Etappe (Selve – Schwäbis, inkl. Brücke über Aare)(TOW.FVV-V.07)
- Thun, Bahnhof - Selve - Schwäbis, 3. Etappe (Gewerbstrasse – Selve, inkl. Brückenschlag Allmendstrasse) (TOW.FVV-V.08)
- Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse (TOW.FVV-V.05)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

1. Etappe 450m lang; Breite total 5.0m  
Brücke über Mittlere Strasse, Länge 28m  
(Machbarkeitsstudie vom 13.12.2023 mit Kostenschätzung, Pläne 1:500,  
Kostenzusammenstellung vom 20.11.2024)

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 2. Etappe (Selve – Schwäbis, inkl. Brücke über Aare)

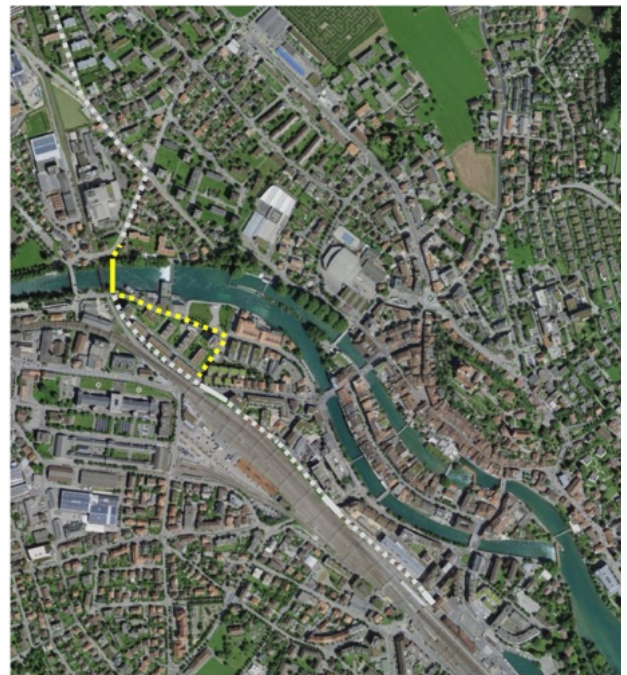
**TOW.FVV-V.07**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**1 (2025-2031)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie  
**Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**Massnahme Veloverkehr**



..... Verbindungsstrecke über Selveareal  
— neue Brücke über Aare

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde	AÖV, AWA, BLS AG, SBB, Steffisburg, TBA-OIK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	5.00	01.07.2030	31.12.2032

**Finanzierungsschlüssel**



**Massnahmenbeschreibung** Erstellung eines neuen Fuss- und Radweg ab Brückenkopf Nord Querung Allmendstrasse via Scheibenstrasse (entlang Selvepark), danach mit einer neuen Brücke zwischen Stauwehr Schwäbis und Eisenbahnbrücke über die Aare mit Anschluss an die Schwäbisstrasse.  
 Diese Teilstrecke ist eine von drei Teilstrecken, mit welchen eine Lücke im Fuss- und Velonetz der Stadt Thun und der Gemeinde Steffisburg zwischen Bahnhof Thun entlang der Bahnlinie, über die Allmendstrasse und die Aare bis zum Anschluss an die bestehende Veloroute im Schwäbisquartier in Steffisburg geschlossen werden soll.

Hinweis: Das Vorhaben war bereits in AP1 bewilligt worden. Aufgrund Projektänderungen und Mehrkosten wird davon Abstand genommen und als neue Massnahme im AP5 eingereicht.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
30.06.2026	Studie	Gemeinde
01.07.2030	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2032	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	kantonaler Richtplan
Kantonale Richtplanrelevanz	
Festsetzung	

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

Sachplan Veloverkehr (SVV)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 1. Etappe (Bahnhof - Gewerbestrasse) (TOW.FVV-V.06)
- Thun, Bahnhof - Selve - Schwäbis, 3. Etappe (Gewerbestrasse – Selve, inkl. Brückenschlag Allmendstrasse) (TOW.FVV-V.08)
- Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse (TOW.FVV-V.05)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

. Etappe, 385 m lang, Breite total 5.0 m  
Brücke über Aare, Länge 70 m  
(Machbarkeitsstudie vom 13.12.2023 mit Kostenschätzung, Pläne 1:500,  
Kostenzusammenstellung vom 20.11.2024)

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, Bahnhof - Selve - Schwäbis, 3. Etappe (Gewerbstrasse – Selve, inkl. Brückenschlag Allmendstrasse)

