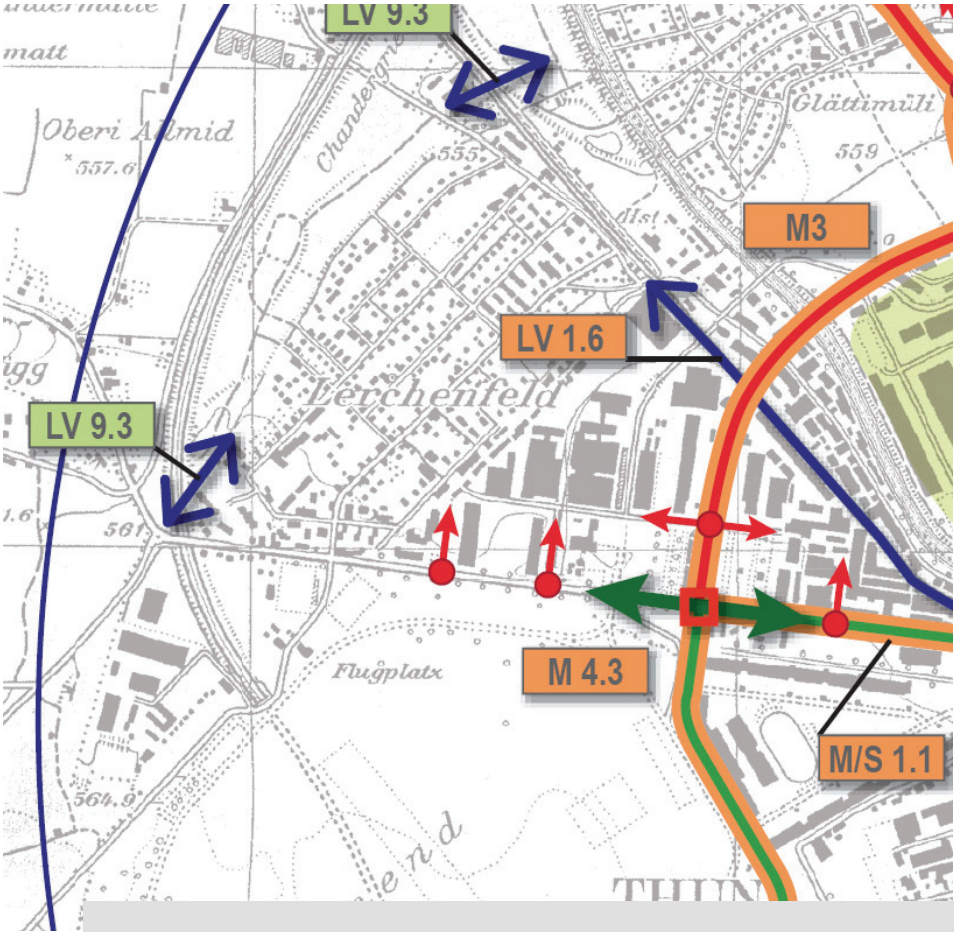


Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun

Zusatzbericht 2007

5. Dezember 2007

AGR Kanton Bern / Region Thun Innertport

Projektbegleitung

Melchior Buchs	*Region TIP*
Daniel Schnetzer	*AGR*
Markus Wyss	*Oberingenieurkreis I*
Guntram Knauer	*Stadtplanung Thun*

Bearbeitung

Ueli Weber	*dipl. Bauing. FH/FSU/SVI*
Urs Fischer	*Dipl.-Ing. Stadtplanung / Raumplaner FSU*
Michael Liebi	*dipl. Ing. FH Raumplanung*
Metron Bern AG	*T 031 380 76 80*
Postfach 7265	*F 031 380 76 81*
Effingerstrasse 17	*bern@metron.ch*
CH 3001 Bern	*www.metron.ch*
Gerhard Schuster	*dipl. Bauing. FH*
Rundum Mobil GmbH	*T 033 334 00 25*
Buchholzstrasse 71	*F 033 334 00 29*
CH 3604 Thun	*g.schuster@rundum-mobil.ch*

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage 4

1.1 Grundlagen 4
1.2 Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 2005 – Rückblick 4
1.3 Tätigkeitsbeschrieb im Aufgabenbereich Siedlung 5
1.4 Tätigkeitsbeschrieb im Aufgabenbereich Verkehr 5
1.4.1 Projekte 5
1.4.2 Planungen 6
1.4.3 Verkehrliche Grundlagen 6
1.5 Tätigkeitsbeschrieb – Umsetzung Agglomerationskonferenz 6

2 Konkretisierung im Bereich Siedlung 8

2.1 Ausgangslage 2007 8
2.1.1 Bauzonenreserven 8
2.1.2 Bevölkerungsentwicklung und Baulandbedarf 8
2.1.3 Kontrolle Bauzonenreserven und ÖV-Erschliessung 10
2.2 Massnahmen 13
2.2.1 Verbesserte Siedlungserschliessung mit ÖV 13
2.2.2 Grundsätze Siedlungsentwicklung 15

3 Konkretisierung im Bereich Verkehr 17

3.1 Zusätzliche Analyse Ist-Zustand 2007 17
3.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage MIV bis 2025 20
3.3 Schwachstellen und ergänzende Folgerungen 22
3.4 Infrastrukturmassnahmen 22
3.4.1 Einleitung 22
3.4.2 Strasseninfrastrukturausbauten und Anpassungen 23
3.4.3 Infrastrukturen zur Nachfragelenkung 26

3.4.4 Infrastrukturausbau LV-Netz und kombinierte Mobilität *29*

3.5 Betriebliche Massnahmen *31*

3.5.1 ÖV-Ausbau – betriebliche Ausbauabsichten *31*

3.5.2 Nachfragebeeinflussung *31*

4 Auswirkungen des AP V+S ***32***

Anhang 1 ***34***

Anhang 2 ***35***

Abkürzungsverzeichnis

AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AöV	Amt für öffentlichen Verkehr
AP V+S	Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung
BE-VP	Bernische Verkehrspolitik
B+R	Bike + Ride
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
LV	Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Anteil der Fahrten im öffentlichen Verkehr in % der gesamten Anzahl Fahrten (ÖV und MIV)
MP	Massnahmenpaket
OIK	Oberingenieurkreis
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park + Ride
RVK	Regionale Verkehrskonferenz

1 Ausgangslage

1.1 Grundlagen

Folgende Arbeiten dienen als Grundlage für die Überarbeitung:

- Agglomerationsprogramm Thun, Abstimmung Verkehr und Siedlung, Mai 2005
- Gesamtverkehrsstudie Thun, September 2002
- Controlling Bericht Agglomerationsprogramm Thun (V+S), Mai 2007; Planungsamt Thun
- ÖV-Konzept Thun Nord, Mai 2006; Region Thun InnertPort
- Kantonaler Richtplan, Vernehmlassung zu den Anpassungen 06
- Umsetzung der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit: Grundlagen zur Einführung der Regionalkonferenzen (18.06.2007)
- Studienauftrag Bypass Thun Nord, Beurteilungsbericht, Januar 07
- Umsetzung AP V+S: Massnahmen Langsamverkehr Stadt Thun, Juni 2007

1.2 Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 2005 – Rückblick

Mit dem 2005 abgeschlossenen Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung (AP V+S) wurde das Agglomerationsprogramm Thun (2003) mit der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun (2002) zusammengeführt. Ersteres verfolgte das Ziel, die Entwicklungspotenziale der städtischen Region zu fördern und den Blick über die Fachbereichs- und Gemeindegrenzen hinaus zu öffnen. Die in der breit abgestützten Gesamtverkehrsstudie entwickelten Massnahmenpakete bildeten für das AP V+S eine solide Grundlage. Das Mitwirkungsverfahren zur Gesamtverkehrsstudie wurde als Modellvorhaben vom Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) unterstützt und 2002 als vorbildliches «Modellvorhaben Agglomerationspolitik» prämiert.

Die Region Thun sieht das AP V+S als Chance, regionale Herausforderungen gemeinsam anzugehen. Ziel ist es, strategisch wichtige Entwicklungsgebiete mit dem öffentlichen Verkehr besser zu erschliessen und die Innenstadt vom Autoverkehr zu entlasten. Zudem soll die Siedlungsentwicklung regional koordiniert und die Wohnnutzung vermehrt auf die Zentren und den öffentlichen Verkehr ausgerichtet werden.

Die Handlungsfelder und Massnahmen aus dem AP V+S lassen sich sowohl für den Bereich Verkehr, als auch für die künftige Siedlungsentwicklung unter den Grundsätzen «Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich gestalten» zusammenfassen.

Im Rahmen der Gespräche zwischen den Vertretern des Bundes und den Agglomerationen vom Sommer 2006 und der Zwischenbeurteilung des ARE vom 10. Januar 2007 wurde das AP V+S Thun betreffend Einhaltung der Grundanforderungen untersucht. Dem AP V+S Thun wurden dabei durchwegs gute Noten ausgestellt. Als wichtigste Vorgaben für die Überarbeitung wurden folgende Punkte festgehalten: Die Massnahmen sind weiter zu konkretisieren, die Wirksamkeit ist besser nachzuweisen, die Resultate und Analysen der Gesamtverkehrsstudie sind zur besseren Nachvollziehbarkeit zu integrieren und die

ÖV-Erschliessung der bestehenden ESP zu überprüfen. Diese Vorgaben werden mit dem vorliegenden Zusatzbericht umgesetzt.

Besonders hervorzuheben ist das durch eine Controllinggruppe institutionalisierte Umsetzungscontrolling. Dieser Gruppe gehören sämtliche Gemeinden des AP V+S Thun, Vertreter der Planungsregion TIP, der Regionalen Verkehrskonferenz sowie des Kantons (Amt für Gemeinden und Raumordnung, Amt für öffentlichen Verkehr, Tiefbauamt) an. Die Resultate des ersten Umsetzungscontrollings wurden in einem Controllingbericht zusammengefasst und am 29. Mai 2007 von der Agglomerationskonferenz genehmigt. Der Bericht bildete eine wesentliche Grundlage für die vorliegende Überarbeitung und Aktualisierung der Massnahmenblätter (vgl. Anhang).

1.3 Tätigkeitsbeschrieb im Aufgabenbereich Siedlung

Wie der Controllingbericht 07 gezeigt hat, werden die Vorgaben aus dem AP V+S Thun (2005) im Bereich Siedlung bereits weitgehend umgesetzt. So wurden die im Massnahmenblatt S1 bezeichneten Einzonungsvoraussetzungen, resp. Erschliessungsgüten im Rahmen der Ortsplanungsrevisionen von Steffisburg und Heimberg angewendet. In der laufenden Ortsplanungsrevision von Spiez werden die Vorgaben ebenfalls einfliessen. Mit dem Start von RegioGis wird ein zusammenhängender Zonenplan geschaffen. Die Kommunikation betreffend grösserer Einzonungen zwischen den Agglomerationsgemeinden wird institutionalisiert (MB S2). Eine Aufwertung und Verdichtung der sehr gut mit dem ÖV erschlossenen Areale (MB S4) wurde mit den Ortsplanungsrevisionen von Steffisburg und Heimberg erfüllt und ist Teil der laufenden Ortsplanungsrevision in Spiez. In Thun wird das Thema in der Richtplanung integriert. Damit sind bereits erste wichtige Schritte im Sinne der Abstimmung von Verkehr und Siedlung in der Agglomeration Thun getan.

Mit der Anpassung 06 des kantonalen Richtplans werden die Voraussetzungen für die Einzonung von Wohn- und Arbeitszonen für sämtliche Gemeinde im Kanton verbindlich geregelt (kant. Richtplan Massnahmenblätter A_01 und A_05). Im Weiteren wird die Bestimmung der Erschliessungsgüte den Gegebenheiten des Kantons Bern angepasst. (B_10). Diese Vorgaben bilden in Zukunft auch für die Gemeinden des AP V+S Thun den verbindlichen Rahmen für die Ortsplanungen (Massnahmenblatt U1).

1.4 Tätigkeitsbeschrieb im Aufgabenbereich Verkehr

1.4.1 Projekte

Basierend auf der Gesamtverkehrsstudie und dem darin enthaltenen Massnahmenpaket 1 wurden laufend Sanierungsmassnahmen zur Optimierung des Betriebs und zur Verbesserung der Verträglichkeit umgesetzt. Die einzelnen Massnahmen sind im Controllingbericht und im Kapitel 3.4.2 aufgelistet.

Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs wird in einzelnen Ausbauschritten realisiert. Ein erster Schritt erfolgte im 2005 mit der Eröffnung der Bahn 2000, ein nächster Ende 2007 mit weiteren Taktverdichtungen im Stadtnetz.

Ein Meilenstein wurde für den ÖV wurde erreicht mit der Inbetriebnahme des ÖV-Terminals auf dem Bahnhofplatz mit einer attraktiven ÖV-Drehscheibe.

1.4.2 Planungen

Während der Erarbeitung des AP V+S 2005 wurden Mängel festgestellt bei der Erschliessung wichtiger Siedlungsgebiete im Norden der Agglomeration und beim ESP Thun Nord Steffisburg. Im Auftrag der Region Thun InnertPort wurde zusammen mit dem AÖV ein neues ÖV-Konzept Thun Nord erarbeitet, das nun die Basis für weitere Ausbauten beim ÖV-System bildet.

Zur Erarbeitung des Vorprojektes wurde für den Bypass Thun Nord ein Studienauftrag durchgeführt, der nun in drei Teilprojekten – Teilprojekt Verkehr / Teilprojekt Landschaft / Aarebrücke – weiter bearbeitet wird. Das gesamte Vorprojekt soll 2008 in eine Mitwirkung und 2009 zur Auflage und Genehmigung gebracht werden.

1.4.3 Verkehrliche Grundlagen

Im Mai 2007 wurde eine umfangreiche Verkehrszählung an 35 Standorten in der Region vorgenommen um aktuelle Verkehrsdaten zu erhalten.

Die Daten bilden einerseits eine Grundlage für die detaillierten Projektierungen der Massnahmen, andererseits dienen sie als Basis für ein späteres Controlling um Aussagen zu den Auswirkungen der getroffenen Massnahmen zu machen.

Mit den aktuellen neuen Daten wurde ein neues Verkehrsmodell für den MIV installiert um die Projektierungsarbeiten für den Bypass Thun Nord und die flankierenden Massnahmen auf ihre Auswirkungen zu überprüfen.

Gegenwärtig laufen die Arbeiten zur Dimensionierung der Verkehrsanlagen und zur Ermittlung der Auswirkungen auf Hochtouren. Die Resultate werden im Frühsommer 2008 vorliegen.

1.5 Tätigkeitsbeschrieb – Umsetzung Agglomerationskonferenz

Das Massnahmenblatt U1 sieht vor, dass das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung (V+S) in einen teilregionalen Richtplan überführt und damit behördenverbindlich für Kanton und Agglomerationsgemeinden akzeptiert wird. Als Planungsträgerin wird die Region Thun-InnertPort (TIP) eingesetzt. Zur politischen Abstützung des Agglomerationsprogramms in den Gemeinden wird eine regionale Projektorganisation (Agglomerationskonferenz) installiert.

Die Verantwortlichkeiten für das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Thun werden wie folgt präzisiert:

- Die Verantwortung für die Erarbeitung und die definitive Verabschiedung des Agglomerationsprogramms (ohne Status eines behördenverbindlichen Richtplans) zu Handen des Kantons sowie für das erste bereits durchgeführte Leistungs- und Wirkungscontrolling von 2007 liegt beim Board (Leitungsgremium) des Wirtschaftsraums Thun (WRT) in seiner Funktion als Agglomerationskonferenz. Das Leitungsgremium wird ergänzt durch die Präsidenten der Region Thun-InnertPort und der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland West (RVK OW).
- **Die Region Thun-InnertPort (TIP) ist für die Überführung des Agglomerationsprogramms in einen regionalen oder teilregionalen Teilrichtplan Verkehr + Siedlung sowie dessen Erlass und Umsetzung verantwortlich.** Gemäss Art. 98, Abs. 3 BauG des Kantons Bern erlassen die Planungsregionen regionale Gesamt- oder Teilrichtpläne. Regionale Richtpläne haben für die Mitgliedsgemeinden verbindliche Wirkung (Art. 57 Abs. 1). Die Genehmigungsbehörde kann auf Antrag der Planungsregion die Pläne für kantonale Behörden verbindlich erklären, soweit diese zugestimmt haben. Die Region TIP kann den Vollzug bestimmter Teile des Richtplans an andere Organisationen delegieren (z.B. Gemeinden, Agglomerationskonferenz usw.).
- Die Region TIP wird für den Vollzug des regionalen oder teilregionalen Richtplans Verkehr + Siedlung eine Controllinggruppe mit Vertretungen der Agglomerationsgemeinden, des Kantons, der Region TIP und der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland West einsetzen. Es sind darin vorab jene Gemeinden und kantonalen Stellen vertreten, die Massnahmen federführend umsetzen müssen.
- Ab 2009 wird für den neuen Perimeter der Regionalkonferenz Oberland-West ein Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) erarbeitet, das mit der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit im Kanton Bern eingeführt wurde. Das Agglomerationsprogramm S+V wird damit in das RGSK integriert.

Die Überführung des Agglomerationsprogramms Siedlung + Verkehr in einen regionalen Teilrichtplan Siedlung + Verkehr Region TIP wurde im Sommer 2007 gestartet. Der Richtplan wird im Dezember 2008 von der Delegiertenversammlung TIP zu Handen der Genehmigung durch den Kanton verabschiedet.

Ab Sommer 2007 wird ebenfalls geprüft, in welchen Schritten die heutigen drei Planungsregionen Thun-InnertPort, Kandertal und Obersimmental-Saanenland in die vorgesehene Regionalkonferenz Oberland West überführt werden können. In diesem Projekt ist auch festzulegen, wie die Agglomeration Thun organisatorisch in die neue Regionalkonferenz Oberland West gemäss der kantonalen Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit integriert werden soll.

2 Konkretisierung im Bereich Siedlung

2.1 Ausgangslage 2007

2.1.1 Bauzonenreserven

Im Rahmen der Arbeiten zum AP V+S 2005 wurde bei den Gemeinden eine detaillierte Erhebung der Bauzonenreserven vorgenommen. In den letzten zwei Jahren ist die Bautätigkeit auf hohem Niveau weitergegangen und in einzelnen Gemeinden sind Ortsplanungsrevisionen weit fortgeschritten.

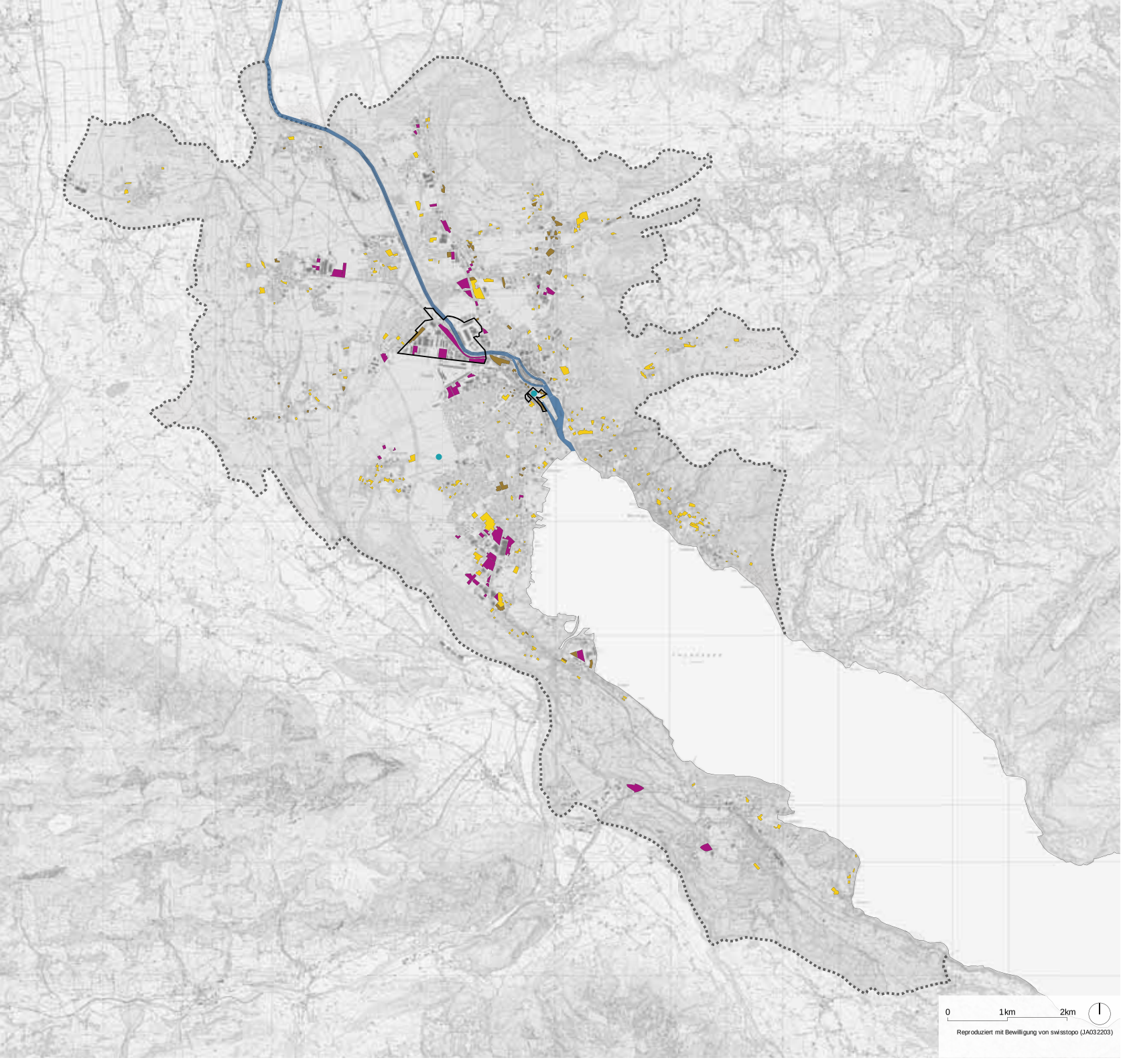
Daher wurde in diesem Frühjahr eine erneute Erhebung bei den Gemeinden der Agglomeration durchgeführt mit den folgenden rechtskräftigen Bauzonenreserven:

	Reserven		**Reserven**		**Reserven**
Gemeinde	**Bauland wohnen ha**	Wohnein-heiten	**Bauland arbeiten ha**	Arbeits-plätze	**wohnen + arbeiten ha**
Heimberg	4.5	179	3.5	371	8.0
Hilterfingen	4.9	125	0.1	7	5.0
Oberhofen	2.8	72	0.0	0	2.8
Seftigen	1.2	32	0.0	0	1.2
Sigriswil	6.6	183	0.6	54	7.2
Spiez	6.5	181	6.6	727	13.1
Steffisburg	21.5	970	4.5	431	26.0
Thierachern	2.1	63	1.0	93	3.1
Thun	44.0	1'389	35.8	3986	79.8
Uetendorf	4.5	119	4.7	528	9.2
Uttigen	0.7	20	0.1	9	0.8
Total	**99.3**	3'334	**57.0**	6207	**156.3**

Die Karte 1 auf der nachfolgenden Seite zeigt die geographische Lage der Bauzonen Stand Juli 2007

2.1.2 Bevölkerungsentwicklung und Baulandbedarf

Es wurden keine weiteren Vertiefungen bezüglich Bevölkerungsentwicklung und Baulandbedarf vorgenommen. Grundlage bleibt somit das AP V+S 2005 Kapitel 4.1. Die neuesten Prognosen des BFS 2007 gehen aber für den Kanton Bern von einer Entwicklung in der Grösse der Projektion „positive Dynamik“ aus.



Aggloprogramm Thun

Karte 1: Baulandreserven (2007)

Legende

- *Perimeter*
- *Wohnzonen*
- *Gemischte Zonen*
- *Arbeitszonen*
- *ESP-Perimeter*
- *Verkehrsintensive Standorte*

0 1km 2km

Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (JA032203)

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

R:\PROJEKTE\m9\91-726c\4_plaene\Agglo Thun_Analyse_2007.ai; 4.07.2007; mil

Die Erfahrungen der Gemeinden Steffisburg und Heimberg bei der Ortsplanungsrevision zeigen, dass sich in der Bevölkerung der Agglomeration ein Umdenken bezüglich Wachstum eingestellt hat. Das in den 90er Jahren und anfangs 2000 starke Wachstum in der Region wird kritisch hinterfragt. Bezüglich neuen Einzonungen kann eine zurückhaltendere Tendenz festgestellt werden. Bei beiden Gemeinden wurde der zulässige Entwicklungsspielraum gemäss kantonalem Richtplan nicht mehr ausgenutzt.

Tendenziell dürfte eine Entwicklung gemäss „positiver Dynamik" realistisch sein. Der geschätzte Baulandbedarf beinhaltet auch den Mehrflächenbedarf der bestehenden Bevölkerung durch die Abnahme der Wohnungsbelegung. Eine Bevölkerungsentwicklung gemäss „positiver Dynamik" würde bedeuten, dass die vorhandenen Bauzonenreserven von ca. 100 ha für eine prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2021 nicht ganz ausreichen würden. Weil das Verdichtungspotenzial der grossen bestehenden Einfamilienhaus-Gebiete in der Agglomeration Thun relativ klein ist, müssten Bauzonen für die Wohnnutzung im Umfang von ca. 33 ha zusätzlich ausgeschieden werden.

2.1.3 Kontrolle Bauzonenreserven und ÖV-Erschliessung

Eines der Hauptthemen bezüglich Abstimmung V+S ist die Erschliessung der Bauzonen mit dem öffentlichen Verkehr.

Im Rahmen des kantonalen Richtplans wurden die Anforderungen bezüglich ÖV-Erschliessungsqualitäten sowie die Bedingungen für Einzonungen neu definiert. Sie wurden mit RRB vom 14. November 2007 behördenverbindlich eingeführt.

Auf der nachfolgenden Karte 2 sind die ÖV-Erschliessungsqualitäten basierend auf dem neuen Fahrplan 07/08 den rechtskräftigen Bauzonenreserven überlagert. Dies erlaubt eine grobe Analyse der Optimierungspotenziale für die Beurteilung der Abstimmung Siedlung – Verkehr (ÖV).

Im Entwurf zum kantonalen Richtplan sind die Richtlinien für die Mindestqualität der ÖV-Erschliessung definiert. Für das Agglomerationsprogramm 2007 wurden strengere Zielwerte definiert. Um eine möglichst gute Situation bezüglich Modal-Split zu erzielen, erfolgt die nachfolgende Überprüfung der Optimierungspotenziale unter folgenden Annahmen:

- Grössere neue Wohngebiete: min. D, optimalerweise C
- Bestehende dichtere Siedlungsgebiete: min. C, optimalerweise B
- Grössere Arbeitsgebiete: min. C, optimalerweise B
- Entwicklungsgebiete und verkehrsintensivere Standorte: min. B

Trotz schrittweisem Ausbau des ÖV-Angebots und deutlicher Verbesserung sind folgende Gebiete im Zustand 2007 nicht optimal durch den ÖV erschlossen:

- Die Entwicklungsachse Bernstrasse in Richtung Heimberg weist mit der Güteklasse C auf Grund der sich abzeichnenden Entwicklung eine zu tiefe Güteklasse auf – Ziel Güteklasse B

- Das Gemeindegebiet Heimberg ist weitgehend in der Güteklasse D oder E erschlossen. Dies wird auf Grund der Dichte und des Einzugsgebiets als ungenügend beurteilt - Ziel Güteklasse C für den zentralen Bereich der Gemeinde

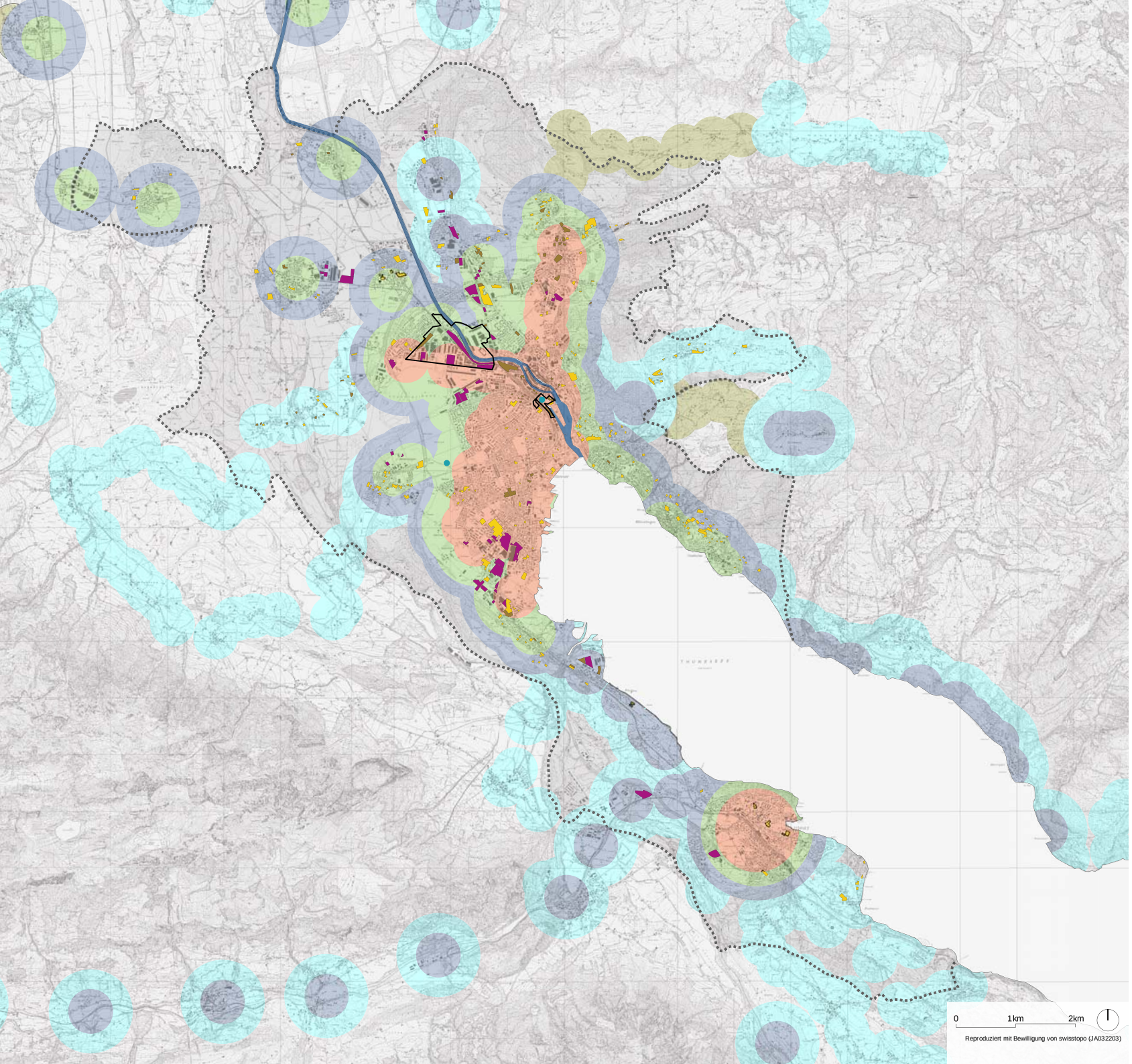
- Der ESP Thun Nord ist nur auf der Seite Allmendstrasse mit der angestrebten Güteklasse B erschlossen. Der sich schneller entwickelnde Bereich zwischen SBB Bahnlinie und Aare ist in der Güteklasse C klassiert – Ziel: Güteklasse B

- Das Arbeitsgebiet Allmend Uetendorf ist zu einem grossen Teil in der Güteklasse D erschlossen – Ziel: Güteklasse C

- Praktisch das ganze Siedlungsgebiet von Thierachern ist in der Güteklasse E erschlossen – Ziel: Güteklasse D

- Das rechte Seeufer ist mit der Seelinie in der Güteklasse C erschlossen. Auf Grund der bleibenden kritischen Verhältnisse auf der Strasse (Hofstettenstrasse, Burgstrasse) ist die Umlagerung von MIV auf den ÖV ein wichtiges regionales Ziel. Daher ist das ÖV Angebot weiter auszubauen – Ziel: Güteklasse B

- Der verkehrsintensive Standort Thun Süd ist bisher mit der Güteklasse C erschlossen. Bei der Realisierung dieses Vorhabens ist das Busnetz oder das Angebot der vorhandenen Linie so anzupassen, dass die Güteklasse B erreicht wird.



Grundlage:

- Klassierung der Güteklassen gemäss AÖV, 2007
- Anpassung der Stadtlinien 2 und 5 auf Fahrplan 2008 (10 Min.Takt)

Agglоprogramm Thun

Karte 2: Baulandreserven (2007) und Erschliessungsgüte ÖV 07

Legende

- *Perimeter*
- *Wohnzonen*
- *Gemischte Zonen*
- *Arbeitszonen*
- *ESP-Perimeter*
- *Verkehrsintensive Standorte*

- *Güteklassen A+B*
- *Güteklassen C*
- *Güteklassen D*
- *Güteklassen E*
- *Güteklassen F*
- *keine Güteklasse*

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

R:\PROJEKTE\m9\91-726c\4_plaene\Agglo Thun_Analyse_2007.ai; 4.07.2007; mil

2.2 Massnahmen

2.2.1 Verbesserte Siedlungserschliessung mit ÖV

Um den Nachweis zu erbringen, dass die Siedlungsgebiete mit der notwendigen ÖV-Erschliessungsqualität bedient werden können, wurde mit einer ÖV-Erschliessungsstudie Thun Nord der Weiterausbau des ÖV geplant und definiert. Neben Verdichtungen des bestehenden Netzes sind in folgenden Gebieten neue Konzepte erarbeitet worden:

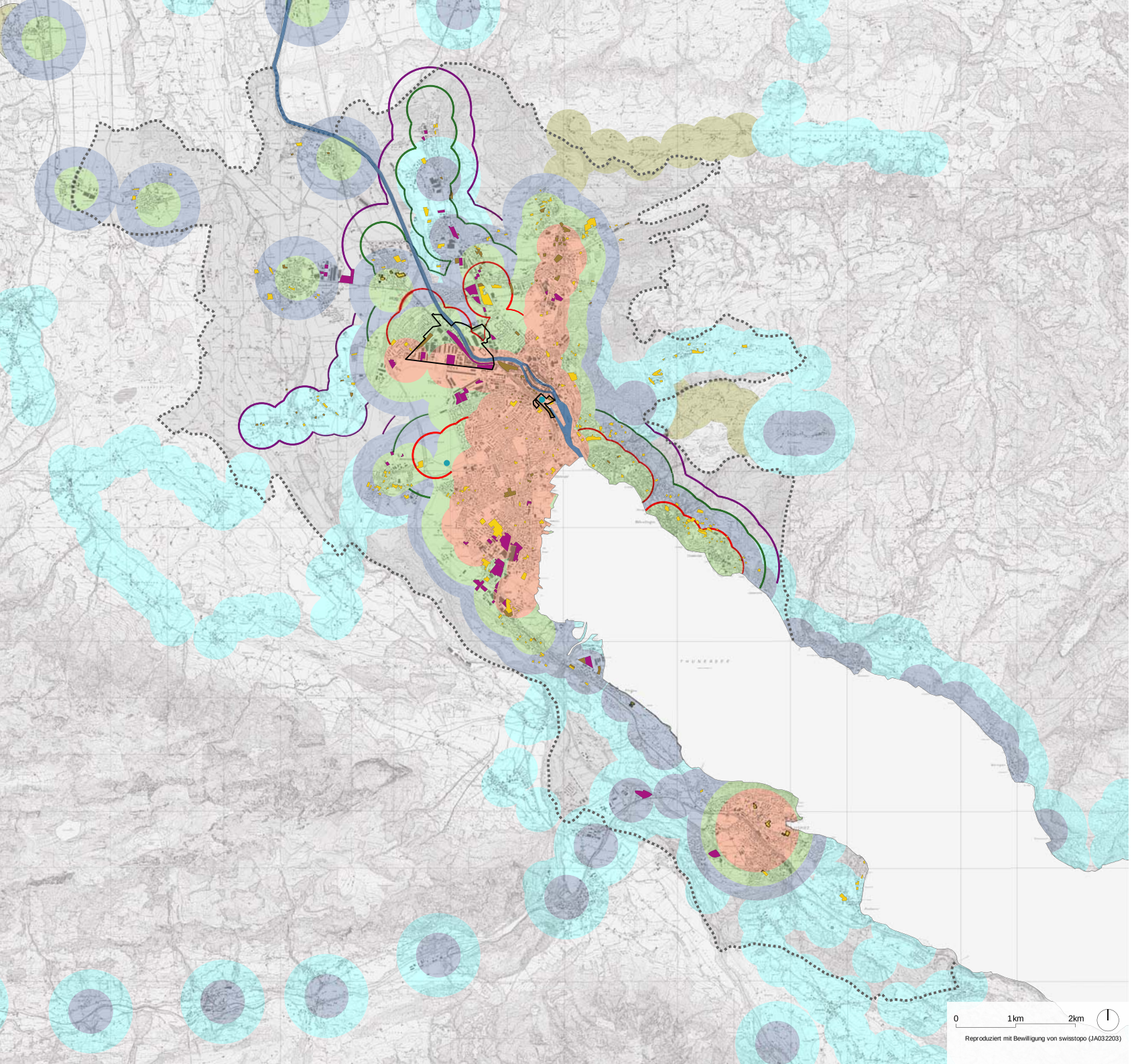
- Erschliessung Heimberg: Verlängerung Buslinie 3 „alte Bernstrasse“ bis nach Heimberg. Versuchsbetrieb – Ziel ab Fahrplanwechsel 2008/2009

- Erschliessung Heimberg/Steffisburg: Im Zusammenhang mit der Erschliessung Heimberg ist eine gesplittete Linienführung der Buslinie 3 mit 2 Ästen sinnvoll: Heimberg und Steffisburg über die Zulgstrasse. Diese Linienführung ermöglicht eine ÖV-Verbindung Steffisburg Dorf – Station, erschliesst Siedlungsgebiete der Gemeinde Steffisburg und ermöglicht auch eine Verbindung mit Umsteigen zwischen Heimberg und Steffisburg.

- Erschliessung ESP Thun Nord: Mit einer neuen Buslinie auf der Uttigenstrasse kann das gesamte Entwicklungs- und Umstrukturierungsgebiet zwischen SBB Linie und Aare sehr direkt erschlossen werden. Zusammen mit der bisherigen ÖV-Erschliessung auf der Allmendstrasse (Stadtbus Lerchenfeld, Regionalbus Blumenstein) kann das gesamte ESP-Gebiet von den Rändern her ausreichend erschlossen werden.

- Erschliessung Uetendorf Allmend: Mit einer Fortsetzung der neuen Buslinie durch das Lerchenfeld über die Uttigenstrasse kann das Wohn- und Arbeitsplatzgebiet Uetendorf Allmend verbessert mit dem ÖV erschlossen werden.

- Mit der Neuorganisation der Buslinien im Norden kann auch eine Verdichtung des Angebots für die Siedlungsgebiete von Thierachern ermöglicht werden.