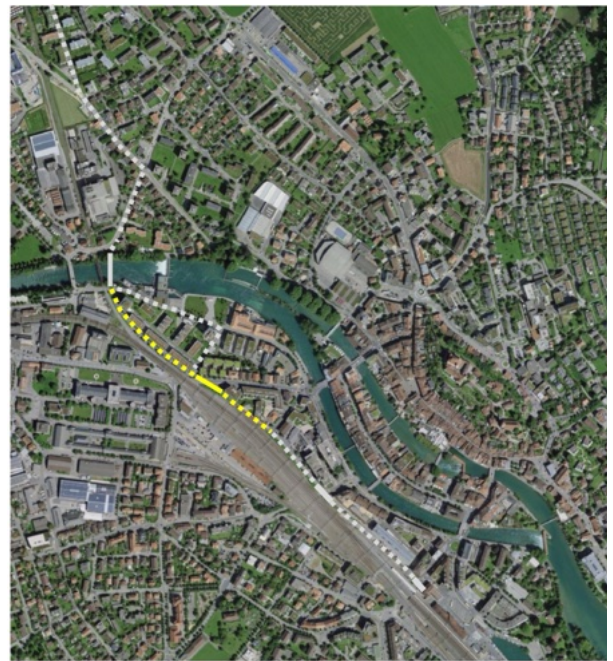
**TOW.FVV-V.08**

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation [ ] Nein

Massnahmenkategorie  
**Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**Massnahme Veloverkehr**



\*\*\*\* Verbindungsstrecken Gewerbestrasse-Allmendstrasse und über Selveareal  
— neue Brücke über Allmendstrasse

<b>Beteiligte Stellen</b>	<b>Federführende Stelle</b>	<b>Weitere Beteiligte</b>	
	Gemeinde	BLS AG, SBB, TBA-OIK	
<b>Kosten/Termine</b>	<b>Kosten (Mio. CHF)</b>	<b>Baubeginn</b>	<b>Inbetriebnahme</b>
	4.60	01.01.2033	31.12.2033

**Finanzierungsschlüssel**



**Massnahmenbeschrieb**

Erstellung eines neuen Fuss- und Radwegs zwischen Gewerbestrasse Thun mit einer neuen Brücke über die Allmendstrasse, via Scheibenstrasse (entlang Bahnlinie) bis Brückenkopf Süd neue Aarebrücke.  
 Diese Teilstrecke ist eine von drei Teilstrecken, mit welchen eine Lücke im Fuss- und Velonetz der Stadt Thun und der Gemeinde Steffisburg zwischen Bahnhof Thun entlang der Bahnlinie, über die Allmendstrasse und die Aare bis zum Anschluss an die bestehende Veloroute im Schwäbisquartier in Steffisburg geschlossen werden soll.

Hinweis: Das Vorhaben war bereits in AP1 bewilligt worden. Aufgrund Projektänderungen und Mehrkosten wird davon Abstand genommen und als neue Massnahme im AP5 eingereicht.

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
--------	--------------------------------	----------------------

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

Termin	Planungs-/Finanzierungsschritt	Federführende Stelle
01.01.2028	Studie	Gemeinde
01.01.2033	Baubeginn	Gemeinde
31.12.2033	Inbetriebnahme	Gemeinde

**Koordination**

Koordinationsstand	Koordinationsstand
Regionaler Richtplan RGSK	Kantonale Richtplanrelevanz
Festsetzung	

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

Sachplan Veloverkehr (SVV)

**Bezug zu weiteren  
Massnahmen**

- Thun, Bahnhof – Selve – Schwäbis, 1. Etappe (Bahnhof - Gewerbestrasse)  
(TOW.FVV-V.06)
- Thun, Bahnhof - Selve - Schwäbis, 2. Etappe (Selve – Schwäbis, inkl. Brücke über  
Aare)(TOW.FVV-V.07)
- Thun, Fuss- und Velobrücke Panoramastrasse (TOW.FVV-V.05)

**Quantitative Angaben/  
Dokumente/Weiteres**

3. Etappe, 405 m lang, Breite total 5.0 m (partiell schmaler)  
Brücke über Allmendstrasse, Länge 73 m  
Machbarkeitsstudie vom 13.12.2023 mit Kostenschätzung, Pläne 1:500,  
Kostenzusammenstellung vom 20.11.2024)