Grundlage:

- Klassierung der Güteklassen gemäss AÖV, 2007
- Anpassung der Stadtlinien 2 und 5 auf Fahrplan 2008 (10 Min.Takt)

Agglоprogramm Thun

Karte 3: Gebiete mit gezielter Verbesserung der OeV-Erschliessungsgüte

Legende

- *Perimeter*
- *Wohnzonen*
- *Gemischte Zonen*
- *Arbeitszonen*
- *ESP-Perimeter*
- *Verkehrsintensive Standorte*

bestehend	**verbessert**
Güteklassen A+B	*Güteklassen A+B*
Güteklassen C	*Güteklassen C*
Güteklassen D	*Güteklassen D*
Güteklassen E	
Güteklassen F	

keine Güteklasse

Architektur | Raumentwicklung | Verkehr | Landschaft | Umwelt

metron

R:\PROJEKTE\m9\91-726c\4_plaene\Agglo Thun_Analyse_2007.ai; 4.07.2007; mil

2.2.2 Grundsätze Siedlungsentwicklung

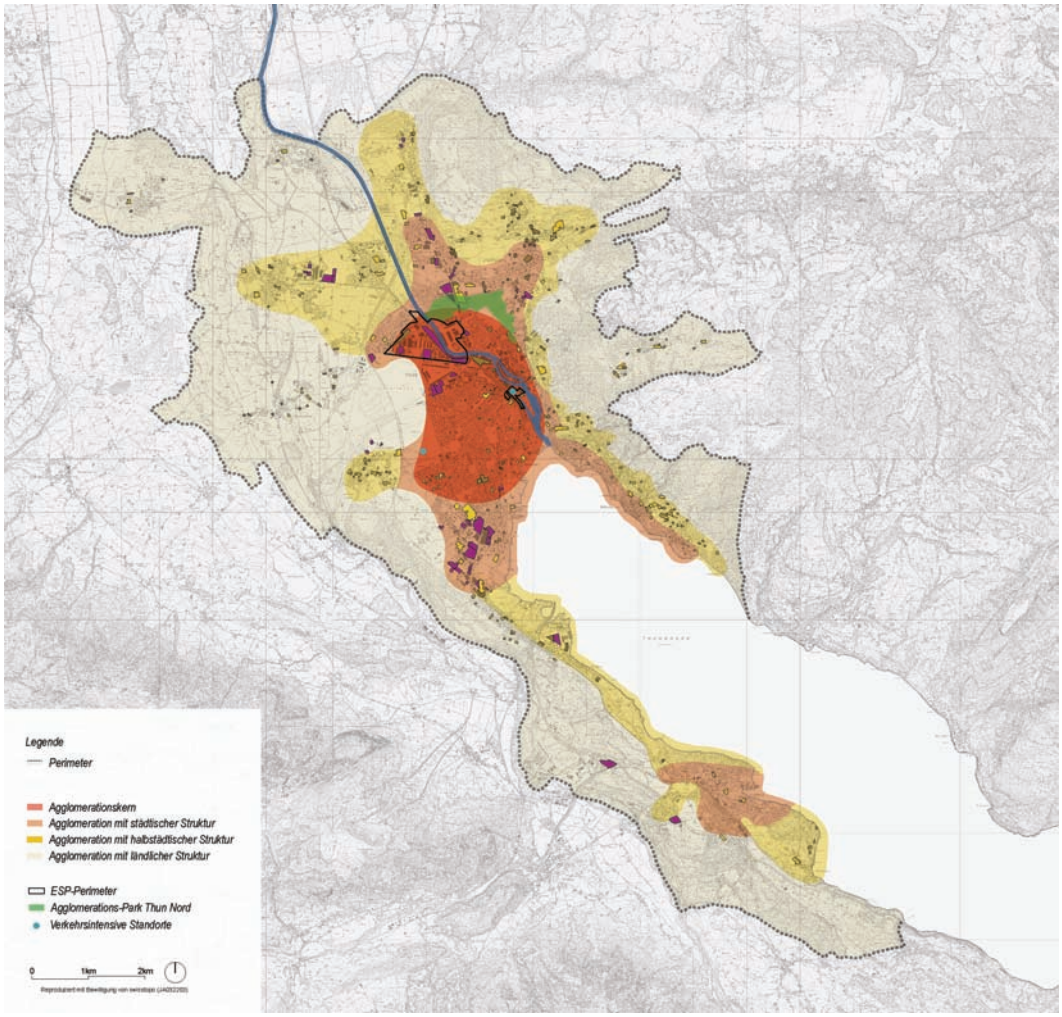
Der prognostizierte Baulandbedarf für eine Entwicklung gemäss „positiver Dynamik“ macht die Ausscheidung neuer grösserer Baugebiete notwendig. Für die weitere Siedlungsentwicklung der Agglomeration sollen nachfolgende Grundsätze verfolgt werden:

- Grössere neue Entwicklungsgebiete sind im Agglomerationskern und in Gebieten mit städtischen Strukturen zu suchen und auszuscheiden: Neben einer guten ÖV-Erschliessung, einer Grundversorgung und Freizeitangebote in LV-Distanz eignen sich diese Gebiete auch für eine verdichtete Bauweise.

- Umnutzung der teilweise brachliegenden oder stark unternutzten Areale im Umfeld des Thuner Bahnhofs auf der Grundlage der bereits getätigten Planungsschritte.

- Weiterentwicklung des ESP Thun Nord / Steffisburg primär als Arbeitsstandort.

Wichtige Grünräume im Kern der Agglomeration sind als Naherholungsgebiete und siedlungsgliedernde Räume langfristig zu erhalten.



Karte 4
Siedlungsstrukturelle Gliederung

Ausblick auf mögliche weitere Siedlungsentwicklungen

Auf Grund der heutigen Kenntnisse über den Stand der Siedlungsplanungen im Agglomerationskern und den Gebieten mit städtischer Struktur würden sich folgende Standorte für grössere Entwicklungsgebiete eignen:

- Die grossen Entwicklungsgebiete der Agglomeration für die Wohn- und Arbeitsnutzung, die bereits planungsrechtlich gesichert sind, liegen im Agglomerationskern auf dem Selve-Areal, im ESP Thun Nord / Steffisburg, im Raum Bernstrasse – Bahnhof Steffisburg sowie im Gwatt.

- Weitere mittel- bis langfristig mögliche Entwicklungsgebiete in der Stadt Thun sind im Richtplan Stadtentwicklung bezeichnet.

- Mit dem Bypass Thun Nord werden wichtige Entwicklungsgebiete besser erschlossen. Zudem erfolgt mit der Strassenplanung für den Raum Glockenthal – Glättimühle auch die mittel- bis langfristige Siedlungs- und Landschaftsentwicklung mit dem Ziel, die Siedlungsränder zu arrondieren (u.a. Prüfung der Möglichkeiten einer Siedlungsentwicklung nordöstlich der Bernstrasse im Glockenthal) und den wichtigsten Grünraum in der nördlichen Agglomeration als Naherholungsgebiet zu schützen.

- Für die Gemeinde Spiez wird 2007 ein Siedlungsentwicklungskonzept erarbeitet, u.a. werden die Möglichkeiten einer Siedlungsentwicklung in bahnhofsnähe und entlang der Buslinie Spiez – Thun untersucht.

Der Kanton hat die Neueinzonung von Bauland mit den Anpassungen '06 des kantonalen Richtplans neu geregelt. Die Vorschläge stiessen im ländlichen Raum mehrheitlich auf Ablehnung, werden in den Agglomerationsräumen aber befürwortet. Im Rahmen der Neueinzonungsregeln werden die ÖV-Erschliessungsgüteklassen neu definiert.

Die Region TIP wird die Abstimmung Verkehr + Siedlung im Rahmen eines regionalen Teilrichtplans Verkehr + Siedlung für die ganze Region Thun-InnertPort vornehmen. Dabei werden auch die Funktionen und künftigen Entwicklungen der agglomerationsnahen ländlichen Gemeinden diskutiert und definiert. Im Rahmen dieser Arbeiten wird auch die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung für die Region TIP aktualisiert. Die Arbeiten am regionalen Teilrichtplan wurden im Sommer 2007 gestartet. Vorarbeiten dafür sind bereits geleistet worden (Regionaler Landschaftsrichtplan TIP; Richtplan Arbeitsschwerpunkte Raum TIP ohne Agglomeration).

3 Konkretisierung im Bereich Verkehr

3.1 Zusätzliche Analyse Ist-Zustand 2007

Um die künftigen Verkehrsinfrastrukturen vor allem für den Bypass Thun Nord inkl. den flankierenden Massnahmen zu dimensionieren und um die Auswirkungen besser abschätzen zu können, wurde entschieden ein Verkehrsmodell zur Abbildung der MIV-Verkehrsnachfrage zu installieren.

Als Basis für das Verkehrsmodell wurde im Mai 2007 eine gross angelegte Verkehrszählung durchgeführt (Kordon-, Querschnitts-, Knotenstromzählungen und Ganglimitenerhebungen). Diese Zählung kombiniert mit den vorhandenen Daten der Gemeinden und des Kantons ermöglicht es, die heutigen MIV-Verkehrsnachfrage möglichst realitätsgetreu abzubilden (Abbildung der Abendspitzenstunde im Ist-Zustand siehe Anhang Nr. 2).

Gleichzeitig mit der Erhebung des MIV wurde an den wichtigsten Achsen auch die Verkehrsnachfrage für den Velo- und Fussverkehr erhoben und dokumentiert[1]. Im Mai 2007 wurden von der STI die durchschnittlichen Frequenzen auf den Stadt- und Regionalbuslinien zusammengetragen.

Die wichtigsten Erkenntnisse der Zählung beim MIV

- Massgebend für die Bestimmung der Leistungsfähigkeit ist die Abendspitzenstunde 17.00 bis 18.00 Uhr. Die Ganglinien zeigten eine Ausdehnung und Verflachung der Abendspitze, was primär als Bestätigung der Überlastung des bestehenden Strassennetzes ausgelegt werden kann.

- Der grösste Teil des Verkehrs in der Stadt Thun ist stadtbezogener Verkehr. Der Anteil an Durchgangsverkehr ist mit 16 bis 19% zu den Spitzenzeiten gering. Die nachfolgende Abbildung liefert ein Bild der verschiedenen Verkehrsarten innerhalb der Zählkorden (entspricht nicht dem Agglomerationsperimeter). Bedingt durch das Zählkonzept wird der Binnenverkehr noch etwas unterschätzt. Die in der Gesamtverkehrsstudie gemachte Aussage, dass der Verkehr hausgemacht ist, hat sich bestätigt.

- Im Vergleich zum Gesamtverkehr ist der Anteil des Nord-Süddurchgangsverkehr eher gering. Er konzentriert sich östlich der Aare auf eine Achse und hat mengenmässig dieselbe Grösse, wie der Ost-Westdurchgangsverkehr, der sich auf mehrere Achsen verteilt.

[1] Verkehrszählung 2007 in der Stadt und Agglomeration Thun, Technischer Bericht und Beilagen, B+S Ingenieur AG

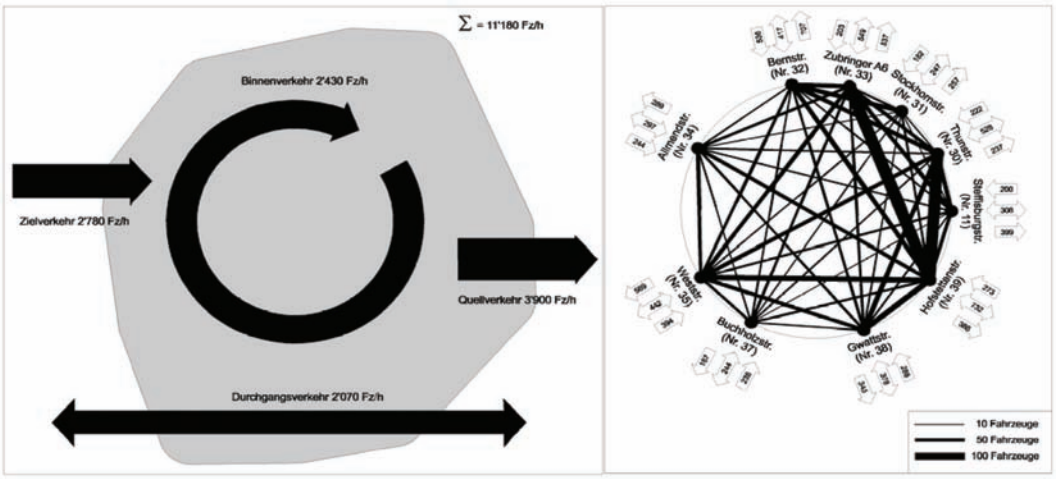


Abbildung
B+S AG: Verkehrsarten und Routen Durchgangsverkehr

Verkehrsträgerübergreifende Erkenntnisse

Auf Grund der stark radial ausgerichteten Verkehrsnachfrage aller Verkehrsträger kumulieren sich die Verkehrsströme auf den Innenstadtring. Auf den Zugangsachsen zum Innenstadtring lässt sich folgende Verteilung der Personenfahrten auf verschiedene Verkehrsträger abbilden (Modal Split).

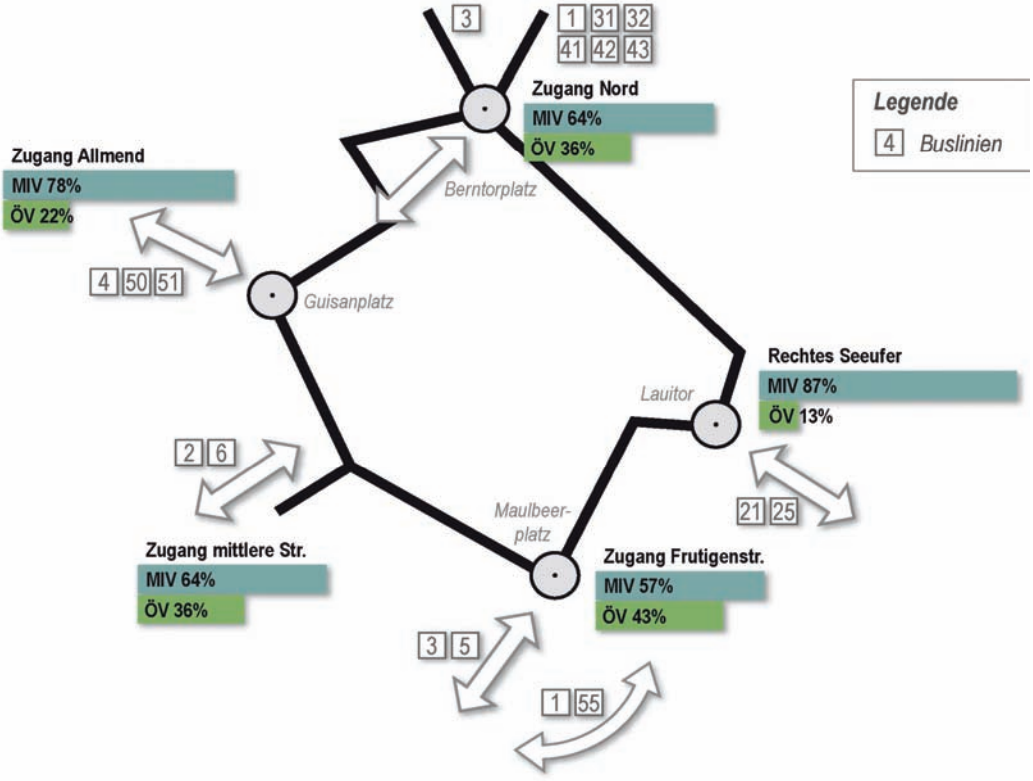


Abbildung
Modal Split 1: Verhältnis MIV zu ÖV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen

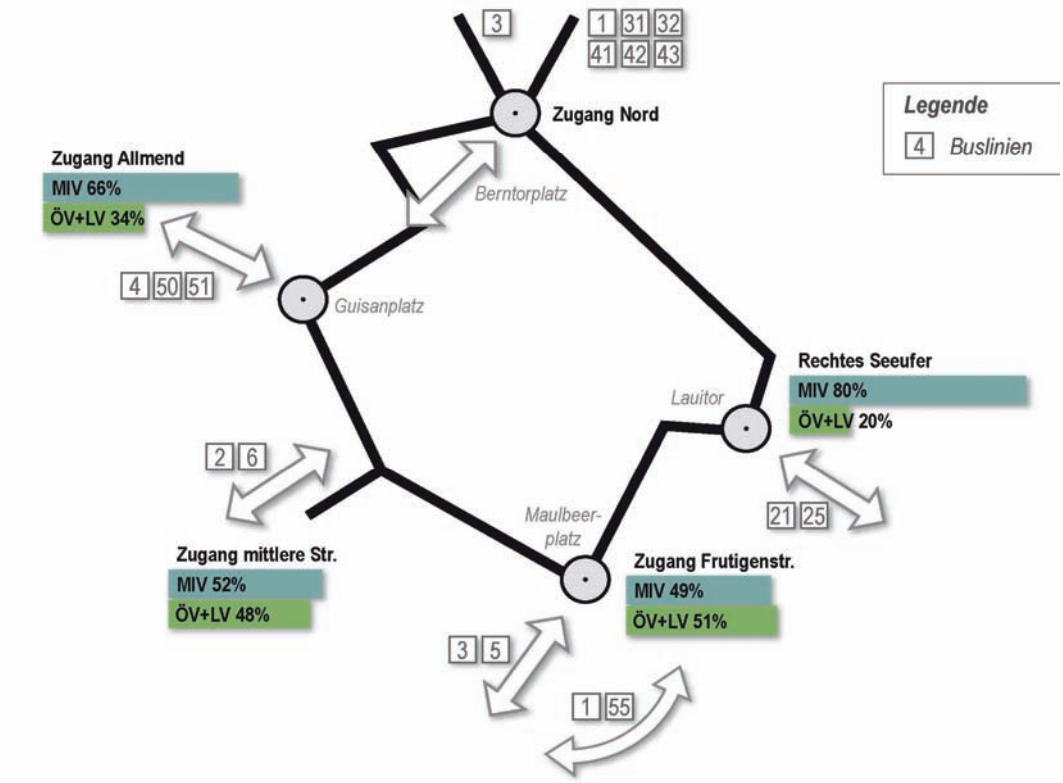


Abbildung
Modal Split 2: Verhältnis MIV zu ÖV+LV der Personenfahrten auf den Innenstadtzugängen

Die Erkenntnisse daraus:

- Sehr starke Dominanz des MIV
- Die südwestliche Einfallsachse Frutigstrasse weist mit der städtischen Dichte, dem guten ÖV-Angebot und der Dosierung für den MIV die beste Modal Split-Verteilung auf
- Auffallend schlechter Modal Split des rechten Seeufers

Erfolgskontrolle ÖV-Ausbau Massnahmenpaket 1

Basierend auf der Gesamtverkehrsstudie September 2002 wurde ein Massnahmenpaket 1 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs definiert und anschliessend eine erste Ausbauetappe auf den Fahrplanwechsel 2005 eingeführt.

In der nachstehenden Abbildung lässt sich ablesen, dass ein verbessertes Fahrplanangebot auch steigende Fahrgäste nach sich zieht. Die aktuellen Zahlen von 2007 zeigen eine anhaltende Tendenz – STI rechnet mit weiteren Zunahmen von +4%.

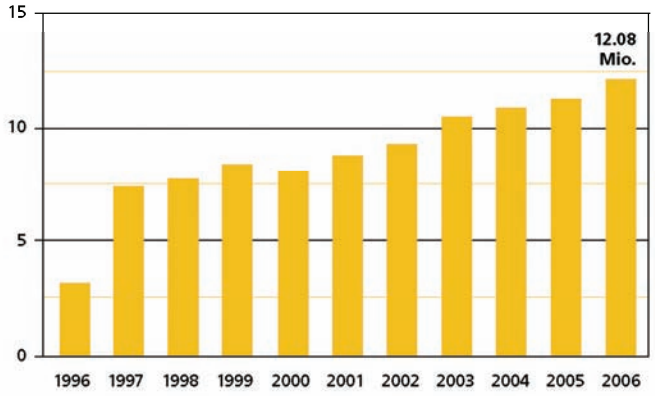


Abbildung Entwicklung der Passagierzahlen (in Mio)

Zusätzliche Erkenntnisse im Ist-Zustand

Auf der östlich der Innenstadt liegenden Nord-Südachse überlagert sich der Durchgangsverkehr von und zum rechten Seeufer mit dem radialen Ziel-/Quellverkehr zur Innenstadt. Diese Achse ist bereits heute stark ausgelastet, es werden vermehrt Schleichwegrouten festgestellt.

3.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage MIV bis 2025

Im Rahmen der Arbeiten zum AP V+S 2005 wurden die vorhandenen Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden im Aggloperimeter erhoben. Diese Erhebung wurde 2007 wiederholt und die laufenden Ortsplanrevisionen (Heimberg und Steffisburg) berücksichtigt.

Die baurechtlich möglichen Entwicklungen wurden in Form von Einwohner- und Arbeitsplatzzonen scharf festgelegt, ein MIV-Verkehrspotenzial ermittelt und auf das bestehende Netz umgelegt. Nicht alle möglichen zusätzliche Zonen erzeugen Neuverkehr, ein wesentlicher Teil sind Verlagerungen des bestehenden Verkehrs (erhöhter Flächenbedarf pro Einwohner). Im Verkehrsmodell werden nur 50% der möglichen Verkehrszunahmen als Neuverkehr berücksichtigt. Die Verkehrszunahme für die Abendspitzenstunde setzt sich wie folgt zusammen:

- Neuverkehr durch Siedlungsentwicklung	+ 4.8%
- Allgemeine Verkehrszunahme innerhalb der Agglomeration	+ 3.6%
- Zunahme auf den Transitachsen	+ 2.6%
Total	+ 11.0%

Mit der um 11% erhöhten MIV-Verkehrsnachfrage für die Abendspitzenstunde wird der Referenzzustand 2025 auf dem heutigen Strassennetz gebildet (Referenzzustand 2025 siehe Anhang 2). Die Verkehrszunahme in der Abendspitze ist auf Grund des stark aus-

gelasteten Netzes tiefer als im DTV. Es wird mit einer sich weiter abflachenden Spitzenstunde gerechnet.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, auf welchen Achsen sich diese Verkehrszunahme einstellt.

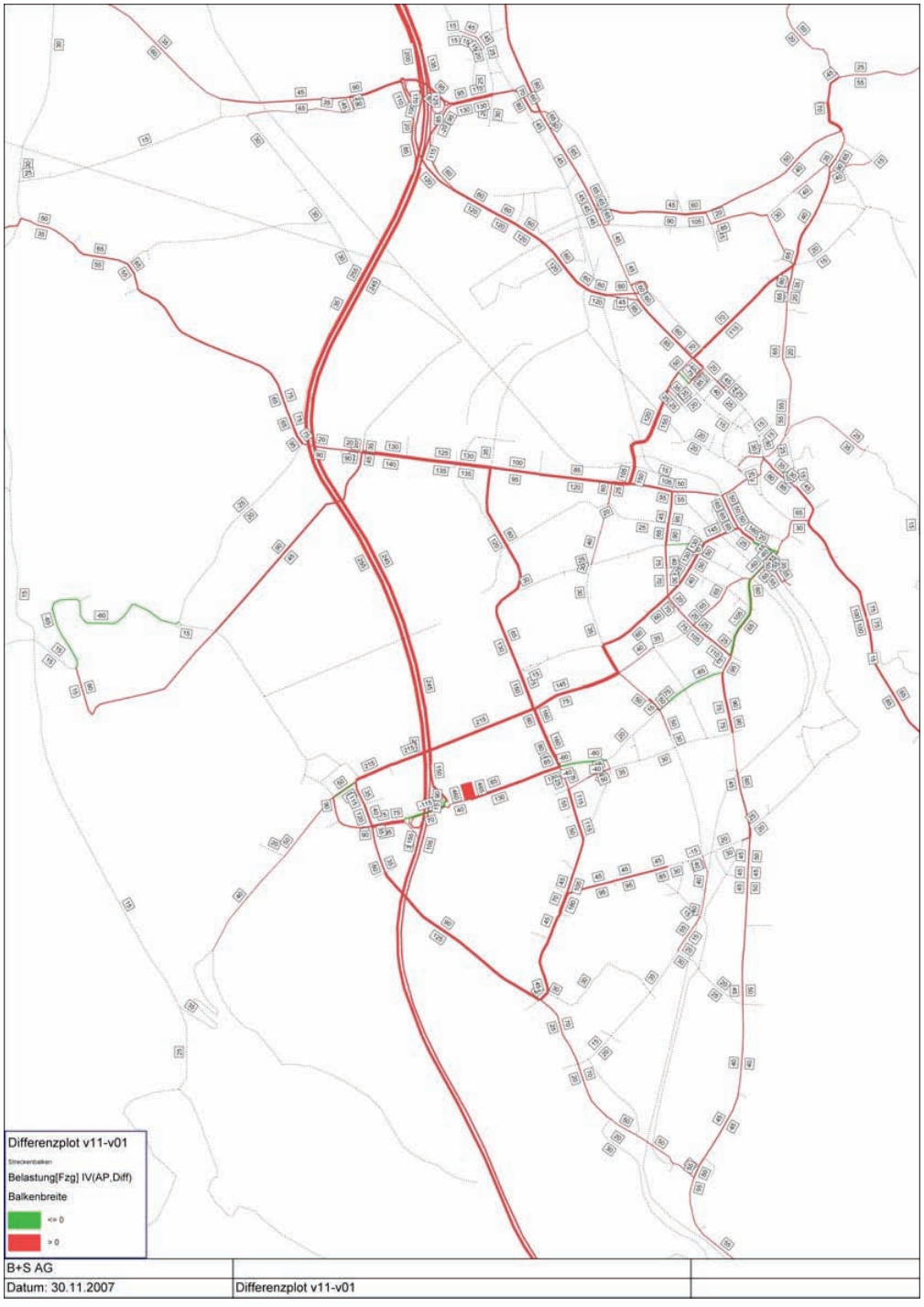


Abbildung
Differenz zwischen Referenzzustand 2025 und Ist-2007-Abenspitzenstunde (B+S AG)

3.3 Schwachstellen und ergänzende Folgerungen

Auf Grund der aktuellen Verkehrsdaten und der besseren und genaueren Prognosen wurden die Schwachstellen aus der Gesamtverkehrsstudie und dem Agglomerationsprogramm noch einmal überprüft.

Insgesamt wurden keine neuen bisher unbekannte Schwachstellen ermittelt, die bekannten haben sich bezüglich der Bedeutung verstärkt.

Im Besonderen gilt dies für die Problematik des rechten Seeufers. Einerseits ist die prognostizierte Entwicklung immer noch bedeutungsvoll und andererseits ist der Modal Split sehr ungünstig. Der MIV-Verkehrsdruck auf dem nördlichen Zugang der Innenstadt von Steffisburg/Heimberg und der südöstliche Zugang ist ungebrochen hoch. Für den nordöstlichen Zugang wird mit dem Bypass Thun Nord eine alternative Achse geschaffen, die es erlaubt Verkehrsströme anders zu lenken. Für den südöstlichen Zugang ist auf Grund der Umsetzungsstrategie gemäss der Gesamtverkehrsstudie erst in einer späteren Phase eine Alternative vorgesehen (Aarequerung Süd MP3).

In einer ersten Phase muss also mit den vorgesehenen Massnahmen eine Nachfragelenkung umgesetzt und der Modal Split auf diesem Zugang verbessert werden.

3.4 Infrastrukturmassnahmen

3.4.1 Einleitung

Im Rahmen der Gesamtverkehrsstudie 2002 und im Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr der Region Thun wurde auf den Grundsätzen

- motorisierter Verkehr zu vermeiden durch raumplanerische und nachfragedämpfende Massnahmen
- Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern durch Attraktivitätssteigerungen beim ÖV und LV
- motorisierter Verkehrsablauf innerhalb des Siedlungsgebietes verträglich zu gestalten

ein Gesamtkonzept erarbeitet, das nach wie vor Gültigkeit hat und nun schrittweise umgesetzt wird. Die konzeptionellen Überlegungen sind in den beiden Grundlagenberichten[2] enthalten und werden nicht weiter ausgeführt.

[2] Gesamtverkehrsstudie 2002 und AP V+S 2005

Im nachfolgenden Kapitel werden die priorisierten Massnahmen der Agglomeration Thun aufgeführt, die gemäss den Vorgaben des Kantons

- im BfS-Agglomerationsperimeter liegen,
- in den Jahren 2011 bis 2015 baureif sind,
- mutmasslich bezüglich Kantons-/ Gemeindeanteil finanziert sein könnten,
- nicht bereits vorher in Angriff genommen wurden oder ausschliesslich vom Bund finanziert werden.

Die Massnahmen werden in drei Massnahmengruppen zum Ausbau der Infrastruktur gegliedert:

- Strasseninfrastrukturausbau und -anpassung
- Infrastrukturen zur Nachfragelenkung und -beeinflussung. Busbevorzugungen
- Infrastrukturausbau LV

Im Weiteren werden die Massnahmen unterteilt in die Realisierungshorizonte:

- Vorleistungen
- 2011 bis 2014
- 2015 -2018
- später

Im Anhang befindet sich eine Übersichtskarte mit allen Massnahmenblättern. Die Nummerierung der Massnahmenblätter entspricht der Systematik des AP V+S 2005.

3.4.2 Strasseninfrastrukturausbauten und Anpassungen

Auf dem heutigen und künftigen HVS-Netz der Agglomeration sollen innerhalb des Siedlungsgebietes die Strasseninfrastrukturen so gestaltet sein, dass der Verkehrsfluss des MIV verstetigt und verlangsamt wird um die Lärm-Luftbelastung sowie die Trennwirkung zu reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit zu verbessern.

Vorleistungen

Folgende Strassenanlagen sind oder werden bis 2011 in diesem Sinne saniert sein:

Massnahmenblatt Nr.		*Zuständig*	*Kosten in Mio.*
Gemeindegebiet Thun			
M/S 1.2	Hofstettenstrasse, 1. Etappe	OIK	4.0
M/S 1.3	Burgstrasse	OIK	2.0
M/S 1.5	Frutigenstrasse / Gwattstrasse	OIK I	2.0
M/S 1.6	Weststrasse / Anschluss Thun Süd / AG	Bund	13.0
M/S 1.7	Bahnhofplatz	Stadt	3.5
Gemeinde Steffisburg			
M/S 1.9	Oberdorf – Kreisel Goldiswilstrasse	OIK I	1.5
		Total	26.0

Realisierungsphase 2011 / 2014

Um- und Ausbau des A6-Zubringers als Bypass Thun Nord zur Entlastung der Innenstadt Thun und zur Sicherstellung der Zufahrt zum rechten Seeufer sowie zur Erschliessung von Entwicklungsgebieten der Agglomeration.

Massnahmenblatt Nr.	*Zuständig*	*Total in Mio.*	*Bund*	*Kanton*	*Gemeinde*
M3 Bypass	OIK I	75.0	37.5	37.5	-

Lenkung des MIV und Verbesserung der Verträglichkeit im bestehenden Stadtnetz

Massnahmenblatt Nr.		*Zuständig*	*Total in Mio.*	*Bund*	*Kanton*	*Gemeinde*
M/S 1.1	Allmendstrasse	Thun	0.5	0.25	0.125	0.125
M/S 1.2	Hofstettenstrasse, 2. Etappe	OIK I	2.5	1.25	1.250	-
M/S 1.4	Jungfrau-/Stockhornstrasse	Thun	1.0	0.50	0.250	0.250
		Total	4.0	2.00	1.625	0.375

Zwingende flankierende Massnahmen im Zusammenhang mit dem Bypass

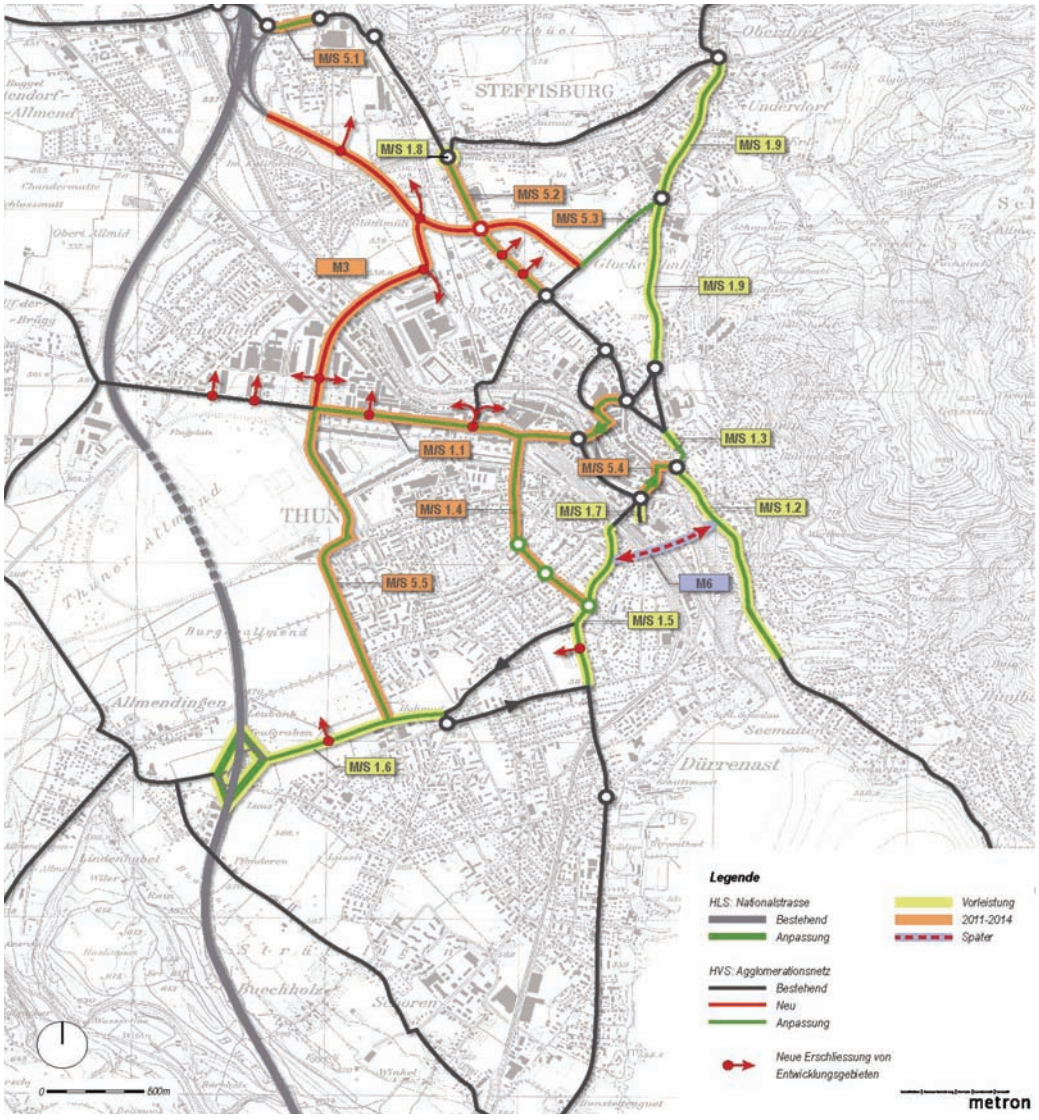
Massnahmenblatt Nr.		*Zuständig*	*Total in Mio.*	*Bund*	*Kanton*	*Gemeinden*
M/S 5.1	Gurnigelstrasse	OIK I	0.7	0.35	0.350	-
M/S 5.2	Bernstrasse	OIK I	1.0	0.50	0.500	-
M/S 5.3	Stockhornstrasse	Steffisburg	1.0	0.50	0.250	0.250
M/S 5.4	Innenstadt Thun	Thun	1.5	0.75	0.375	0.375
M/S 5.5	Burgerallee/Westquartier	Thun	1.5	0.75	0.375	0.375
		Total	5.7	2.85	1.850	1.000

Anpassungen zur Verbesserung der Verträglichkeit im übrigen Gebiet der Agglomeration

Massnahmenblatt Nr.		*Zuständig*	*Total in Mio.*	*Bund*	*Kanton*	*Gemeinde*
M/S 1.10 + 11	Spiez: Oberland und Lötschbergstrasse	OIK I	1.5	0.75	0.75	-
M/S 1.12	Umgestaltung Ortsdurchfahrt / Seftigen	OIK II	0.5	0.25	0.25	-
		Total	2.0	1.00	1.00	-

Realisierung später

M6: Aarequerung Thun Süd



Karte 5
Massnahmen an der Strasseninfrastruktur

3.4.3 Infrastrukturen zur Nachfragelenkung

Bezüglich der Erschliessung der Innenstadt ist eine einseitige Ausbaustrategie der Infrastrukturen aus räumlichen, städtebaulichen und wirtschaftlichen Gründen nicht möglich und zweckmässig. Nur mit einer Beeinflussung der MIV-Verkehrsnachfrage zu Gunsten des ÖV und des LV kann eine ausreichende Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse ermöglicht werden.

Im Sinne der Gesamtverkehrsstudie sind diese Massnahmen notwendig und somit zusammen mit den Netzanpassungen prioritäre Massnahmen.

Realisierungsphase 2011 / 2014

Verkehrsmanagementmassnahmen, die zusammen mit dem Bypass und den flankierenden Massnahmen umgesetzt werden, mit dem Ziel der Busbevorzugung und der Sicherstellung der wesensgerechten Verkehrsabwicklung des ÖV auf den Hauptachsen und in der Innenstadt.

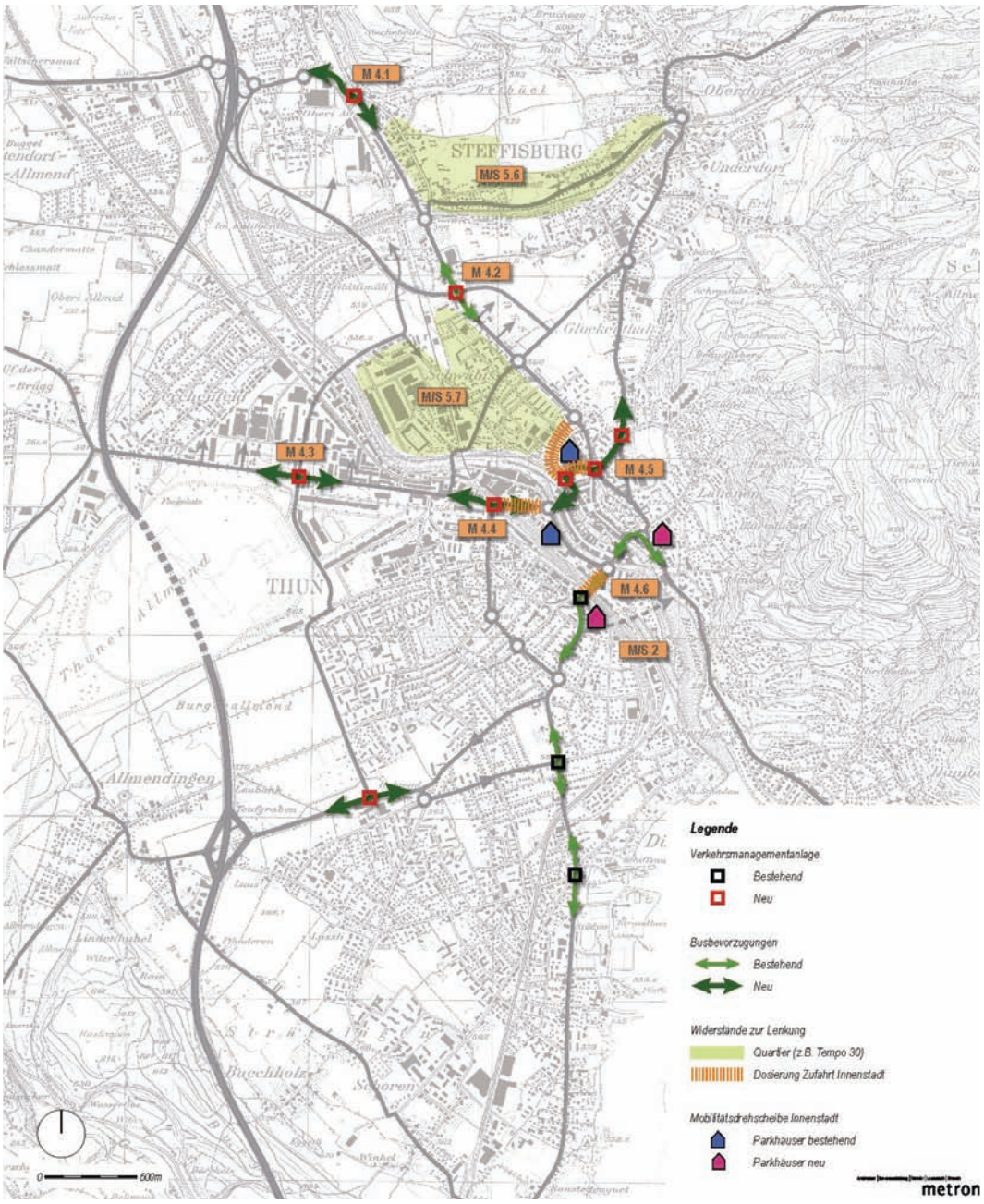
Massnahmenblatt Nr.		*Zuständig*	*Total in Mio.*	*Bund*	*Kanton*	*Gemeinde*
M 4.1	Busbevorzugung Gander- bis Carrfour-Kreisel	OIK I	0.5	0.250	0.250	-
M 4.2	Busbevorzugung Bernstrasse	OIK I	0.5	0.250	0.250	-
M 4.3	Busbevorzugung Allmendstrasse	OIK I	0.5	0.250	0.250	-
M 4.4	Busbevorzugung Allmendstrasse und Dosierung Innenstadt	Thun	1.0	0.500	0.250	0.250
M 4.5	Busbevorzugung und Dosierung Innenstadt Graben	Thun	1.5	0.750	0.375	0.375
M 4.6	Ausbau Unterführung Frutigenstrasse zur Realisierung einer Busspur	OIK I Stadt	2.0	1.000	1.000	-
		Total	6.0	3.00	2.375	0.625

Fahrbeschränkungen als flankierende Massnahmen zur Lenkung der MIV-Verkehrsströme auf die neue Achse zur Entlastung von dichter besiedelten Quartieren.

Massnahmenblatt Nr.		*Zuständig*	*Total in Mio.*	*Bund*	*Kanton*	*Gemeinde*
M/S 5.6	Lokale Umgestaltung Zulgstrasse und ev. Tempo 30 Regime	OIK I	0.2	0.10	0.100	-
M/S 5.7	Lokale Umgestaltung Schwäbis- und Mittelstrasse ev. Tempo 30 Regime	Steffisburg	0.3	0.15	0.075	0.075
		Total	0.5	0.25	0.175	0.075

Lenkung des MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt, die neu oder umgebaut werden sollen als intermodale Schnittstelle (Auto, ÖV, LV)

Massnahmenblatt Nr.		*Zuständig*	*Kosten in Mio.*	*Bund*	*Kanton*	*Gemeinde*
M/S2	Parkleitsystem	Thun	2.0	1.0	1.0	-
		Total	2.0	1.0	1.0	-



Karte 6
Nachfragelenkung und –beeinflussung

3.4.4 Infrastrukturausbau LV-Netz und kombinierte Mobilität

Das Büro RundumMobil hat im Auftrag der Stadt Thun die Massnahmen im Bereich Netzanpassungen und -ergänzungen für den LV untersucht. Die nachfolgende Auflistung der Massnahmen und die Einteilung in Realisierungsphasen ist diesem Bericht entnommen.