Einzelmassnahme Verkehr

# Thun, Fussverkehr Verbreiterung Bahnunterführung Schulstrasse (F4-a)

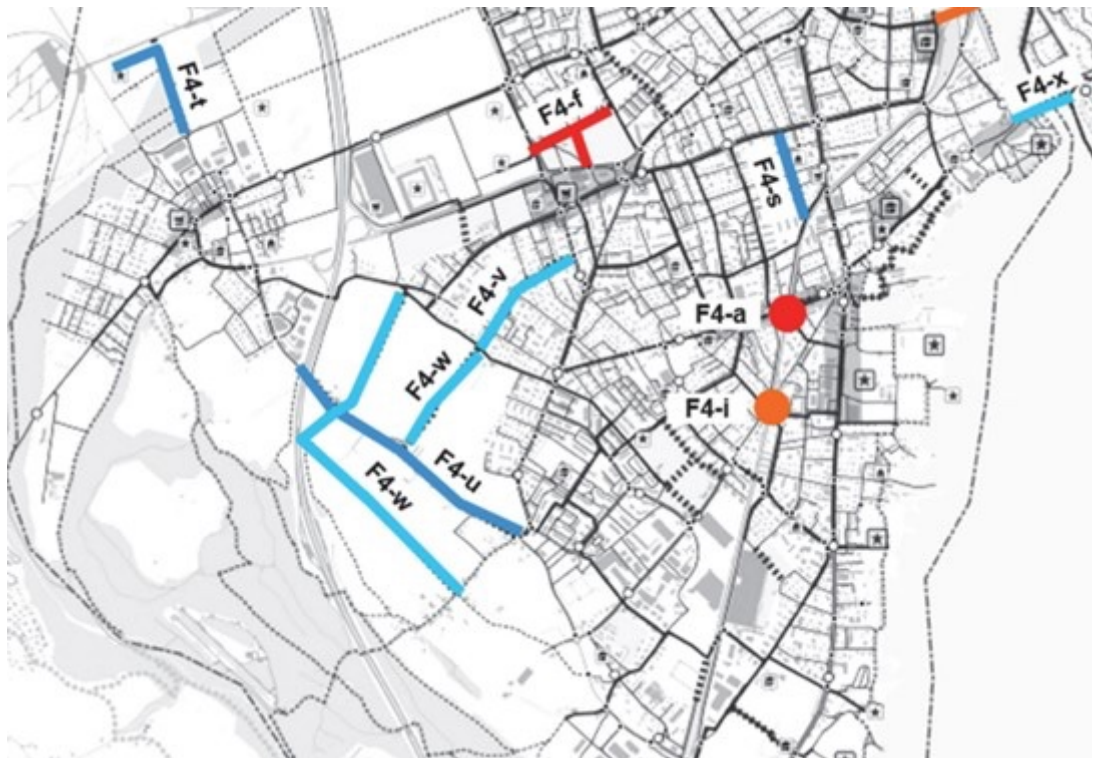
## TOW.FVV-F.01

RGSK-Umsetzungspriorität  
**2 (2032-2035)**

Teil des Agglomerationsprogramms  
 5.Generation  Nein

Massnahmenkategorie  
**Fuss- und Veloverkehr**

Unterkategorie  
**Massnahme Fussverkehr**



Beteiligte Stellen	Federführende Stelle		Weitere Beteiligte
		Gemeinde	
Kosten/Termine	Kosten (Mio. CHF)	Baubeginn	Inbetriebnahme
	8.00	01.01.2035	31.12.2037

Finanzierungsschlüssel



**Massnahmenbeschrieb** Bahnunterführung Schulstrasse (Ausbau):  
 Aus- und Umbau der bestehenden Bahnunterführung, Ergänzung um ein südseitiges Trottoir, Verbreiterung des Strassenquerschnittes zwecks Ermöglichung Kreuzung zweier Busse und sicherere Veloführung, Ergänzung Trottoiranschlüsse entlang der Schulstrasse. Optimierung Lichtraumhöhe Strasse

**Abgeschlossene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

**Vorgesehene Planungs- und Finanzierungsschritte**

**Termin**

**Planungs-/Finanzierungsschritt**

**Federführende Stelle**

01.01.2027

Studie

Gemeinde

01.01.2035

Baubeginn

Gemeinde

31.12.2037

Inbetriebnahme

Gemeinde

**Koordination**

**Koordinationsstand**

**Regionaler Richtplan RGSK**

**Kantonale Richtplanrelevanz**

**Koordinationsstand**

**kantonaler Richtplan**

Zwischenergebnis

nein

**Antrag Aufnahme oder Änderung kantonale Planung**

**Bezug zu weiteren Massnahmen**

- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast, A-Horizont (TOW.FVV-Ü.01.04)

- Thun, Umsetzung Velohaupttroutennetz Quartiere Hohmad/Neufeld/Dürrenast, B-Horizont (TOW.FVV-Ü.02.04)

**Quantitative Angaben/ Dokumente/Weiteres**

Unterführung: Länge 22m, Fläche 300m<sup>2</sup>; Trottoiranschlüsse: Länge 160m

# 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

.....