Realisierungsphase für den Ausbau LV-Netz 2011 / 2014

Massnahmenblatt Nr.		*Zuständig*	*Total in Mio.*	*Bund*	*Kanton*	*Gemeinde*
Stadt Thun						
LV 1.1	Aarequerung Scherzligen - Schachen	Thun	2.0	1.00	1.000	-
LV 1.3	Verbindung Bahnhof – Selve – Schwabis	Thun	4.2	2.10	1.050	1.050
LV 1.4	Verbindung Schachen – Lachen	Thun	2.3	1.15	0.575	0.575
LV 1.6	Öffnung Uttigenstrasse Verbindung Lerchenfeld	Thun	0.1	0.05	0.025	0.025
LV 1.8	Ausbau Unterführung Frutigenstrasse	Thun	2.0	1.00	0.500	0.500
LV 9.2	Ausbau Unterführung Regiestrasse	Thun	1.4	0.70	0.350	0.350
Region Thun						
LV 1.2	Autobahnquerung Uetendorf-Heimberg- Steffisburg	OIK I	1.0	0.50	0.500	-
LV 1.5	Uferweg Hünibach	Hilterfingen	0.8	0.40	0.200	0.200
		Total	13.8	6.90	4.200	2.700

Realisierungsphase für den LV 2015 / 2018

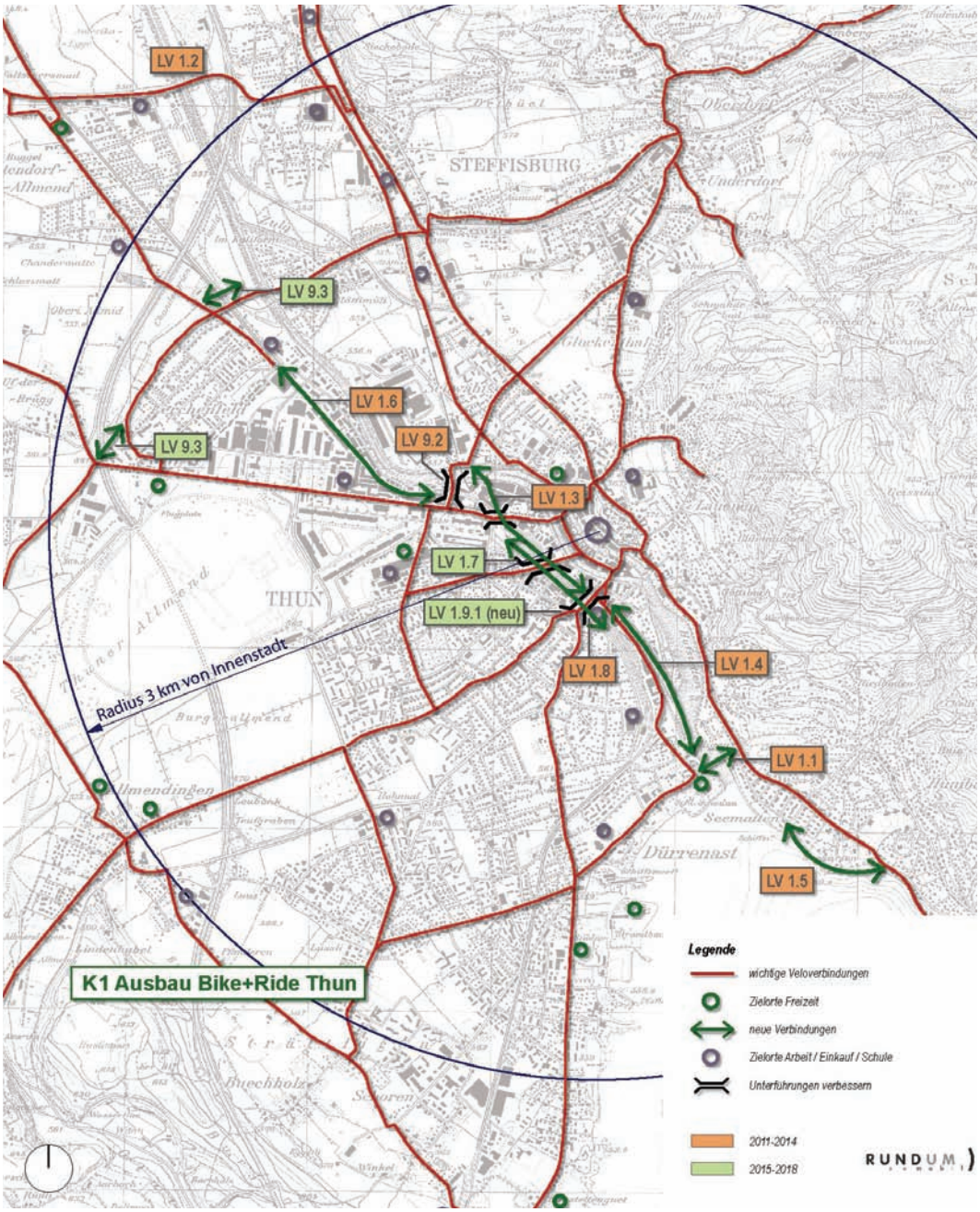
Massnahmenblatt Nr.		*Zuständig*	*Kosten in Mio.*
LV 1.7	Ausbau Unterführung Mittlere Strasse	Thun	2.30
LV 9.1	Verbindung BH SBB – Güterbahnhof	Thun	1.60
LV 9.3	Verbindung Steffisburg – Thun - Uetendorf	Thun	2.75
		Total	6.65

Die Zielsetzung „Attraktivierung der Anlagen des kombinierten Verkehrs an den Schnittstellen des Individualverkehrs zum öffentlichen Verkehr“ gilt auch für alle Agglomerationsgemeinden. Insbesondere für die Gemeinden Steffisburg, Spiez, Heimberg, Uetendorf, Uttigen und Seftigen. Für die Bahnhöfe in den Gemeinden Spiez, Uttigen und ev. Uetendorf und Heimberg ist eine Velostation zu prüfen.

Es sind auf mehreren Ebenen (SBB, Kanton, Bund) Bestrebungen im Gang, Anlagen für Veloparkierung zu fördern. Kombinierte Anlagen mit Velostationsfunktion kommen ab einem Gesamtbestand von 100 Velos in Frage.

Realisierungsphase 2011/2014

Massnahmenblatt Nr.		*Zuständig*	*Total in Mio.*	*Bund*	*Kanton*	*Gemeinde*
K1	Ausbau B+R in der ganzen Region	Gemeinden	5.0	2.5	1.25	1.25



Karte 7
LV-Ausbau und kombinierte Mobilität

3.5 Betriebliche Massnahmen

3.5.1 ÖV-Ausbau – betriebliche Ausbauabsichten

Die Ausbauabsichten beim ÖV gehen hauptsächlich davon aus, mittels Ausbau und Verdichtung des Angebots eine Verbesserung der Erschliessungsqualität zu erreichen.

Die entsprechenden Massnahmen sind daher im Kapitel 2.2.1 Verbesserte Siedlungserschliessung mit ÖV dokumentiert (Karte 3).

3.5.2 Nachfragebeeinflussung

Den Massnahmen, die einen Beitrag zur Beeinflussung der Nachfrage leisten, kommt eine grosse Bedeutung zu. Ohne Verhaltensänderungen bei der Verkehrsmittelwahl, primär bezogen zum Agglozentrum, gelingt es nicht mit den bisher vorgesehenen Massnahmen die Verkehrsnachfrage zu verarbeiten.

Mobilitätsmanagement

Im Bereich der Nachfragebeeinflussung hat die Stadt Thun in der Agglomeration eine Vorbildfunktion und hat verschiedene Produkte entwickelt (siehe auch Controllingbericht zum Aggloprogramm).

Die Massnahmen sind verstärkt umzusetzen und auf die Region auszuweiten. Das Massnahmenblatt N1 aus dem AP V+S 2005 wird daher wie folgt ergänzt:

- Bildung eines Mobilitätszentrums. Umsetzungskonzept mit den beteiligten Partnern (Stadt Thun, STI, SBB, BLS, Schifffahrt und TTO).

- Schaffen von Mobilitätsdrehscheiben an wichtigen Standorten als intermodale Schnittstelle zwischen MIV, ÖV und LV (z.B. bei heutigen Parkierungsanlagen oder in Quartierzentren).

- Produkte des Mobilitätsmanagements weiterentwickeln und mittels Marketing/Kommunikation und Information besser in der Öffentlichkeit verankern. Diese Aufgabe ist nicht mehr allein durch die Stadt Thun zu betreuen sondern regional zu verankern.

4 Auswirkungen des AP V+S

Mit dem neuen Verkehrsmodell für den MIV werden im Rahmen der Projektierungsarbeiten zum Bypass Thun Nord und den flankierenden Massnahmen zusätzliche Wirkungsanalysen für den MIV durchgeführt. Der gegenwärtige Arbeitsstand lässt noch keine bereinigten Resultate zu, sie werden ca. Ende Frühjahr 2008 vorliegen.

Als Vorinformation werden im Anhang 2 erste Resultate der verkehrlichen Auswirkungen des Bypass Nord und der flankierenden Massnahmen in Form von Differenzplots der Abendspitze beigelegt.

In einem separaten Controllingbericht des Aggloprogrammes vom Mai 2007 ist ersichtlich, dass die mit der Gesamtverkehrsstudie 2002 und dem Aggloprogramm 2005 eingeschlagene Massnahmenstrategie auf gutem Weg ist.

- Im Teilbereich Siedlung werden die Vorgaben aus dem AP V+S, die eine Konzentration der Siedlungsentwicklung auf vom ÖV gut erschlossene Gebiete vorschreibt, bereits weitgehend umgesetzt.

- Im Teilbereich Verkehr erfolgten erste Ausbauschritte beim Busangebot, ein weiterer Schritt erfolgt mit dem Fahrplanwechsel 07/08. Die weiteren Ausbauschritte sind im Kapitel 2.2 aufgezeigt. Die erforderlichen Massnahmen für den Langsamverkehr und die kombinierte Mobilität wurde konkretisiert (siehe separater Bericht Rundum). Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit auf dem HVS-Netz wurden und werden weiter umgesetzt. Die Projektierung für den Ausbau des Verkehrsnetzes ist im Gang.

Die Aussagen bezüglich Wirkungsanalyse gemäss AP V+S 05, Kapitel 9 gelten weiterhin. Im Vergleich zu einer Entwicklung ohne Massnahmen (Referenz 2025) lassen sich die Wirkungen wie folgt zusammenfassen:

WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert

- Ausbau ÖV laufend mit erhöhtem Angebot, dichterem Takt, verbesserten Umsteigemöglichkeiten.
- Ausbau des Strassennetzes mit erwarteten Reduktionen der Stautendenzen auf der Bernstrasse, verbesserte Erschliessung von Entwicklungsgebieten (ESP Thun/Steffisburg, Station Steffisburg, Innenstadt Thun, Thun Süd).
- Der Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität erhalten durch die geplanten Ausbaumassnahmen die Grundlage um ihr Potenzial besser auszuschöpfen.

WK2: Siedlungsentwicklung nach innen erhöht

- Die Konzentration der Siedlungsentwicklung auf gut erschlossene ÖV Gebiete ist im Gange, das ÖV Ausbaukonzept zur Sicherstellung ist dargelegt.
- Mit der verbesserten MIV und ÖV Erschliessung des ESP Thun/Steffisburg wird eine heute noch nicht optimal genutzte Industrie- und Militärbrache erschlossen und damit die Grundlage zu einer Siedlungsentwicklung gelegt.
- Die vorgesehenen flankierenden Massnahmen und der Bypass in Thun Nord liefern die Grundlage um die Innenstadt vom MIV zu entlasten und ermöglichen ein erhöhtes Potenzial für die Aufwertung der öffentlichen Aussenräume in der Innenstadt.

- Gleichzeitig mit der Realisierung des Bypass ist vorgesehen, die wichtigen Grünräume innerhalb der Agglomeration – Glockenthal und Glättimühli – als Naherholungsgebiete zu sichern (siehe auch Karte 4: Siedlungsstrukturelle Gliederung).

WK3: Verkehrssicherheit erhöht

- Der Bypass Thun Nord und die flankierenden Massnahmen verlagern einen Teil der MIV Ströme aus dichteren Quartieren und Siedlungsgebieten in Gebiete mit geringerer Dichte. Dadurch kann mit tieferen Unfallraten gerechnet werden.
- Die erfolgten und weiter geplanten Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit auf dem HVS Netz werden auf Grund der Erfahrungen aus dem Berner Modell zu geringeren Unfallzahlen und weniger schweren Unfällen führen.

WK4: Umwelt

- Die sich abzeichnende Entlastung der Innenstadt und der Wohngebiete in Schwäbis führt in diesen Gebieten zu einer verbesserten Bilanz bezüglich Luft und Lärm.
- Aus den Anstrengungen zur Verbesserung des Modal Split folgt ein geringerer Ausstoss an CO2.

Anhang 1

- Massnahmenblätter

AP Thun MP 1	Stärkung des Langsamverkehrs	LV 1.1

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr
Umsetzung kantonaler Velorichtplan
Beseitigung der Netzwiderstände in der gesamten Agglomeration

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun,
Oberingenieurkreis I, Region Thun Innerport

Federführung:
Stadt Thun

Massnahme
Fussgänger- u. Radfahrerquerung Aare bei Scherzligen/Schadau

Heute besteht ein Fährenbetrieb. Ungenügend betreut und benutzt. Eine Motion betreffend benutzerfreundlichen und bedürfnisgerechten Betrieb wurde eingereicht und wird zur Zeit bearbeitet.
Projektidee von ACD Engineering, Steffisburg und Frutiger AG. Thun von 1996, einer Mobilen Brücke (Mobri) zwischen Schadau und Hofstettenquai. Eine Art Horizontallift über die Aare für Fussgänger und Velos.
Die Verbindung liegt im national wichtigen Laichgebiet der Aeschen. Im Rahmen der Projektabklärung zum Hochwasserschutz (Aareausbaggerung) wurden ausführliche Studien (Eawag, Aquatica GmbH) in Auftrag gegeben.

Vorgehen:
Projekt (Mobri) zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen, bis 2009.

Kosten: Fr. 2'000'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**2'000'000Fr.**	**%**	**- Fr.**
Anteil Bund	**50** %	1'000'000Fr.	%	**-** Fr.
Anteil Kanton	**50** %	1'000'000Fr.	%	**-** Fr.
Anteil Gemeinde	**-** %	Fr.	%	**-** Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierungsnachweis:

☒ Machbarkeit im laufenden Budget (PLA+TBA) für die Jahre 2008 bis 2010 vorgesehen

☐ Realisierung

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne

☒ Vorgabe für regionalen Richtplan

☒ Im kantonalen Richtplan

☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm

☐ Antrag für den kantonalen Richtplan

Zeithorizont:

☒ Sofort Projektierung

☒ Realisierung 2011 – 2014

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun
Kantonaler Velorichtplan
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003
Standortstudie von Lohner und Marbach, Thun von 1996
Fischereiliche Gutachten Projekt Hochwasserschutz in Thun von 2002 bis 2005, Eawag und Aquatica GmbH, Oberwichtrach

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des Langsamverkehrs	LV 1.3

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr
Umsetzung kantonaler Velorichtplan
Beseitigung der Netzwiderstände in der gesamten Agglomeration

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun,
Oberingenieurkreis I, Region Thun Innertport

Federführung:
Stadt Thun

Massnahme
Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis

Ab Bahnhof SBB entlang der Geleise bis zum Selveareal.

- Führung ab Bahnhof auf bestehenden Wegen
- Neue LV-Brücke (L=20m) über Mittlere Strasse mit Anpassungen (750'000.-)
- Neue Teilstrecke L=360m) zwischen Mittlere Unterführung bis Unterführung Allmendstrasse (1'500'000.-)
- Neue LV-Brücke (L=25m) über Mittlere Strasse mit Anpassungen (250'000.-)
- Neue Teilstrecke L=330m) Allmendweg bis Schwäbis und neue LV-Brücke (L=100) über die Aare (1'600'000.-), Vorprojekt Aarebrücke vorhanden und in der ÜO Selve ist der Anschlussbereich für eine Wegverbindung ausgeschieden.

Vorgehen:
Machbarkeitsstudie zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen.

Kosten: Fr. 4'200'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**4'200'000Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50** %	2'100'000Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	**25** %	1'050'000Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	**25** %	1'050'000Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierungsnachweis:

☒ Konzept in Begleitmassnahmen Bypass Nord vorhanden Finanzplan 2008 bis 2011 enthalten.

☐ Realisierung

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☒ Im kantonalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan

Zeithorizont:

☒ Projektierung 2009 – 2010
☒ Realisierung 2011 – 2014

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun
Kantonaler Velorichtplan
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des Langsamverkehrs	LV 1.4

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr
Umsetzung kantonaler Velorichtplan
Beseitigung der Netzwiderstände in der gesamten Agglomeration

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun,
Oberingenieurkreis I, Region Thun Innertport

Federführung:
Stadt Thun

Massnahme
Wegverbindung Bahnhof – Lachen

Bestehendes Projekt wird in 2 Abschnitten (1. Teil Bahnhof- Schadau und 2. Teil Schadau-Lachen) behandelt.

Vorgehen:
Bestehendes Projekt anpassen (2007) und Realisierung ab 2008 vorbereiten

Kosten: Fr. 2'300'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**2'300000 Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50** %	1'150'000Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	**25** %	575'000Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	**25** %	575'000Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Kostenangabe von bestehenden Projekten der Stadt Thun.
Projekt ist baureif

Finanzierungsnachweis:

☒ Realisierung Bahnhof-Kohlenweiher im Finanzplan 2008 bis 2009 und Kohlenweiher – Schadau im Finanzplan 2010 enthalten

☐ Realisierung

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☒ Im kantonalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Realisierung 1.Teil 2008 – 2010
☒ Realisierung 2.Teil 2011 – 2014

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun
Kantonaler Velorichtplan
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des Langsamverkehrs	LV 1.6

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr
Richtplan Entwicklungskonzept Thun Nord
Beseitigung der Netzwiderstände in der gesamten Agglomeration

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun,
Oberingenieurkreis I, Region Thun Innertport, RUAG, VBS

Federführung:
Stadt Thun

Massnahme
Wegverbindung Lerchenfeld – Selve (Uttigenstrasse)

Öffnung Uttigenstrasse zum Franzosenweg mit notwendigen Anpassungen.

Vorgehen:
Klärung des Trasses im Rahmen ESP Thun-Nord-Steffisburg. Planerische Umsetzung bis 2008.

Kosten: Fr. 100'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**100'000Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50** %	50'000Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	**25** %	25'000Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	**25** %	25'000Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierungsnachweis:

☒ Konzeptausarbeitung gemäss Richtplan ESP Thun-Nord-Steffisburg

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan

Zeithorizont:

☒ Sofort Projektierung
☒ 2011 – 2014 Realisierung

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des Langsamverkehrs	LV 1.7

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr
Umsetzung kantonaler Velorichtplan, Umsetzung von Richtplan Gebietsentwicklung Bahnhof West
Beseitigung der Netzwiderstände in der gesamten Agglomeration

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun,
Oberingenieurkreis I, Region Thun Innertport

Federführung:
Stadt Thun

Massnahme
Ausbau Unterführungen Mittlere Strasse

Neuer Durchstich für LV mit einer L= 75m (Fr. 1'900'000.-)
Anpassungen bei bestehender Strassenunterführung (Fr. 400'000.-)

Vorgehen:
- Ende 2007 führen die SBB und die Stadt Thun Koordinationsgespräche bezüglich Sanierung durch.
- Anschl. Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen

Kosten: Fr. 2'300'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**2'300'000Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50** %	1'150'000Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	**25** %	57'500Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	**25** %	57'500Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierungsnachweis:

☒ Machbarkeit in Begleitmassnahmen By-pass Nord, Finanzplan 2008 bis 2011, enthalten.

☐ Realisierung

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☒ Im kantonalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan

Zeithorizont:

☒ Projektierung 2011 – 2014
☒ Realisierung 2015 – 2018

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun
Kantonaler Velorichtplan
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des Langsamverkehrs	LV 1.8

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr
Umsetzung kantonaler Velorichtplan
Beseitigung der Netzwiderstände in der gesamten Agglomeration

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun,
Oberingenieurkreis I, Region Thun Innertport

Federführung:
Stadt Thun

Massnahme
Ausbau Unterführungen Frutigenstrasse

Verlängerung Durchstich für LV mit einer L= 20m und 10m (Fr. 1'500'000.-)
Anpassungen bei bestehender Strassenunterführung (Fr. 200'000.-)
Anpassung bestehende Portale und Veloparkierung (Fr. 300'000.-)

Vorgehen:
- Ende 2007 führen die SBB und die Stadt Thun Koordinationsgespräche bezüglich Sanierung durch.
- Anschl. Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen

Kosten: Fr. 2'000'000.-

	Infrastruktur			
Total	**%**	**2'000'000Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50** %	1'000'000Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	**25** %	50'000Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	**25** %	50'000Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierungsnachweis:

☒ Machbarkeit in Begleitmassnahmen By-pass Nord, Finanzplan 2008 bis 2011, enthalten.

☐ Realisierung

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne

☒ Vorgabe für regionalen Richtplan

☒ Im kantonalen Richtplan

☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogram

☐ Antrag für den kantonalen Richtplan

Zeithorizont:

☒ Machbarkeit sofort,
Projektierung 2009 – 2010

☒ Realisierung 2011 – 2014

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun
Kantonaler Velorichtplan
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des Langsamverkehrs	LV 1 9.1

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr
Richtplan Gebietsentwicklung Bahnhof West
Beseitigung der Netzwiderstände in der gesamten Agglomeration

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun,
Oberingenieurkreis I

Federführung:
Stadt Thun

Massnahmen:
Örtliche Verbesserungen auf best. Netz:
LV-Verbindung Kasernenestrasse Mönchstrasse südlich Bahnhof SBB bis Güterbahnhof.

Machbarkeitsstudie mit Kostenschätzung von Emch+Berger Bern von Juli 2006
Folgende Teile mit einer Breite von 3.00m ausbauen.

- Beginn auf bestehender Kasernenstrasse
- Neue Teilstrecke (ca. 150m) zwischen Kasernenstrasse bis Bleicheweg mit neuer Brücke (25m) über Mittlere Strasse
- Führung auf bestehendem Bleicheweg
- Neue Teilstrecke (ca. 220m) zwischen Eichmattweg und Mönchstrasse mit neuer Brücke (30m) über Frutigenstrasse

Vorgehen:
Projekt zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen.

Kosten: 1'600'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**1'600'000Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierungsnachweis:
☒ Machbarkeit 2006 erstellt
☐ Realisierung

Bedeutung / Stellenwert:
☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan

Zeithorizont:
☒ Projektierung 2011 - 2014
☒ Realisierung 2015 - 2018

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Zu LV-Projekten Unterführung Frutigenstrasse, Unterführung mittlere Strasse und Veloparkierung SBB Bahnhof

Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun
Kantonaler Velorichtplan
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003
Machbarkeitstudie Emch+Berger, Bern , Juli 2006

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des Langsamverkehrs	LV1 9.2

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr
Umsetzung kantonaler Velorichtplan
Beseitigung der Netzwiderstände in der gesamten Agglomeration

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun
Region Thun Innertport

Federführung:
Stadt Thun

Massnahme
Örtliche Verbesserungen auf best. Netz:
Ausbau Unterführung Regiestrasse

Neuer Durchstich für LV mit einer L= 25m (Fr. 1'000'000.-)
Anpassungen bei bestehender Strassenunterführung Anschlüsse Gehweg (Fr. 400'000.-)

Vorgehen:
- Machbarkeitsstudie zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen.

Kosten: Fr. 1'400'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**1'400'000Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50** %	700'000Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	**25** %	350'000Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	**25** %	350'000Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierungsnachweis:

☒ Konzept in Begleitmassnahmen Bypass Nord, Finanzplan 2008 bis 2011, enthalten.

☐ Realisierung

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☒ Im kantonalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort Machbarkeit
☒ 2007 – 2010 Projektierung
☒ 2011 – 2014 Realisierung

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun
Kantonaler Velorichtplan
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des Langsamverkehrs	LV 1. 9.3

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr
Umsetzung kantonaler Velorichtplan
Beseitigung der Netzwiderstände in der gesamten Agglomeration

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg, und Uetendorf
Oberingenieurkreis I, Region Thun Innertport

Federführung:
Stadt Thun

Massnahme
Örtliche Verbesserungen auf best. Netz:
LV-Verbindung Steffisburg-Thun–Uetendorf

Sanierung SBB Durchlass Lerchenfeld (Franzosenweg) auf 3.00 Breite. Projekt aus Sept. 1985 vorhanden.
Kostenschätzung von Projekt 1985 (750'000 inkl. Honorare 60’000 und Werkleitungen 60'000.-)

Lücke schliessen bei Waldeck zwischen Langestrasse und Allmendstrasse (L=100m B=3.50m) Fr.200’000
oder ab Forstrasse bis Allmendstrasse (L=450m B=3.50m) Fr. 1.0Mio
Sonstige Führung auf bestehenden Strassen

Vorgehen:
- Machbarkeitsstudie zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen.

Kosten: Fr. 2'750'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**2'750'000.-Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierungsnachweis:

☒ Machbarkeit in Begleitmassnahmen By-pass Nord, Finanzplan 2008 bis 2011, enthalten.

☐ Realisierung

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☒ Im kantonalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ -Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort Machbarkeit
☒ Realisierung 2015- 2018

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun
Kantonaler Velorichtplan
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des Langsamverkehrs	LV 1. 9.4

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr
Beseitigung der Netzwiderstände in der gesamten Agglomeration

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg, und Uetendorf
Oberingenieurkreis I, Region Thun Innertport

Federführung:
Stadt Thun

Massnahme
Örtliche Verbesserungen auf best. Netz:
Neue Fusswegverbindung Mönchstrasse-Seestrasse

Zwischen der neuen SBB-Unterführung Mönchstrasse und der Seestrasse wird, entlang der Geleise, ein neuer Fussweg erstellt. Umsetzungsprojekt vorhanden.

Kosten: Fr. 170'000.-

	Infrastruktur			
Total	**%**	**170'000Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50** %	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	**25** %	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	**25** %	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierungsnachweis:

X Umsetzung im Finanzplan für 2007 bis 2010 vorgesehen.

☐ Realisierung

Bedeutung / Stellenwert:

X Im kommunalen Richtplan

☐ Antrag für den regionalen Richtplan

☐ Antrag für den kantonalen Richtplan

Zeithorizont:

X Realisierung 2007- 2010

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun

Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des Langsamverkehrs	LV 1. 12

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun
Region Thun-Innertport

Federführung:
Stadt Thun

Massnahme
Signalisation/Information/Datenerfassung

Die Stadt Thun hat ein bestehendes Fussgängerleitsystem in der Innenstadt und ein Konzept für die Velosignalisation. Die Anpassungen und Ergänzungen werden laufend bei Projekten vorgenommen.
Für die Velosignalisation sollte eine regionale Lösung vorgenommen werden.
Bei einer Kordonzählung 2007 wurden zum ersten Mal an verschiedenen Orten Velomessungen durchgeführt. In Zukunft wird der Langsamverkehr periodisch gemessen.

Vorgehen:
Regionale Ausweitung anstreben.

Kosten: Fr. 240'000.-

Total	**%**	**240'000.-Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50** %	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	**25** %	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	**25** %	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Es werden ca. 20'000.- jährlich für diese Arbeiten aufgewendet. Nur auf dem Thuner Stadtgebiet.

Finanzierungsnachweis:

X jährliche Kosten in Budget TBA/PLA integriert

Bedeutung / Stellenwert:

X Im kommunale Richtplan

X Vorgabe für regionalen Richtplan

☐ Antrag für den kantonalen Richtplan

Zeithorizont:

X Kontinuierliche Planung und Umsetzung

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Kombinierter Verkehr	K 1

Zielsetzung:
Verbessern der Erreichbarkeit des Stadtkerns von Thun für den Langsamverkehr.
Verbessern Transportkette Velo-Bahn

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun
Region Thun Innertport, Parkhaus AG, SBB

Federführung:
Stadt Thun/ Region Thun Innertport

Massnahme
Ausbau Bike+Ride Bahnhof und Innenstadt

Erweiterung Velostation Südseite Bahnhof SBB, Neubau Nordseite Bahnhof SBB,
Ergänzungen auf Thuner Stadtgebiet
Weitere wichtige regionale Anlagen mit Velostationsfunktion Spiez, Uetendorf, Uttigen, Heimberg und ev. Steffisburg sind zusätzlich 1. 7 Mio. einzurechnen

Vorgehen:
- Umsetzungskonzept erarbeiten
- Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen

Kosten: Fr. 5'000'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**5'000'000Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50** %	2'500'000Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	**25** %	1'250'000Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	**25** %	1'250'000Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierungsnachweis:

☒ Konzept (Stadtbereich) bis 2008 über Budget PLA/TBA

☐ Realisierung

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Im kommunale Richtpläne

☒ Vorgabe für regionalen Richtplan

☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm

☐ Antrag für den kantonalen Richtplan

Zeithorizont:

☒ Sofort Projektierung

2007 – 2010 Realisierung

2011 – 2014 Realisierung

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Langsamverkehrskonzept der Stadt Thun
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Lenkung des MIV und Verbesserung der Verträglichkeit auf dem bestehenden Netz	M/S1

Zielsetzung:
Durch gestalterische und bauliche Massnahmen soll der Verkehrsfluss des MIV verstetigt und verlangsamt werden, um die Lärm-Luftbelastung sowie die Trennwirkung der Strasse innerhalb der Ortschaft zu reduzieren und gleichzeitig die Sicherheit zu verbessern.
Lenkung des MIV zur Entlastung Innenstadt von Thun und der Ortszentren

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Gemeinden Steffisburg, Spiez, Heimberg
Seftigen, Oberingenieurkreise I und II, Region TIP

Federführung:
siehe unten

Massnahmen:

	Federführung der Einzelprojekte:
Stadt Thun:	
- M/S1.1 Umgestaltung Allmendstrasse	Stadt Thun
- M/S1.2 Umgestaltung Hofstettenstrasse	Oberingenieurkreis I
- M/S1.4 Umgestaltung Jungfraustrasse – Stockhornstrasse	Stadt Thun
Gemeinde Spiez:	
- M/S1.10 + 11 Umgestaltung Oberlandstrasse und Lötschbergstrasse	Oberingenieurkreis I
Gemeinde Seftigen	
- M/S1.12Umgestaltung Ortsdurchfahrt Seftigen	Oberingenieurkreis II

Vorgehen:
Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen
Umsetzung der vorhandenen Projekte

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Fr. 6'000'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**6'000'000Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	*%	3'000'000Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	*%	2'625'000Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	*%	375'000Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

* Aufteilung siehe Bericht

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☐ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☐ Vorgabe für regionalen Richtplan
☒ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm: z.T. bereits erfolgt
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort
☒ 2007 – 2010 Projektierung
☒ 2011 – 2014 Realisierung
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Kantonales Strassenbauprogramm
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Lenkung MIV in die Parkierungsanlagen der Innenstadt	M/S 2

Zielsetzung:
Lenkung des MIV von den Einfallsachsen direkt in die Parkierungsanlagen möglichst ohne Querung der Innenstadtbrücken.
Abbau der Dominanz des MIV in der Innenstadt

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Oberingenieurkreis I, Region TIP

Federführung:
Stadt Thun

Massnahmen:
- Parkleitsystem
- Schrittweises Aufheben der oberirdischen PP in der Innenstadt im Zusammenhang mit neuen Parkhäusern

Vorgehen:
Start Projektierung Parkleitsystem

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Fr. 2'000'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	? %	**?** Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	? %	**?** Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	? %	**?** Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort
☐ 2007 – 2010
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Keine Beitragsberechtigung durch Bund

Grundlagen:
Parkhauskonzept der Stadt Thun
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Nachfragebeeinflussung: Mobilitätsmanagement	N1

Zielsetzung:
Beeinflussung der Nachfrage beim MIV zu Gunsten ÖV und LV

Beteiligte Stellen:
Alle Agglomerationsgemeinden,
Regionale Verkehrskonferenz Oberland West, Region TIP

Federführung:
Stadt Thun

Massnahmen:
Mobilitätszentrum in Thun. Im Rahmen eines Pilotprojektes Mobilitätszentrum Bahnhof Thun wurde 2007 ein Umsetzungskonzept (Fr. 80'000.-) verabschiedet. Eine Projektgruppe begleitet weitere Umsetzungen
Mobilitätsdrehscheibe an wichtigen Standorten (Auto, ÖV, LV) z. B. heutige Parkhausstandorte und eventuell Quartierzentrumspunkte erstellen. Machbarkeitstudie zusammen mit Parkhaus AG in Auftrag geben ca. 40'000.-.
Produktentwicklung/Marketing/Kommunikation/Information
Für das Mobilitätsmanagement sollten weiterhin Produkte entwickelt und verbessert werden und eine kontinuierliche Kommunikation sollte die Mobilitätsmanagementmassnahmen unterstützen.
Diese übergeordnete Aufgabe muss für die Zukunft regional gelöst werden, dies könnte einer Geschäftstelle oder als Aufgabe einem Betrieb oder Institution übertragen werden.
Bisher hat die Stadt Thun (Fachstelle Umwelt und Mobilität) verschiedene dieser Aufgaben übernommen.

Vorgehen
Ein regionales Umsetzungskonzept (ca. 40'000.-) sollte offene Fragen und die zukünftigen Arbeitsfelder inkl. Finanzen aufzeigen. Eine übergeordnete Geschäftsstelle sollte überprüft werden.

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Fr. 2'000'000.-

			Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	? %	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	? %	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	? %	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Umsetzungskonzept Fr. 40'000.-

Finanzierungsnachweis:
☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Bedeutung / Stellenwert:
☐ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☐ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:
☒ Umsetzungskonzept sofort
☐ 2007 – 2010
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Keine Beitragsberechtigung durch Bund

Grundlagen:
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Nachfragebeeinflussung: Parkplatzbewirtschaftung	N 2

Zielsetzung:
Beeinflussung der Nachfrage beim MIV zu Gunsten ÖV und LV

Beteiligte Stellen:
Alle Agglomerationsgemeinden, Region TIP

Federführung:
Region Thun-Innertport TIP

Massnahmen:
- Ausdehnung der Parkplatzbewirtschaftung auf alle verkehrsintensiven Einrichtungen in der Agglomeration (Einrichtungen mit mehr als 2000 MIV-Fahrten täglich)

Vorgehen:
Projekt starten

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Konzeptkosten

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort
☐ 2007 – 2010
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Gesetzliche Grundlage zur Durchsetzung

Grundlagen:

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs Thun/ Steffisburg/ Heimberg	ÖV 1

Zielsetzung:
Erschliessung eines Grossteils des Agglomerationskerns und der Agglomeration mit städtischer Struktur mit öffentlichem Verkehr der Güteklassen B oder C

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Gemeinden Steffisburg und Heimberg,
RVK, Region TIP

Federführung:
Regionale Verkehrskonferenz Oberland West

Massnahmen:
- Vollständige Umsetzung des ÖV Konzeptes gemäss Gesamtverkehrsstudie, Massnahmenpaket 1
- Verbessern der ÖV Erschliessung, Steffisburg Bernstrasse, Heimberg (Verkehrsmittel, Takt, Linienführung noch offen)

Vorgehen:
Ausarbeitung Angebotskonzept Thun Nord

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: noch offen, je nach Konzept

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**- Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	- Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	- Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	- Fr.	%	Fr.
	%	- Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☐ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort: Konzept
☒ 2007 – 2010: Umsetzung
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

Grundlagen:
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Aufnahme im Angebotsbeschluss
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs Lerchenfeld/ Uetendorf	ÖV 2

Zielsetzung:
Verbessern der Erschliessung des nördlichen Teils der Agglomeration mit halbstädtischer Struktur mit dem öffentlichen Verkehr (anstreben der Güteklasse B oder C)

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Gemeinden Uetendorf und Thierachern
RVK, Region TIP

Federführung:
Regionale Verkehrskonferenz Oberland West

Massnahmen:
Verbessern der ÖV-Erschliessung, Korridor Thun Nordwest - Uetendorf: Verkehrsmittel, Takt, Linienführung
Erschliessung ESP Thun Nord/ Steffisburg 1. Etappe
Prüfen einer Verbesserung des öV im unteren Dorfteil von Thierachern (erreichen der Güteklasse D prüfen)

Vorgehen:
Ausarbeitung Angebotskonzept Thun Nord - West, Uetendorf

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: je nach Konzept offen

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	**-** Fr.	%	**?** Fr.
Anteil Kanton	%	**-** Fr.	%	**?** Fr.
Anteil Gemeinde	%	**-** Fr.	%	**?** Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☐ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort: Konzept
☒ 2007 – 2010: Umsetzung
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

Grundlagen:

Hinweise zum Controlling:
Aufnahme im Angebotsbeschluss
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 1	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs - Bus-bevorzugung	ÖV3

Zielsetzung:
Sicherstellen der Fahrplanstabilität des Busbetriebes in Richtung ÖV Knoten Bahnhof Thun

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Gemeinden Steffisburg, Heimberg,
Oberhofen, Hilterfingen, Oberingenieurkreis I, Region TIP

Federführung:
siehe unten

Massnahmen:
- Steffisburg – Grabenstrasse – Marktgasse
- Hofstettenstrasse – Staatsstrasse (rechtes Seeufer)
- Frutigenstrasse (1. Etappe realisiert 2004) - Gwattstrasse
- Seestrasse (realisiert)
- Ganderkreisel

Federführung Einzelprojekte:
Oberingenieurkreis I, Stadt Thun
Oberingenieurkreis I
Oberingenieurkreis I
Stadt Thun
Oberingenieurkreis I

Vorgehen:
Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen
Umsetzung der vorhandenen Projekte

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: 5Mio (nur Infrastruktur)

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50.0** %	2'500'000 Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	**33.3** %	1'700'000 Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	**16.7** %	800'000 Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Details siehe Rückseite

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☐ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☐ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

X Sofort: Konzepte und Umsetzung
☐ 2007 – 2010
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

Noch nicht realisierte Massnahmen neu im Massnahmenblatt M4 zusammen mit den flankierenden Massnahmen zum Bypass Thun Nord
.

AP Thun MP 1	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs – ÖV-Knoten Thun	ÖV 4

Zielsetzung:
Sicherstellen der Funktionsfähigkeit und der Attraktivität des ÖV- Knotens Bahnhof Thun

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Region TIP

Federführung:
Stadt Thun

Massnahmen:
Umgestaltung und Neuorganisation des Bahnhofplatzes und Busterminals

Vorgehen:
Umsetzung

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: 3 Mio.

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50.0** %	**1'500'000Fr**.	%	Fr.
Anteil Kanton	**33.3** %	1'000'000Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	**16.7** %	500'000Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Details siehe Rückseite

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☐ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☐ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort (2005)
☐ 2007 – 2010
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Vorliegendes ausführungsreifes Bauprojekt

Hinweise zum Controlling:

Erfüllt

AP Thun MP 1	Verbindung der Agglomerationen	ÖV 5

Zielsetzung:
Die Agglomeration Thun ist mit dem öffentlichen Verkehr optimal mit der Agglomeration Bern und dem nationalen Netz verbunden.

Beteiligte Stellen:
Amt für öffentlichen Verkehr AöV
SBB/ BLS
Region TIP

Federführung:
Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)

Massnahmen:
- Sicherstellung der notwendigen Kapazität des ÖV zwischen Thun und Bern insbesondere in den Hauptverkehrszeiten (Fernverkehr und S-Bahn)
- Abhängig von Massnahmen des AP V+S Bern

Vorgehen:
- Berücksichtigung in der Angebotsplanung 2007 zur Eröffnung des Lötschberg Basistunnel

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: offen, je nach Konzept

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:
☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:
☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:
☐ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:
☒ Sofort
☐ 2007 – 2010
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

Grundlagen:

Hinweise zum Controlling:
Aufnahme im Angebotsbeschluss
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun	Ortsplanung - Ausscheidung von Bauzonen Wohnen	S1

Zielsetzung:
Der Bodenverbrauch für Neueinzonungen sowie dessen Auswirkungen auf den Verkehr werden durch Steuerung der Siedlungsentwicklung begrenzt.

Beteiligte Stellen:
Alle Gemeinden der Agglomeration, Region Thun-InnertPort
AGR, Amt für öffentlichen Verkehr AöV

Federführung:
siehe Rückseite

Massnahmen:
1) Prüfen von Umzonungen: Vor der Ausscheidung neuer Bauzonen für das Wohnen werden Umzonungen von Arbeitszonen und Zonen für öffentliche Nutzung (ZöN) in Wohnzonen geprüft.

2) Vorgaben betreffend ÖV bei Ausscheidung neuer Bauzonen für das Wohnen:
Bei der Ausscheidung von Wohnzonen bzw. gemischten Zonen werden von den Gemeinden nebst weiteren raumplanerischen Kriterien (wie z.B. Orts- und Landschaftsbild, Nähe zu Schulhäusern) in der Regel die folgenden Vorgaben beachtet:

- Stadt Thun, Gemeinden Heimberg, Steffisburg, Spiez, Oberhofen, Hilterfingen, Uetendorf: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse C
- Gemeinden Seftigen, Uttigen, Thierachern: 80% der neu auszuscheidenden Bauzone befindet sich mindestens in der ÖV-Güteklasse D

Bei den Entscheiden werden die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt.
Die ÖV-Güteklassen können den Plänen im Erläuterungsbericht entnommen werden (Stand Fahrplan 2007/2008). Zukünftig werden die Güteklassen durch das Amt für öffentlichen Verkehr bezeichnet und nachgeführt.

3) Kriterien für Einzonungen in den kantonalen Richplan aufnehmen:
Auf der Basis der Agglomerationsprogramme wurden die Kriterien kantonsweit getestet und in den Entwurf des kantonalen Richtplans aufgenommen. Die Vorgaben der Agglomeration sind strenger als diejenigen des kantonalen Richtplans.

4) Prozess der Entscheidfindung:
Damit das Potenzial der Siedlungsentwicklung gut genutzt werden kann, ist der Prozess der Entscheidfindung in der Agglomeration zu definieren. Die Eigenverantwortung der Gemeinden steht im Vordergrund. Im Rahmen ihrer Ortsplanungsrevisionen berücksichtigen die Gemeinden die Vorgaben bezüglich der ÖV-Qualität und stimmen sie korridorweise ab. Sie berücksichtigen ebenfalls die Zielsetzung zur Verdichtung. Bevor sie die revidierten Ortsplanungen zur kantonalen Vorprüfung beim Kanton einreichen, erstatten sie der Agglomerationskonferenz Bericht. Das Protokoll der Agglomerationskonferenz wird auszugsweise den Vorprüfungsunterlagen beigelegt.

Vorgehen:
- Konkretisieren der Vorgaben durch das AGR (Anpassung kant. Richtplan)
- Umsetzen der Vorgaben durch die Gemeinden in der Ortsplanung

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Planungskosten

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Details siehe Rückseite

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne und Nutzungsplanungen
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☒ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort (1)
☒ 2007 – 2010 (2, 3)
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
- Gemeindeautonomie
- Massnahmenpakete der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003
- Massnahmenblätter S2, S3, S4, S5

Grundlagen:
- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003
- Landschaftsrichtplan TIP

Hinweise zum Controlling:

Übersicht der Einzelmassnahmen:

Art.	Nr.	Ort	Massnahme	Stand Projekt, Koordination Federführung	Realisierung
S1	1	Alle Gemeinden	Prüfen von Umzonungen	Federführung Gemeinden	Festsetzung
S1	2	Alle Gemeinden	Vorgaben betreffend ÖV bei Ausscheidung neuer Bauzonen für das Wohnen	Federführung AGR	Festsetzung
S1	3	AGR	Kriterien für Einzonung in RPL aufnehmen	AGR	Festsetzung
S1	4	Alle Gemeinden	Prozess der Entscheidfindung	Federführung Gemeinden/ Agglomerationskonferenz	Festsetzung

Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden, der Region, des Kantons zu decken sind.

AP Thun	Ortsplanung – Koordination der Siedlungsentwicklung	S 2

Zielsetzung:
Die raumplanerischen Aufgaben zwischen den Agglomerationsgemeinden sind koordiniert.

Beteiligte Stellen:
TIP, AGR
alle Agglomerationsgemeinden

Federführung:
siehe Rückseite

Massnahmen:
1) Antrag für einen zusammenhängenden Zonenplan über die ganze Agglomeration als Entscheidgrundlage für alle Arbeiten der Raumordnung
2) Erarbeitung einer gemeinsame Strategie zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen durch entsprechende Massnahmen
3) Das Wohnen an attraktiven Orten mit guter ÖV-Erschliessung wird durch die Schaffung von ESP Wohnen gefördert.
4) Die Agglomerationsgemeinden informieren sich gegenseitig über bedeutendere, verkehrsrelevante Einzonungswünsche (> 1 ha) in den Bereichen Wohnen und Arbeiten und prüfen die regionalen Auswirkungen der Einzonung auf Siedlung, Verkehr und Landschaft.
5) Planungsbericht: Die Agglomerationsgemeinden stellen im Planungsbericht das Ergebnis der obgenannten Prüfung dar.
6) Vorprüfung AGR: Das AGR berücksichtigt im Rahmen der Vorprüfung von Einzonungsbegehren die Stellungnahme der Agglomerationskonferenz/ der Region TIP.

Vorgehen:
- Antrag an Kanton für gemeindeübergreifenden Zonenplan
- Erarbeiten einer Strategie zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungsmassnahmen
- Erarbeiten eines beispielhaften ESP Wohnen (Vorgaben AGR)

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Planungskosten

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Details siehe Rückseite

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:
☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:
☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:
☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☒ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:
☒ Sofort (1, 4, 5, 6)
☒ 2007 – 2010 (2, 3)
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
- Gemeindeautonomie

Grundlagen:
- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003
- Landschaftsrichtplan TIP

Hinweise zum Controlling:

Übersicht der Einzelmassnahmen:

Art.	Nr.	Ort	Massnahme	Stand Projekt, Koordination Federführung	Realisierung
S2	1	Alle Gemeinden	Zusammenhängender Zonenplan	Federführung TIP	Zwischenergebnis
S2	2	Alle Gemeinden	Strategie zum Ausgleich von Vor- und Nachteilen	Federführung TIP	Vororientierung
S2	3	Alle Gemeinden	ESP Wohnen	Federführung TIP	Vororientierung
S2	4	Alle Gemeinden	Gegenseitige Information über Einzonungswünsche	Federführung Gemeinden	Festsetzung
S2	5	Alle Gemeinden	Planungsbericht	Federführung Gemeinden	Festsetzung
S2	6	Alle Gemeinden	Voprüfung AGR	Federführung AGR	Festsetzung

Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden, der Region, des Kantons zu decken sind.

AP Thun	Ortsplanung – Koordination der Siedlungsentwicklung	S 3

Zielsetzung:
Die raumplanerischen Aufgaben zwischen den Agglomerationsgemeinden sind koordiniert.

Beteiligte Stellen:
TIP, AGR
alle Agglomerationsgemeinden

Federführung:
Region Thun-InnertPort (TIP)

Massnahmen:
Das Vorgehen zur Koordination der Ortsplanungsrevisionen in den folgenden Korridoren ist erarbeitet:
- Sigriswil – Oberhofen – Hilterfingen – Thun
- Spiez – Thun
- Thierachern – Uetendorf – Seftigen – Uttigen – Thun
- Steffisburg – Heimberg – Thun

Die Planungen der Nachbargemeinden ausserhalb der Agglomeration werden berücksichtigt.

Vorgehen:
- Erarbeiten eines gemeinsamen Vorgehens für die Koordination ev. mit einem gemeinsamen Rhythmus für die Ortsplanungsrevisionen

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Planungskosten

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Details siehe Rückseite

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:
☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:
☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:
☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:
☒ Sofort
☐ 2007 – 2010
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
- Gemeindeautonomie

Grundlagen:
- Leitbilder / Ortsentwicklungskonzepte der Gemeinden
- Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003
- Landschaftsrichtplan TIP

Hinweise zum Controlling:

Übersicht der Einzelmassnahmen:

Art.	Nr.	Ort	Massnahme	Stand Projekt, Koordination Federführung	Realisierung
S3	1	Alle Gemeinden	Koordination der Ortsplanungen nach Korridoren	Federführung TIP	Zwischenergebnis

Für die Massnahme fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.

AP Thun	Verdichtung	S 4

Zielsetzung:
Areale mit ÖV-Erschliessungsgüteklassen A und B werden für eine dichte Bodennutzung genutzt.

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Gemeinden Steffisburg, Spiez, Heimberg

Federführung:
Gemeinden

Massnahmen:
Die Flächen mit ÖV-Erschliessungsgüteklassen A und B werden identifiziert und die betroffenen Gemeinden damit beauftragt, eine Aufwertung und Verdichtung dieser Areale für das Wohnen oder Arbeiten zu prüfen. Die bestehende Bebauungsstruktur wird berücksichtigt.

Vorgehen:
1) Identifizierung der Areale mit Erschliessungsgüteklassen A und B
2) Prüfen einer Aufwertung und Verdichtung durch die betroffenen Gemeinden
3) Umsetzung in den Ortsplanungsrevisionen

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Planungskosten

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Details siehe Rückseite

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne und Nutzungsplanungen
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☒ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort
☐ 2007 – 2010
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Gemeindeautonomie
Massnahmenblatt 2: ESP Wohnen

Grundlagen:
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:

Übersicht der Einzelmassnahmen:

Art.	Nr.	Ort	Massnahme	Stand Projekt, Koordination Federführung	Realisierung
S4	1	Alle Gemeinden	Prüfen Verdichtung gut ÖV-erschlossener Areale	Federführung Gemeinden	Festsetzung

Für die Massnahme fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden zu decken sind.

AP Thun	Entwicklungsgebiete / Arbeitszonen	S 5

Zielsetzung:
Geeignete Standorte für das Arbeiten werden unter Berücksichtigung von Verkehrsbelastung und Infrastrukturkosten gefördert.

Beteiligte Stellen:
Alle Agglomerationsgemeinden
Region TIP, AGR

Federführung:
siehe Rückseite

Massnahmen:
1) Überprüfen der bestehenden Entwicklungsgebiete: verbessern der Erschliessung, städtebauliche Massnahmen

2) Für neue Entwicklungsgebiete werden folgende Vorgaben umgesetzt:
Den Standorten mit einer ÖV-Güteklasse A / B wird der Vorzug geben.
Einzonungen von 0.2 bis 1 ha benötigen eine minimale ÖV-Güteklasse C, Einzonungen über 1 ha eine minimale ÖV-Güteklasse B.
Zusätzlich werden weitere Kriterien zur differenzierten Beurteilung der Arbeitsschwerpunkte berücksichtigt, namentlich bei der Ansiedlung von Branchen, die Schwerverkehrtransporte und daher die Nähe zum übergeordneten Strassennetz benötigen.

3) Verzicht auf die Ausscheidung neuer, reiner Arbeitszonen (gemischte Zonen nicht betroffen) in den Gemeinden Seftigen, Uttigen, Hilterfingen, Oberhofen und Sigriswil.

Vorgehen:
- Vorgaben betreffend ÖV durch das AGR (Anpassung kant. Richtplan). Die Vorgaben der Agglomeration sind strenger als diejenigen des kantonalen Richtplans
- Umsetzen der Vorgaben in der Ortsplanung durch die Gemeinden

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Planungskosten

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Details siehe Rückseite

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:
☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:
☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:
☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne und Nutzungsplanungen
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☒ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:
☒ Sofort
☒ 2007 – 2010
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Gemeindeautonomie
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Grundlagen:

Hinweise zum Controlling:

Übersicht der Einzelmassnahmen:

Art.	Nr.	Ort	Massnahme	Stand Projekt, Koordination Federführung	Realisierung
S5	1	Gemeinden Thun, Steffisburg, Uetendorf, Spiez	Überprüfen der bestehenden Entwicklungsgebiete	Federführung TIP	Zwischenergebnis
S5	2	Alle Gemeinden	Vorgaben für neue Entwicklungsgebiete	Federführung TIP	Festsetzung
S5	3	Gemeinden Seftigen, Uttigen, Thierachern, Hilterfingen, Oberhofen, Sigriswil	Verzicht auf Ausscheidung neuer, reiner Arbeitszonen	Federführung Gemeinden	Festsetzung

Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.

AP Thun	Umsetzung	U 1

Zielsetzung:
Das Agglomerationsprogramm Verkehr & Siedlung (V&S) ist als teilregionaler Richtplan behördenverbindlich für Kanton und Agglomerationsgemeinden akzeptiert. Die Aktualität des Agglomerationsprogramms V&S ist durch eine periodische Überarbeitung gewährleistet und das Controlling der Umsetzung sichergestellt.

Beteiligte Stellen:
Agglomerationsgemeinden
Region TIP
RVK
Kanton Bern JGK, BVE (AGR, AöV, TBA)

Federführung:
Region TIP

Massnahmen:

1) Trägerschaft:
Planungsträgerin ist die Region Thun-InnertPort (TIP). Sie ist für die Überführung des Agglomerationsprogramms in einen regionalen oder teilregionalen Teilrichtplan Siedlung & Verkehr sowie dessen Erlass und Umsetzung verantwortlich. Für den Vollzug der Massnahmen setzt sie eine Controllinggruppe mit Vertretungen der Agglomerationsgemeinden, der kantonalen Fachstellen, der Region TIP und der Regionalen Verkehrskonferenz Oberland West ein.

2) Nachführung und Controlling:
Eine periodische Nachführung verbunden mit einem Controlling gewährleistet die Aktualität und Effizienz des Agglomerationsprogramms V&S.

Vorgehen:
- Überführung Agglomerationsprogramm in regionalen/teilregionalen Teilrichtplan Siedlung & Verkehr
- Konstitution Controllingruppe
- Regelung der Modalitäten betreffend Nachführung und Controlling

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Planungskosten

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Details siehe Rückseite

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☐ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☐ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort
☐ 2007 – 2010
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

Grundlagen:

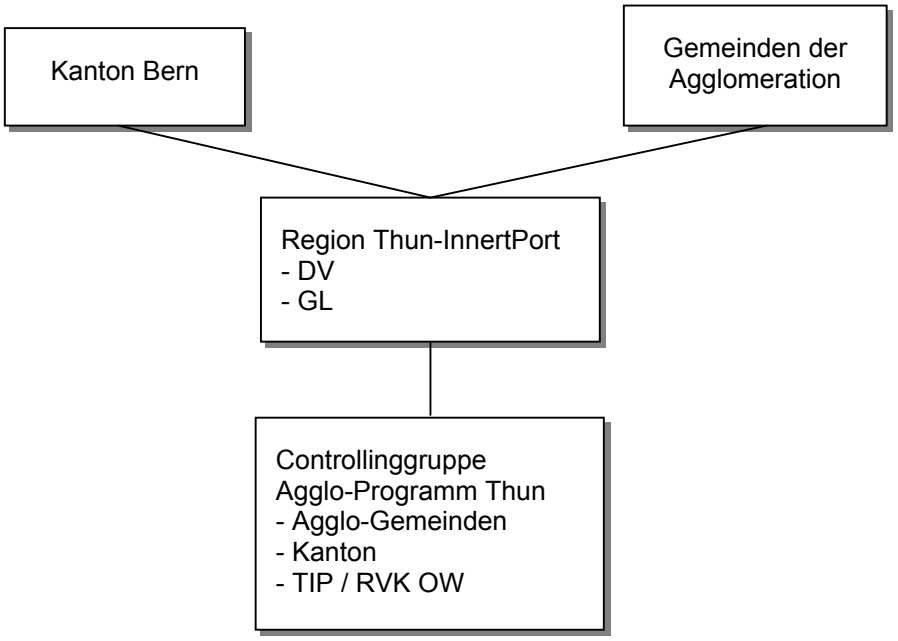
Hinweise zum Controlling:

Übersicht der Einzelmassnahmen:

Art.	Nr.	Ort	Massnahme	Stand Projekt, Koordination Federführung	Realisierung
U1	1	Alle Gemeinden	Trägerschaft Agglo-merationsprogramm	TIP	Festsetzung
U1	2	Alle Gemeinden	Nachführung und Controlling des Ag-glomerati-onsprogramms	TIP	Festsetzung

Für die Massnahmen fallen Planungskosten an, die durch die laufenden Rechnungen der Gemeinden und der Region zu decken sind.

Umsetzungsorganisation:



AP Thun MP 2	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs im Korridor Nord	ÖV 6

Zielsetzung:
Erschliessung eines Grossteils des Agglomerationskerns sowie der Agglomeration mit städtischer Struktur im Norden mit öffentlichem Verkehr der Güteklassen A oder B

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Gemeinden Steffisburg und Heimberg,
RVK, Region TIP

Federführung: RVK

Massnahmen:
Neues ÖV Erschliessungskonzept für den ESP Thun Nord /Steffisburg und den ESP Steffisburg (Verkehrsmittel, Takt, Linienführung noch offen), prüfen direkter Verbindungen nach Thun und Bern

Vorgehen:
Etappierbares Angebotskonzept ausarbeiten

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: offen, je nach Konzept

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☐ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☐ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort: Konzept
☒ 2007 – 2010 Umsetzung 1. Etappe
☒ Später: Vollausbau

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:

Grundlagen:

Hinweise zum Controlling:
Aufnahme im Angebotsbeschluss
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 2	Um- und Ausbau A6 Zubringer Neue Aarequerung Bypass Nord und Netzanpassung	M 3

Zielsetzung:
Bestehenden Autobahnzubringer besser nutzen zur direkten Erschliessung des Siedlungsgebietes von Heimberg und Steffisburg
Lenkung des Ziel- Quellverkehrs von Steffisburg zur A6 um das stark belastete Siedlungsgebiet von Heimberg herum
Verbesserte Zufahrt von der A6 zum rechten Seeufer
Neue Verbindungsstrasse für MIV, ÖV und LV zwischen Thun Nord und Heimberg/ Steffisburg zur Erschliessung des ESP Thun Nord Steffisburg und zur Entlastung der Innenstadt

Beteiligte Stellen:
Thun, Steffisburg Heimberg, OIK I, Region TIP

Federführung:
Tiefbauamt Kanton Bern

Massnahmen:
Umbau des Autobahnzubringer in eine innerörtliche Hauptachse, mit Verlängerung bis zur Stockhornstrasse
Anschlüsse des Siedlungsgebietes in Steffisburg (ESP) und Heimberg sowie des Bypass Nord
Neue Strasse und neue Brücke vom umgebauten Autobahnzubringer bis zur Allmendstrasse.

Vorgehen:
Projekte zur rechtlichen und finanziellen Sicherung der Umsetzung auslösen

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Fr. 75'000'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**75'000'000Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	50 %	37'500'000Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	50 %	37'500'000Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	- Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☒ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm: Projektierung bereits enthalten
☒ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort: Projektierung
☒ 2007 – 2010: Realisierung Projektierung
☒ 2011 – 2014: Umsetzung 1. Etappe
☒ Später: Vollausbau bis ca 2015

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden
Koordination mit Ortsplanungsrevisionen Steffisburg und Heimberg

Grundlagen:
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 2	Busbevorzugung und Busspuren	M 4

Zielsetzung:
Erhaltung der Leistungsfähigkeit und eines stetigen Verkehrsflusses innerhalb der Agglomeration während den Verkehrsspitzenstunden zur Sicherung der ÖV Bevorzugung

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg, Gemeinde Heimberg, Gemeinde Uetendorf, Tiefbauamt des Kantons Bern, Region TIP

Federführung:
Tiefbauamt des Kantons Bern

Massnahmen:
- *Verkehrsmanagement auf den Hauptverkehrsachsen zur Stadt zu den Agglomerationsgemeinden mit städtischer Struktur (Koordination aller LSA, Dosierung des Agglomerationskerns)*
- Dosierung Zufahrt von Uetendorf nach Heimberg / A6-Autobahnanschluss Thun Nord

			Federführung der Einzelprojekte:
–	M4.1	Busbevorzugung Gander- bis Carfourkreisel	Oberingenieurkreis I
–	M4.2	Busbevorzugung Bernstrasse	Oberingenieurkreis I
–	M4.3	Busbevorzugung Allmendstrasse	Oberingenieurkreis I
–	M4.4	Busbevorzugung Allmendstrasse und Dosierung Innenstadt	Stadt Thun
–	M4.5	Busbevorzugung und Dosierung Innenstadt Graben	Stadt Thun
–	M4.6	Ausbau Unterführung Frutigenstrasse zur Realisierung einer Busspur	Oberingenieurkreis I / Stadt Thun

Vorgehen:
Projektstart zusammen mit M3

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: siehe Bericht

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**6'000'000 Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	50 %	3'000'000 Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	* %	2'375'000 Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	* %	625'000 Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

* Detaillierte Aufteilung siehe Bericht

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:
☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:
☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:
☐ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☐ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☐ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:
☒ Sofort: Projektierung
☒ 2007 – 2010: Projektierung
☒ 2011 – 2014: Umsetzung 1. Etappe
☒ Später: Vollausbau

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 2	Zwingende flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet	M/S 5

Zielsetzung:
Nutzen der Entlastung durch die neuen Strasseninfrastrukturen zu Gunsten einer qualitativen Aufwertung der vorhandenen Strassenachsen im Siedlungsgebiet (Stadtreparatur)
Schutz des Westquartiers bei Inbetriebnahme des Bypass Nord

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg, Gemeinde Heimberg, Oberingenieurkreis I, Region TIP

Federführung:
siehe unten

Massnahmen:

		Federführung der Einzelprojekte:
- M/S5.1	Umgestaltung Gurnigelstrasse Heimberg	Oberingenieurkreis I
- M/S5.2	Neuorganisation Bernstrasse	Oberingenieurkreis I
- M/S5.3	Stockhornstrasse Steffisburg	Steffisburg
- M/S5.4	Neues Verkehrsregime und attraktivere Strassenraum-gestaltung auf den Innenstadtaarequerungen	Stadt Thun
- M/S5.5	Umgestaltung Burgerallee / Westquartier-Thun	Stadt Thun
- M/S5.6	Nachfragelenkung Zulgstrasse	Oberingenieurkreis I
- M/S5.7	Nachfragelenkung Schwabis	Gemeinde Steffisburg

Vorgehen:

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Fr. 6'200'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	**50** %	**3.100** Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	* %	**2.025** Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	* %	**1.075** Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

* detaillierte Aufteilung siehe Bericht

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☒ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☒ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☒ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort: Projektierung
☒ 2007 – 2010: Projektierung
☒ 2011 – 2014: Umsetzung 1. Etappe
☒ Später: Vollausbau

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 2	Flankierende Massnahmen Thun Süd	ÖV/ M 7

Zielsetzung:
Erschliessung Thun Süd mit öffentlichem Verkehr der Güteklasse B
Sicherstellung der MIV- Erschliessung im Perimeter Autobahnanschluss Thun Süd bis Kreuzung Hohmadstrasse/ Burgerallee und der Anbindung des LV an das Stadtnetz
Verhindern von zusätzlichen Verträglichkeitskonflikten in den angrenzenden Siedlungsgebieten

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Tiefbauamt Kanton Bern Abteilung Nationalstrassen
RVK, OIK I, AÖV

Federführung:
Stadt Thun - Gesamtkoordination

Massnahmen:

-ÖV- Erschliessungskonzept
-MIV- Erschliessung ohne Rückstau auf die Nationalstrasse
-LV Anbindung
- evtl. Massnahmen zur Verbesserung der Verträglichkeit

Federführung der Einzelprojekte:
RVKI
Tiefbauamt/ Oberingenieurkreis I
Stadt Thun

Vorgehen:
Angebotskonzept ÖV erarbeiten
Betriebs- und Gestaltungskonzept Weststrasse

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: offen, je nach Konzept

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☐ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☒ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort: Konzept
☒ 2007 – 2010 Umsetzung
Später:

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Nutzungsprofil des Vorhabens
Volksabstimmung
Regionaler Landschaftsrichtplan
Richtplan Stadtentwicklung

Grundlagen:
Vorprüfungsunterlagen für eine ZPP mit Zonenplanänderung und UVB Jan. 2005

Hinweise zum Controlling:
Aufnahme im Angebotsbeschluss
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 3	Neue Aarequerung Süd	M 6

Zielsetzung:
Neue Aarequerung Süd als Verbindungsstrasse für den MIV, (ev.ÖV und LV) zur Schaffung einer verkehrsarmen Achse Freienhofgasse.

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Oberingenieurkreis I, Region TIP

Federführung:
Stadt Thun, Oberingenieurkreis I

Massnahmen:
- Neue Strasse als Tunnel oder als Brücke konzipiert.
- Städtebauliche Integration des Bauwerkes in den Siedlungsraum

Vorgehen:
Prozess einleiten zu einem Grundsatzentscheid Brücke oder Tunnel
Variantenabstimmung in der Stadt Thun

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Fr. 135'000'000.-

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**135'000'000Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	50 %	67'500'000Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	50 %	67'500'000Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☐ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☒ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☐ Sofort
☐ 2007 – 2010: -
☐ 2011 – 2014: -
☒ Später: Grundsatzentscheid

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Fehlende gesetzliche Grundlage für den Kostenteiler auf allen Stufen, Bund, Kanton und Gemeinden

Grundlagen:
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Kontinuierliche Berichterstattung über den Stand der Arbeiten in der Agglomerationskonferenz

AP Thun MP 3	Trassefreihaltung Kernumfahrung Thun/ Hübelitunnel	M 7

Zielsetzung:
Raumplanerische Sicherstellung eines späteren Neubaus der Zufahrt zum rechten Seeufer

Beteiligte Stellen:
Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg,
Oberingenieurkreis I, Region TIP

Federführung:
Stadt Thun, Gemeinde Steffisburg

Massnahmen:
Trassefreihaltung auf dem Gemeindegebiet von Steffisburg und Thun auf der Linienführung des Projekts Hübelitunnel mit Koordination beim Anschluss Ost mit der neuen Aarequerung Süd

Vorgehen:
Sicherstellung im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision

Kosten gesamtes Massnahmenbündel: Keine Kosten

	Infrastruktur		Betrieb	
Total	**%**	**Fr.**	**%**	**Fr.**
Anteil Bund	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Kanton	%	Fr.	%	Fr.
Anteil Gemeinde	%	Fr.	%	Fr.
	%	Fr.	%	Fr.

Finanzierung Kostenanteil Kanton Bern
Finanzierungsart:

☐ Als Teil der laufenden Rechnung
☐ Als Teil der Investitionsrechnung
☐ Spezialfinanzierung:

Finanzierungsnachweis:

☐ Im Finanzplan 20XX bis 20XX enthalten

Wird vom Kanton ausgefüllt

Bedeutung / Stellenwert:

☐ Vorgabe für kommunale Richtpläne
☒ Vorgabe für regionalen Richtplan
☐ Antrag für das kantonale Strassenbauprogramm
☒ Antrag für den kantonalen Richtplan
☐ Antrag für die kantonale Investitionsplanung ÖV

Zeithorizont:

☒ Sofort
☐ 2007 – 2010
☐ Später

Abhängigkeiten/Zielkonflikte:
Koordination mit Ortsplanungsrevision Steffisburg

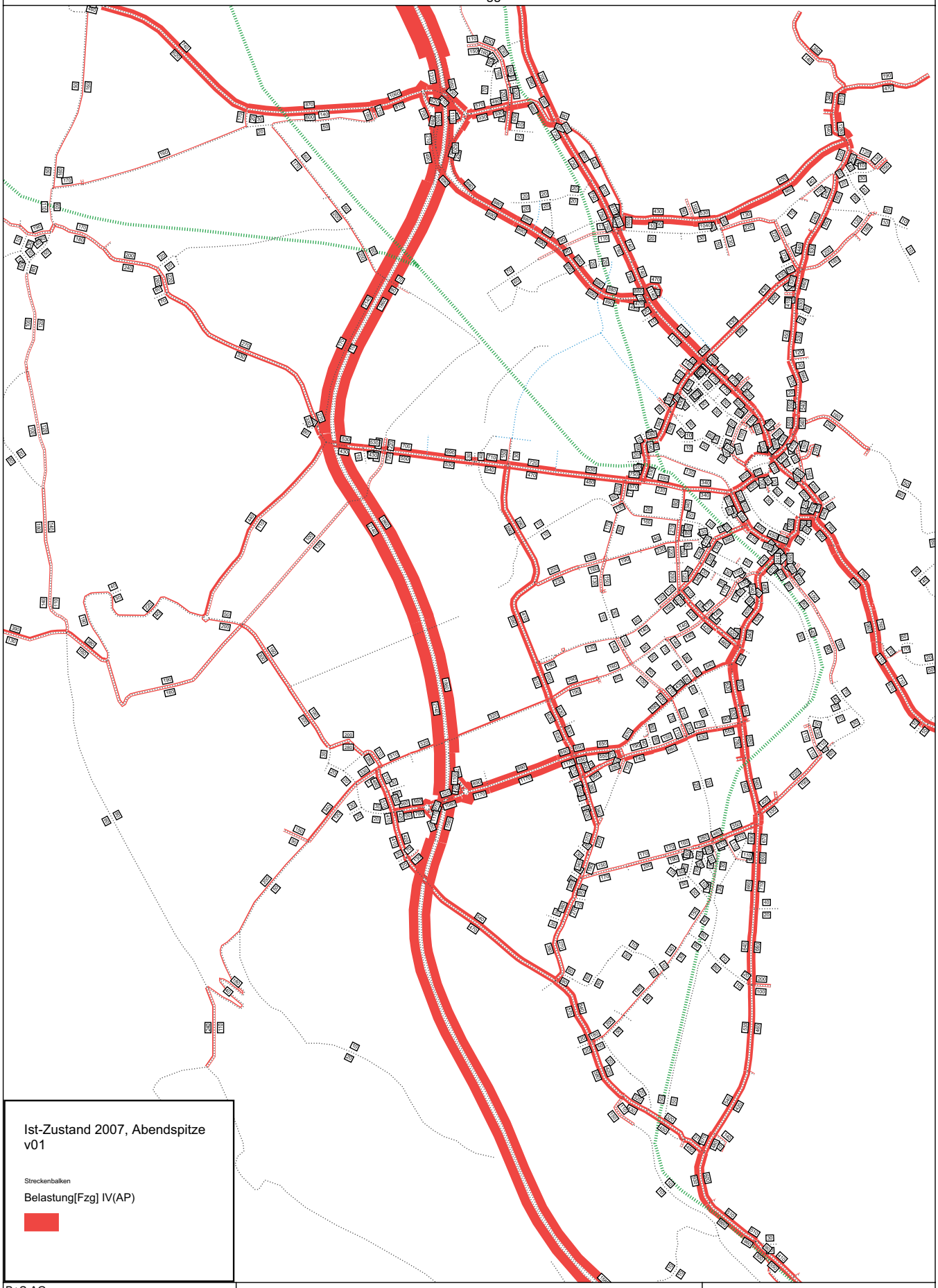
Grundlagen:
Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun Oktober 2003

Hinweise zum Controlling:
Nachweis der Trassefreihaltung in der Ortsplanungsrevision Steffisburg

Anhang 2

- Ist-Zustand
- 2025-Zustand
- Bypass und flankierende Massnahmen
- Differenz

Modell Thun und Agglomeration



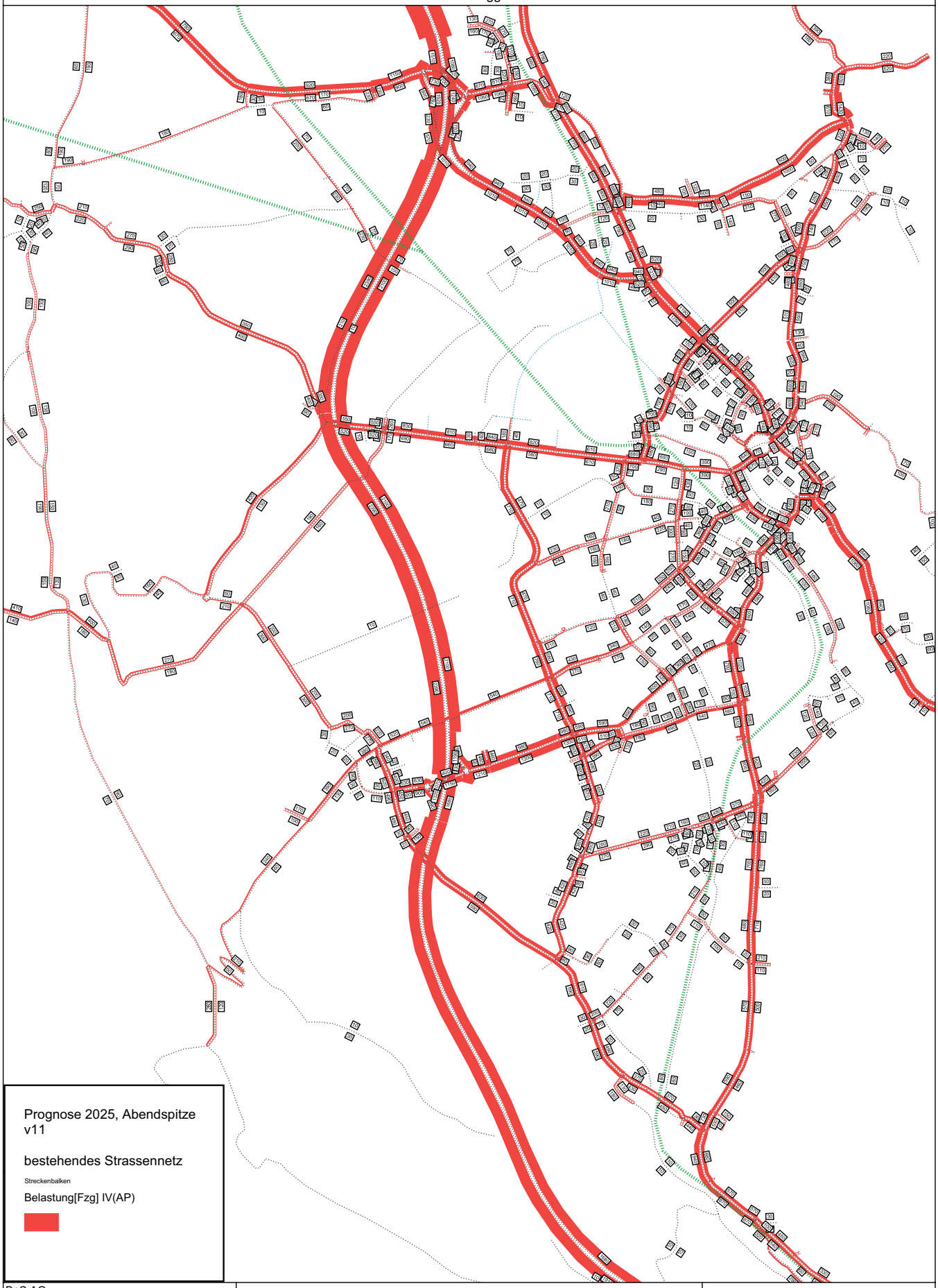
Ist-Zustand 2007, Abendspitze
v01

Streckenbalken

Belastung[Fzg] IV(AP)

B+S AG		
Datum: 04.12.2007	v01	

Modell Thun und Agglomeration



Prognose 2025, Abendspitze
v11

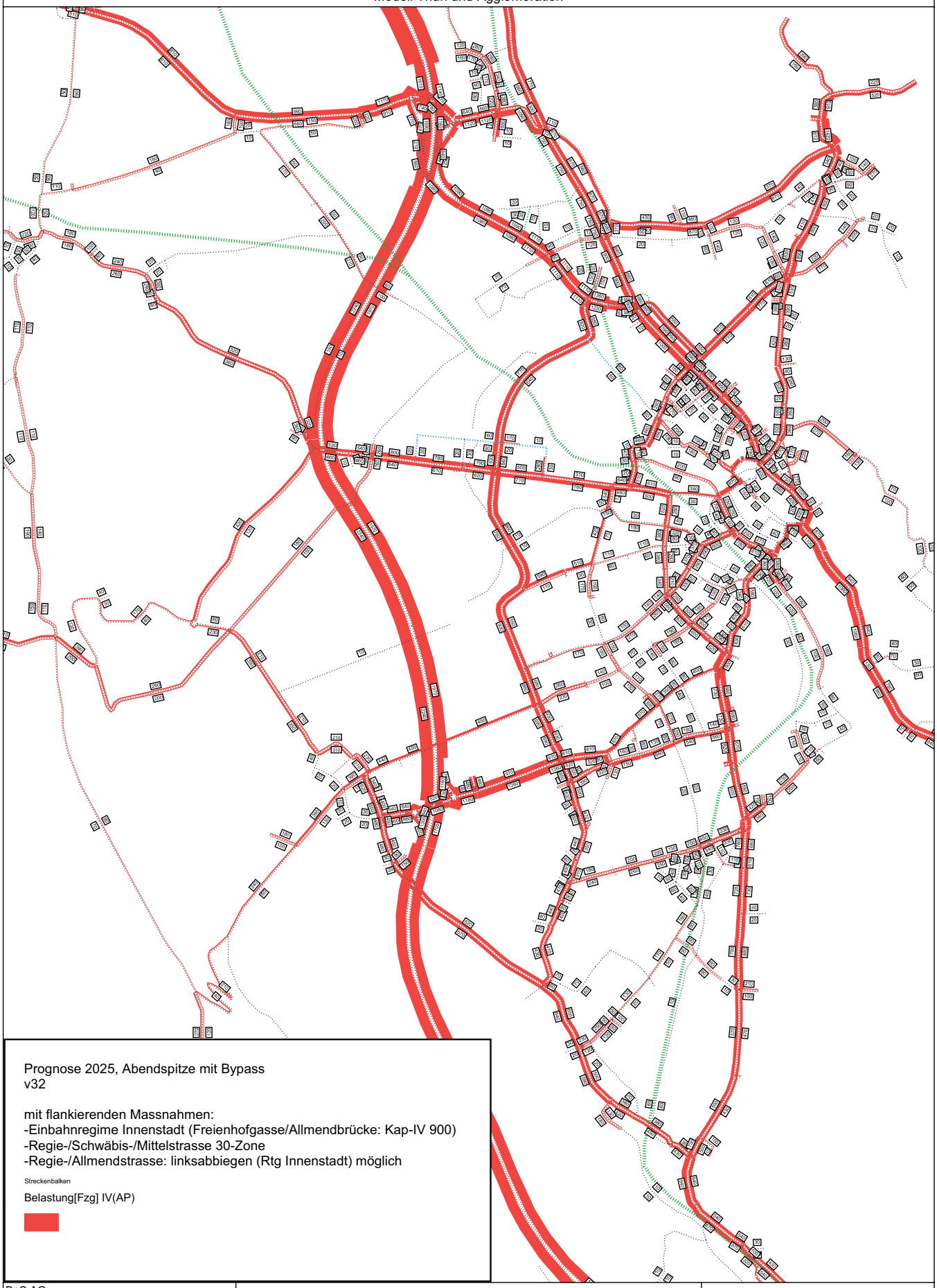
bestehendes Strassennetz

Streckenbalken

Belastung[Fzg] IV(AP)

B+S AG		
Datum: 04.12.2007	v11	

Modell Thun und Agglomeration



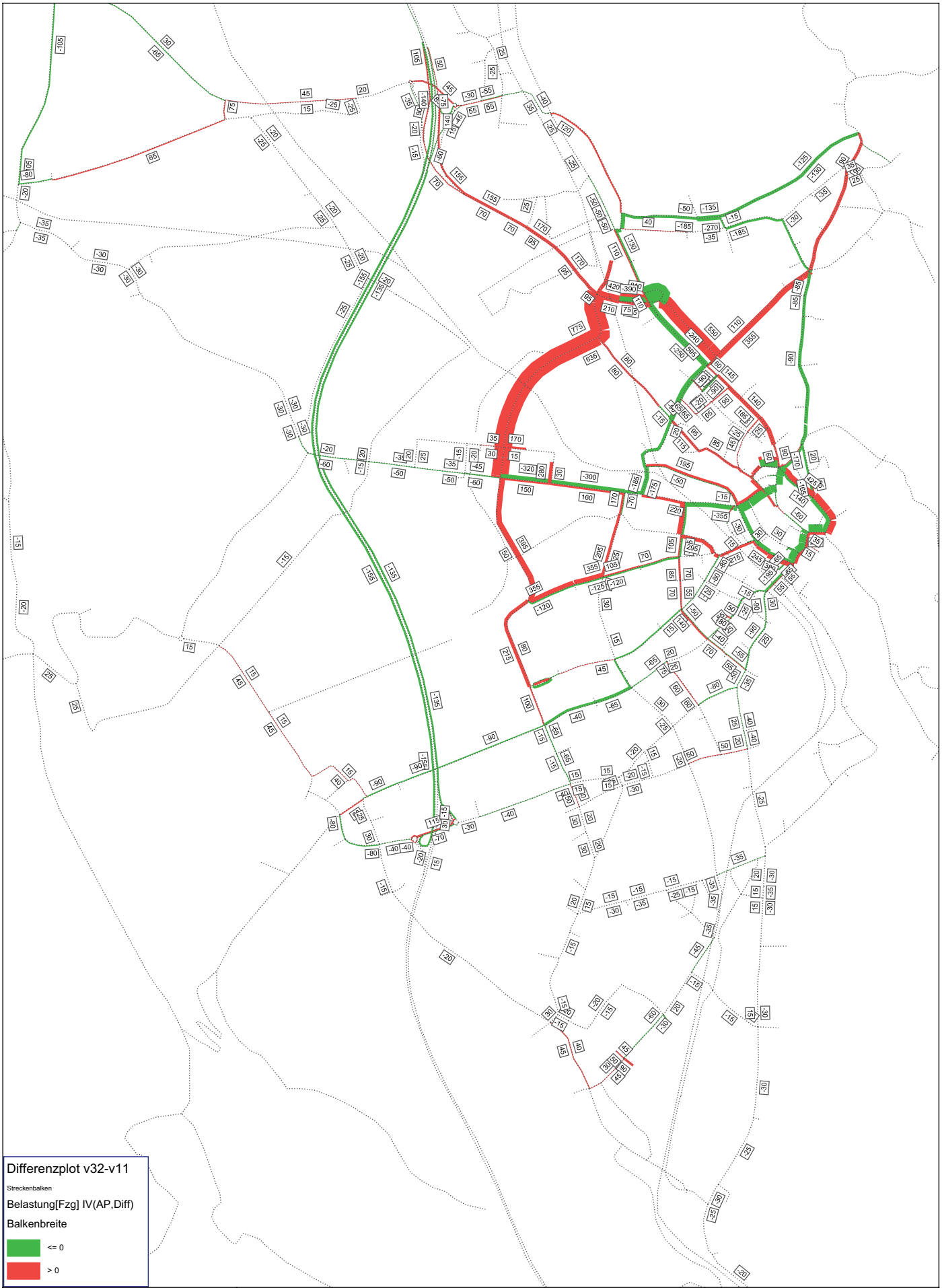
Prognose 2025, Abendspitze mit Bypass
v32

mit flankierenden Massnahmen:
-Einbahnregime Innenstadt (Freienhofgasse/Allmendbrücke: Kap-IV 900)
-Regie-/Schwäbis-/Mittelstrasse 30-Zone
-Regie-/Allmendstrasse: linksabbiegen (Rtg Innenstadt) möglich

Streckenbalken

Belastung[Fzg] IV(AP)

B+S AG		
Datum: 04.12.2007	v32	



B+S AG		
Datum: 04.12.2007	Differenzplot v32-v11	